POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Tipi di rappresentazione, urbanizzazione

Original
Tipi di rappresentazione, urbanizzazione / Paone, Fabrizio - In: Confini, movimenti, luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione / AA.VV.. - ELETTRONICO. - Milano Roma : Planum Publisher, 2019. - ISBN 9788899237172. - pp. 130-135

Availability:
This version is available at: 11583/2788432 since: 2020-02-01T19:33:09Z

Publisher:
Planum Publisher

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright
GENERICO -- per es. Nature : semplice rinvio dal preprint/submitted, o postprint/AAM [ex default]

(Article begins on next page)

12 October 2024

W 1.1 | POST-METROPOLI: I PROCESSI DI URBANIZZAZIONE REGIONALE IN ITALIA E NEL MONDO

Coordinatori: Valeria Fedeli, Francesca Governa
Discussant: Laura Lieto
Sintesi critica per l'instant booklet: Alessandro Balducci

Workshop 1 | Oltre i confini: verso la regionalizzazione dell'urbano

W 1.1 | POST-METROPOLI: I PROCESSI DI URBANIZZAZIONE REGIONALE IN ITALIA E NEL MONDO

Coordinatori: Valeria Fedeli, Francesca Governa
Discussant: Laura Lieto
Sintesi critica per l'instant booklet: Alessandro Balducci

INTRODUZIONE
Valeria Fedeli e Francesca Governa

Alcuni dei più importanti cantieri nazionali di policy attivati all'interno delle politiche di coesione territoriale, in modo tutt'altro che astratto o idealtipico, stanno vedendo l'organizzazione degli attori locali attorno a due immagini e due fronti di lavoro estremi, per molti versi opposti tra loro: quello *delle città metropolitane e delle grandi regioni urbane* da un lato, in cui si concentra la maggior parte della popolazione nazionale, ma anche le aspettative verso la produzione di ricchezza e di crescita; quello delle aree *interne e montane* dall'altro, in forte contrazione demografica oltre che economica, rispetto alle quali appare urgente approntare politiche di sviluppo non tradizionali.

Nonostante il carattere per molti versi innovativo di tali cantieri e le aspettative in essi riposte, il ricorso esclusivo e per alcuni versi escludente - ciò che non è metropolitano è interno, e viceversa- a questa doppia lente di osservazione porta evidentemente a trascurare dinamiche, fenomeni e territori che oggi non possono dirsi parte esclusivamente né dei primi né dei secondi contesti e che finiscono per essere dunque largamente sottorappresentati dalla politica e dalle politiche.

D'altra parte, il fenomeno appare generalizzabile, anche al di fuori dei confini nazionali. Le politiche pubbliche tendono infatti a riprodurre un modello duale basato da un lato sul consolidamento dei territori in salute e dall'altro sull'assistenza (talvolta sulla necessità dell'abbandono...) ai territori deboli e marginali, esclusi dallo sviluppo. In questa prospettiva è difficile inquadrare i molteplici e plurali territori "di mezzo", bisognosi di politiche, ma anche portatori di novità, che non risultano riconducibili definitivamente a questi due modelli.

Il problema è che l'assenza di attenzione a tali territori non è solo una questione di natura accademica: si rischia, infatti da un lato, di lasciare tali territori esposti ai grandi player economici – sia locali che globali – poco interessati a sviluppare un dialogo progettuale che superi gli interessi economici in gioco. Dall'altro tale condizione mette significativamente a rischio la capacità di costruire modelli di sviluppo economico in grado di alimentare urbanità, intesa come accesso a opportunità e risorse, anche in quei contesti urbani che consideriamo consolidati, e che incaselliamo nell'idea di città.

Tali rappresentazioni dualistiche tradiscono (non solo dal punto di vista analitico) in maniera significativa la peculiarità del contesto italiano, caratterizzatosi anche nel corso del secondo novecento per la pluralità e l'articolazione delle relazioni tra economie e territori. La natura policentrica, multi scalare e diffusa di tali relazioni ha prodotto specifiche forme di organizzazione spaziale ed economica, ma anche politica e istituzionale, quali ad esempio l'economia distrettuale della Terza Italia, che da laboratorio politico-sociale finisce per divenire territorio di conquista (economica e politica), spaesato territorio di mezzo alla ricerca di una identità economica, ma anche politica e sociale.

Le rappresentazioni dualistiche faticano anche ad alimentare una interpretazione strategica e coerente delle logiche comunitarie della

coesione territoriale. Più che una visione basata su quello che, parafrasando Amin (2013), possiamo chiamare un "urbanesimo telescopico", ci sarebbe bisogno di ripensare strutturalmente il rapporto tra aree strategiche del paese e aree deboli e, forse ancora di più, di prestare attenzione ai rilevanti segnali di trasformazione sociale ed economica che, anche a livello europeo, sembrano emergere non tanto e non solo dalle grandi aree urbane, ma anche da una ampia porzione territoriale ("town and suburbs", così le definisce lo *State of European Cities,* 2017) che non si può facilmente inquadrare nel rurale, ma nemmeno nell'urbano tradizionale. Una necessità di ripensamento complessivo di categorie, modelli interpretativi, distinzioni semplici che trova nel dibattito internazionale ampio fondamento negli studi in campo socio-economico e geografico che mettono in tensione il concetto di "urbano" e con esso i rapporti di forza e le interdipendenze tra le sue molteplici e differenziate manifestazioni e derivazioni, siano esse assimilabili ai concetti di *agglomeration landscape* e *concentrated urbanization* o a quelli di *operational landscape e extended urbanization* (Brenner and Schmid 2015). Pur nelle differenze fra i diversi concetti, e nell'ipertrofia terminologica con la quale la letteratura internazionale ha nominato (o meglio: provato a nominare) il cambiamento urbano, il superamento del "methodological cityism" (Wachsmuth, 2014) converge sulla necessità di interrogarsi in maniera aperta sulla ridefinizione degli spazi urbani in cui si organizzano le dinamiche economiche, si ridefiniscono gli effetti dell'agglomerazione, si articolano le forme e le modalità della vita delle persone, si scompongono e si ricompongono gli spazi delle politiche e delle azioni .
Entro questo quadro emergono non solo problematiche legate ai nuovi cicli di vita urbani, così come al sempre vivo discorso sul diritto alla città, ma anche rispetto ai grandi temi dell'uguaglianza nella distribuzione della ricchezza, del benessere e della salute della popolazione, della sostenibilità ambientale. Tali posizioni proponendo di superare la dialettica urbano-rurale, spingono a ripensare le forme dell'urbano concentrato in relazione alle forme dell'urbano "extended", fino a concettualizzare legami di reciproca interdipendenza nella produzione della struttura economica globale, che renderebbero improponibile qualsiasi lettura della economia urbana tradizionale.

I paper contenuti in questa sezione dialogano in maniera significativa con questi temi e con i tentativi di riconcettualizzare l'urbano, confrontandosi direttamente con le nuove teorie urbane, esplorando casi in cui si manifestano segnali significativi che rimettono in gioco gli oggetti e i significati che compongono l'immaginario urbano, interrogandosi sugli effetti che tale riflessione produce nel ripensare le politiche e il governo della città.

Riferimenti

Ash Amin (2013) Telescopic urbanism and the poor, City, 17:4, 476-492.

Brenner N and Schmid C (2015) Towards a new epistemology of the urban? City 19 (2–3): 151–182.

Eu, UN-Habitat (2016), The State of European Cities Report - Cities leading the way to a better future.

Wachsmuth, D. (2014) City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept. Environment and Planning D: Society and Space, 32(1), 75-90.

•• [Miglior paper Workshop 1.1]

PAPER DISCUSSI

•• Cristian Cannaos
Postmetropolis: i sei discorsi di Soja e la Gallura

•• Francesco Cappellano, Giuseppe Pronestì, Carmelina Bevilacqua
Il confine internazionale tra Stati Uniti e Messico: identità transnazionale ed impatti sui luoghi

•• Luigi Cimmino,
Rifondare la città attraverso la campagna

•• Valerio Cutini, Valerio Di Pinto
Space-in-between. Assetto configurazionale e sostenibilità urbana degli insediamenti informali

•• Silvia Dalzero,
Visioni in dissolvenza

•• Lidia Decandia,
I territori marginali e i processi di urbanizzazione planetaria: verso la costruzione di nuovi paradigmi per interpretare i mutamenti

•• Giulia Desogus,
Ipotesi di governance delle relazioni di una realtà urbana policentrica. La Città Metropolitana di Cagliari, contesto problematico di riferimento

•• Simone Devoti, Elena Pressacco,
Proprietà e città: riconoscere sotto sistemi spaziali

•• Giulia Fini,
Distretti terziari, specializzazioni contemporanee e processi di rigenerazione.
Temi e approcci emergenti dalle esperienze europee

•• Anna Livia Friel,
Il ruolo urbano della demolizione

•• Elena Longhin,
Hydropolitical Landscapes. The project of power in the italian Piave river basin

•• Alona Martinez Perez, Denver Hendricks,
Peripheral corridors: the post-metropolitan landscape of Melville (Johannesburg) and Leganes (Madrid)

•• Fabrizio Paone,
Tipi di rappresentazione, urbanizzazione

•• Viviana Pappalardo,
Francesco Martinico, Il territorio degli anziani: per una città age-friendly

•• Carlo Pisano,
Una precisa forma di città contemporanea: la Patchwork Metropolis

•• Leonardo Ramondetti,
Zhengzhou, Henan. Oltre la metropoli

•• Gabriella Restaino, Antonio Muniz dos Santos Filho,
Turismo e territorio. Politiche urbanistiche e conflitti socio-spaziali: due casi di studio in Brasile e in Italia

•• Claudio Saragosa, Maddalena Rossi, Tiffany Geti, Lorenzo Bartali, Agata Miccio,
Patrimonio territoriale e comunità locale: il caso di Rosignano Marittimo

•• Francesco Zullo,
Le città metropolitane italiane tra sviluppo economico e consumo di suolo

Postmetropolis: i sei discorsi di Soja e la Gallura

Cristian Cannaos
Università degli Studi di Sassari
Dipartimento di Architettura, Design & Urbanistica, Alghero
Email: *cannaos@uniss.it*
Tel: 3203325142

Abstract
In questo articolo si vuole proporre una lettura post-metropolitana della Gallura, utilizzando sfondo teorico di riferimento il libro Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions di Edward Soja (2000). La tesi che si vuole discutere e misurare è che i cambiamenti subiti dalla Gallura dagli anni Sessanta ad oggi abbiano portato a un assetto territoriale che è definibile post-metropolitano, secondo le teorie e l'apparato di analisi proposto da Soja nel testo.
Per dare operatività alla tesi la prima parte proporrà un inquadramento generale dei sei discorsi di Soja sulla post-metropoli (Soja, 2000), e la seconda, un approfondimento e un tentativo di misura e contestualizzazione di questi discorsi per il caso specifico di studio. L'obiettivo è costruire una metodologia operativa per l'effettivo riscontro dei discorsi di Soja sul territorio. Il carattere metropolitano dei luoghi può essere così descritto e teorizzato accompagnando questa visione con misure e comparazioni che diano un effettivo riscontro dei concetti.

Parole chiave: urban theory, tourism, urbanization

Introduzione

In questo articolo viene proposta una lettura post-metropolitana della Gallura[1] utilizzando come sfondo teorico principale di riferimento il libro *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions* di Edward Soja (2000). Questo per dibattere sul caso specifico e, allo stesso tempo, produrre una serie di riflessioni e tentativi di contestualizzazione dei sei discorsi di Soja sulla post-metropoli, proponendo ragionamenti ed indicatori che possano aiutare la replicabilità dell'analisi in altri contesti. La post-metropoli è un concetto riferito ad un'organizzazione territoriale e sociale che può essere riscontrata anche in territori che mai hanno registrato l'esistenza della metropoli fordista. È un modello sociale di sviluppo e di organizzazione della vita, caratterizzato dall'esplosione del mondo urbano che ha tracimato i propri confini (quello che Brenner definisce *implosion/explosion*, 2014). Per raggiungere questo scopo è stato rilevante confrontare la Gallura con altre aree italiane studiate all'interno del PRIN *Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità* ed utilizzare i dati dell'Atlante dei territori post-metropolitani (vedi Balducci, Curci, Fedeli, 2017)[2].
I sei discorsi di Soja (1995, 2000), connessi e sovrapposti, evidenziano i processi urbani, spaziali e sociali che caratterizzano la post-metropoli. I primi due (*Flexcity* e *Cosmopolis*) ricercano le cause di queste trasformazioni nella riorganizzazione economica del lavoro e nella globalizzazione del capitale, del lavoro e della cultura. La seconda coppia (*Exopolis* e *Metropolarities*) ragiona sugli effetti urbani di queste trasformazioni, sia a livello spaziale che sociale. Gli ultimi due (*Carceral arcipelago* e *Simcities*) sono riferiti alla segregazione fisica, ed al ruolo dell'immaginario, che veicola concetti e messaggi che producono, trasformano e controllano la realtà stessa. Questi discorsi offrono anche alcuni riferimenti espliciti e diretti a fenomeni che è possibile riconoscere e misurare, come faremo qui brevemente per la Gallura.

Flexcity

Il primo discorso di Soja (2000: 156-188) sulla post-metropoli «presuppone una prospettiva riguardo le città e del *processo urbano* centrata sull'impatto specificamente geografico della produzione industriale sul cambiamento del *paesaggio della società capitalista*» (Soja, 2000). L'urbanizzazione e l'industrializzazione vanno di pari passo e la ristrutturazione del lavoro e della produzione producono assetti urbani e regionali nuovi (Scott, 1988; Harrison, 1988; Harvey, 1985; Amin, 1994; Castells e Hall, 1994), caratterizzati da una forte flessibilità.

---

[1] Si tratta di una regione storica del nord-est della Sardegna, con confini molto prossimi alla Provincia di Olbia-Tempio.

[2] Le aree studio sono state nove, analizzate tramite tasselli. L'Atlante consta di una serie di elaborazioni dati con la finalità di riconoscere i cambiamenti urbani dell'Italia contemporanea.

In Gallura è stata l'affermazione del turismo, con la fondazione del Consorzio Costa Smeralda da parte di alcune rilevanti figure del jet set e capitalismo mondiale (Cappai, 2014), a produrre una nuova *industria diffusa* e realizzare un nuovo urbanismo regionale (Decandia, Cannaos, Lutzoni, 2017). La flessibilità di questo sistema ha agito sulla distribuzione della popolazione che è profondamente mutata rispetto alla situazione antecedente. Nel 1961(ISTAT, 1963) la Gallura aveva 99.573 residenti mentre nel 2011 (ISTAT, 2011) ne registrava 150.501, con una crescita del 53,79%. La Sardegna, nello stesso periodo, ha avuto un incremento di residenti del 15,77%. Chi è cresciuto sono soprattutto i comuni costieri, che, contrariamente al passato, oggi rappresentano il riferimento principale del territorio. Ma il passaggio ad un'organizzazione post fordista, più volta all'erogazione di servizi, ha prodotto anche un cambio lavorativo verso la flessibilità. Da una popolazione prevalentemente dedita all'agricoltura (il 42,5% nel 1963), caratterizzata da una relativamente bassa occupazione femminile (10,6%) in Gallura si è passati ad una popolazione specializzata nei servizi (71,9% nel 2011), con un elevato coinvolgimento delle donne (40%).

Cosmopolis

Il secondo discorso di Soja parte dal tema della globalizzazione e dalle conseguenti pressioni e rimescolamento sociali e culturali che porta con sé (Castells, 1989; Smith, 1992; King, 1996; Appadurai, 1996). «La post-metropoli è vista come una nuova Cosmopoli, che genera lo spazio economicamente, politicamente e culturalmente più eterogeneo che sia mai esistito» (Soja, 2000: 87). È attraverso l'intreccio fra flussi di capitale, informazione e persone che la Gallura è divenuta parte della città globale. Il turismo è stato integrato nella produzione, e una terra isolata è stata posta in relazione diretta con il mondo, con flussi di persone prima inediti e quasi impensabili. Valutando il tasso di ricettività[3] si nota come siano pochi i luoghi in Italia con tassi elevati come la Gallura.

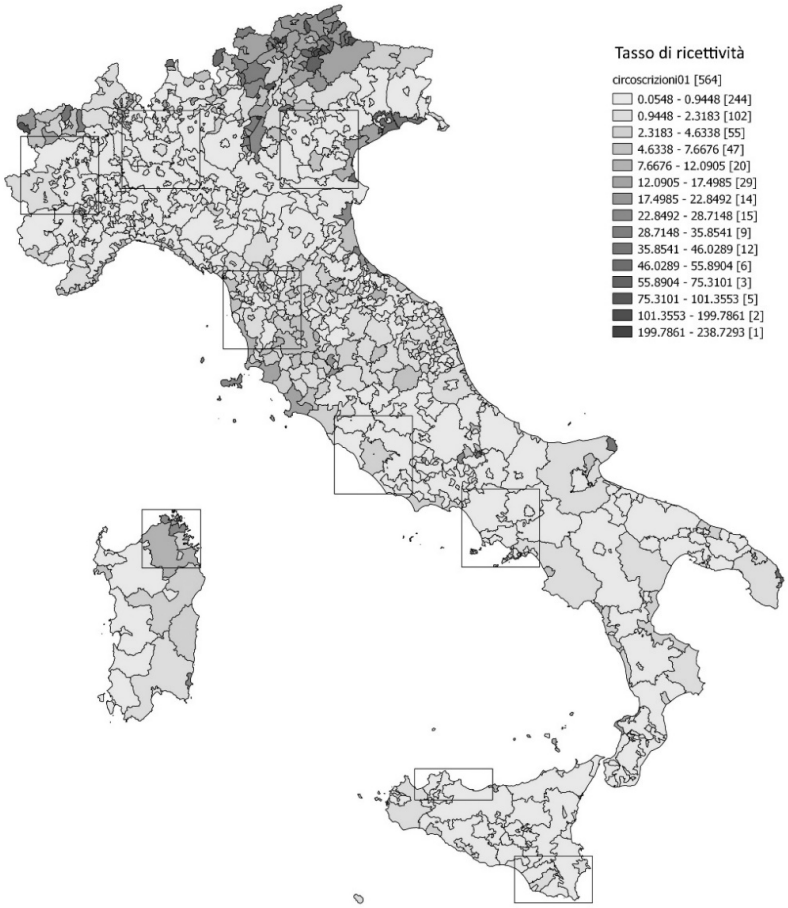


Figura 1 | Tasso di ricettività 2010 - Fonte: dati ISTAT, Capacità e movimento degli esercizi ricettivi - 2010. El. proprie.

[3] È calcolato sulla base delle circoscrizioni turistiche, come rapporto fra presenze turistiche e residenti.

Anche il dato sulla provenienza turistica[4], caratterizzata da un forte mix di nazionalità (fig. 2) aiuta a comprendere la Cosmopoli generata.

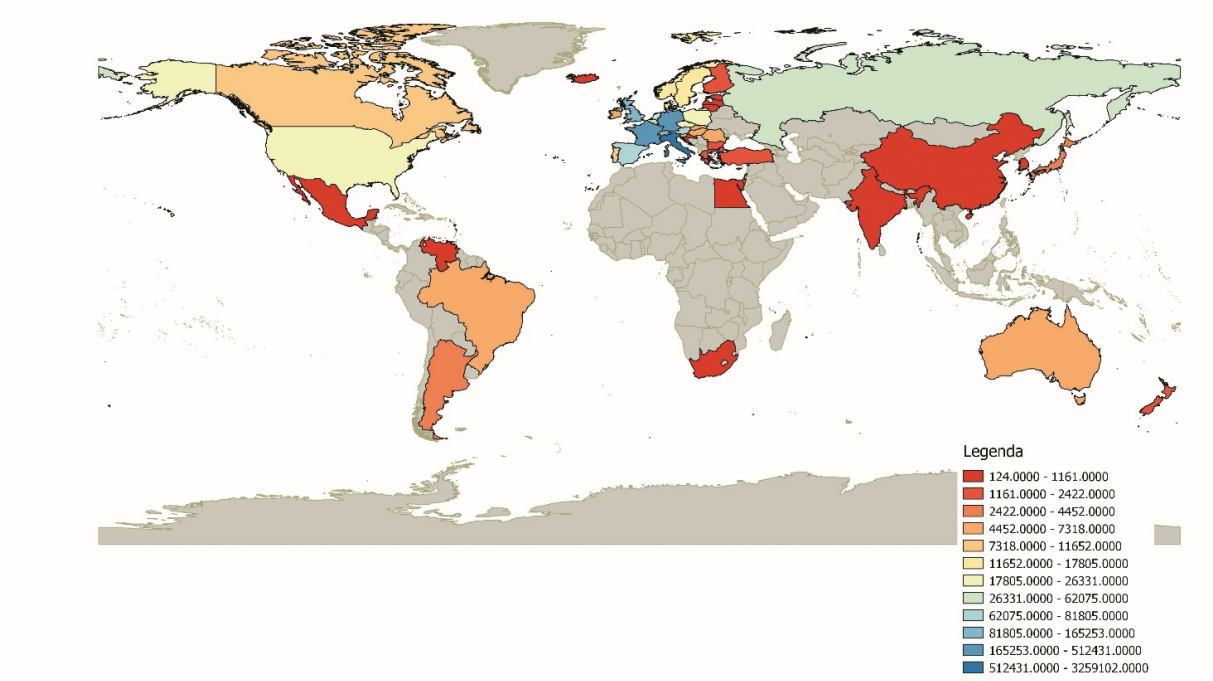


Figura 2 | Provenienze dei turisti prov. OT 2010. Fonte: dati ISTAT, Capacità e movimento esercizi ricettivi - 2010. El. Proprie.

La capacità ricettiva (fig. 3) di ogni comune mostra quanto questa regione sia influenzata dai flussi esterni. Il comune di Arzachena ha un numero di posti letto simile ad alcune grandi città (Torino, Napoli e Palermo), a testimoniare i riferimenti a scala globale di questo territorio.

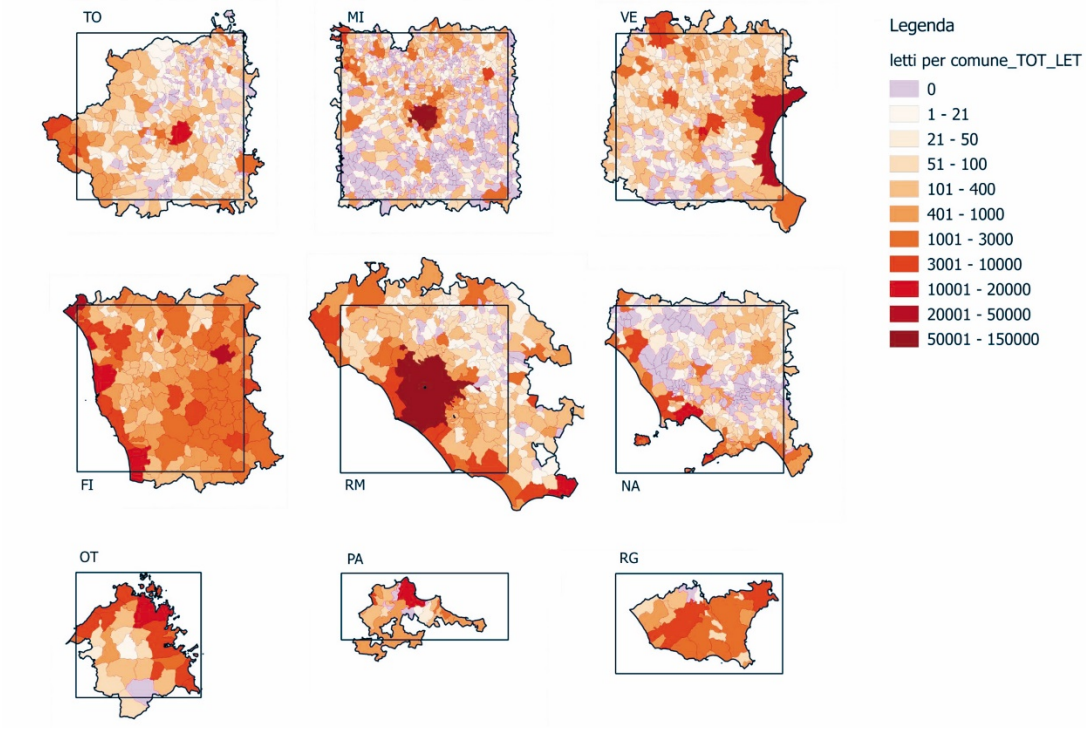


Figura 3 | Numero letti per comune 2010. Fonte: dati ISTAT, Capacità e movimento degli esercizi ricettivi - 2010. El. Proprie.

[4] Dati ISTAT, Capacità e movimento degli esercizi ricettivi - 2010. Elaborazioni proprie.

Exopolis

Nel discorso su *Exopolis*, il prefisso *ex* (fuori) è riferito alla crescita delle città *dall'esterno*, rimodellate dalle forze esogene della globalizzazione. Ma *ex* è anche riferito alla perdita dei tratti tradizionali caratteristici della città, con un urbanesimo, una *polis/civita* significativamente riorganizzati. *Exopolis* può anche essere *la città rovesciata*, nell'urbanizzazione dei sobborghi e nella crescita della periferia (Herington, 1984; Kling, Olin, Poster, 1991; Garreau, 1991). Nel caso della Gallura possiamo riconoscere tre tipi di *Exopolis* a seconda della scala di analisi che prendiamo in considerazione: quella regionale, che ha prodotto un'urbanizzazione costiera basata sull'ozio e sul mare in contrapposizione all'organizzazione urbana tradizionale basata sulla produttività della terra (Bandinu, 1980); quella comunale, risultato dell'abbandono dell'abitare diffuso degli stazzi da parte dei contadini e successivo ripopolamento da parte di nuovi abitanti (soprattutto nei comuni costieri) e quella dei nuclei urbani, caratterizzata dalla crescita delle periferie, con tipologie che imitano il modello costiero e dal progressivo abbandono dei centri storici.

L'indice di accentramento della popolazione residente (fig. 4) mostra una Gallura in cui l'abitato diffuso resiste soprattutto sulla costa, mentre i centri dell'interno ormai hanno una popolazione pressoché tutta raccolta nei centri abitati.

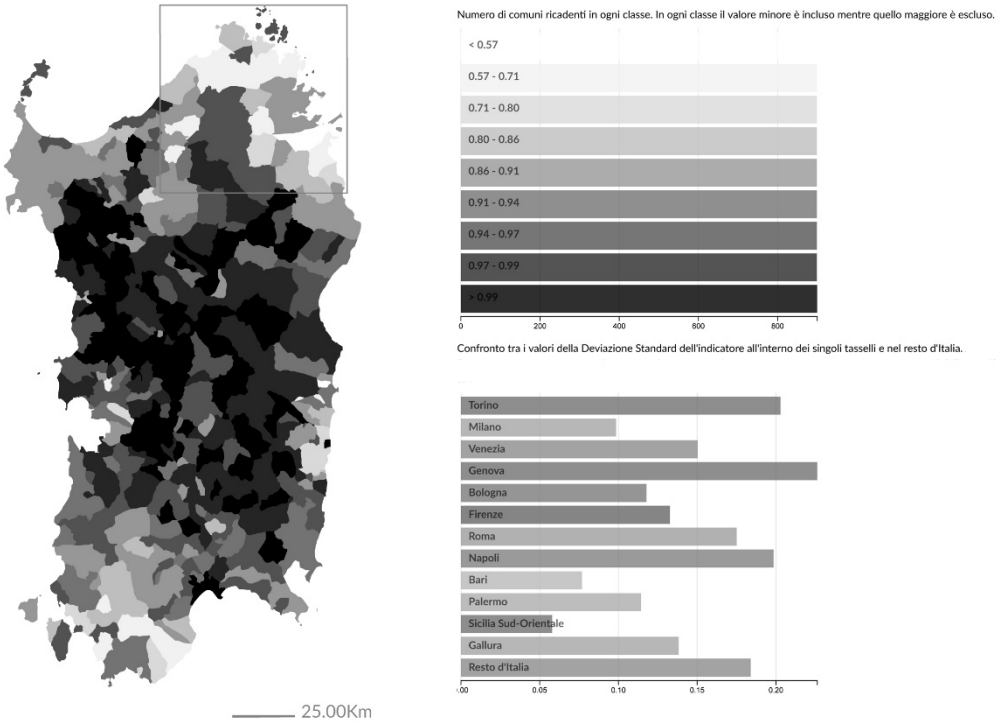


Figura 4 | Indice di accentramento della popolazione 2011. Fonte: PRIN Postmetropoli (2015), «Indice di accentramento della popolazione residente - 2011», § i.1.4.1.

Il patrimonio edificato è passato da 25.699 abitazioni (di cui il 7,6% non occupate, ISTAT, 1963) a 135.418, di cui il 53% risultano occupate da non residenti o vuote (ISTAT, 2011). L'arrivo del turismo ha rovesciato i ruoli storici, producendo un centro sempre più depotenziato e periferico ed una costa sempre più centrale (Cannaos, 2013; Cannaos, Onni, 2017).

Metropolarities

Il quarto discorso, *Metropolarities,* descrive il mutamento dei modelli sociali che ha dato vita a un mix urbano ricco di conflitti e differenze, di razza, reddito e potere (Allen, Turner, 1997; Jenks, Peterson, 1991; Goldsmith, Blakely, 1992; Oliver, Shapiro, 1995). Olbia-Tempio (ISTAT, 2011) è la provincia della Sardegna che ha più residenti iscritti da altre province dell'isola (il 25%), più persone provenienti da altre regioni italiane (10,4%) e più persone precedentemente residenti all'estero (il 6,4%). Solo il 57,9% dei residenti in provincia vi è nato. È un mix di popolazione tipico delle grandi città italiane (per esempio il 50,1% dei residenti a Milano vi è nato, il 51,5% a Torino, il 63,9% a Roma). Anche guardando alla popolazione straniera residente (fig. 5) si vede che la Gallura costiera è differente dal resto della Sardegna e più simile al Centro-Nord Italia.

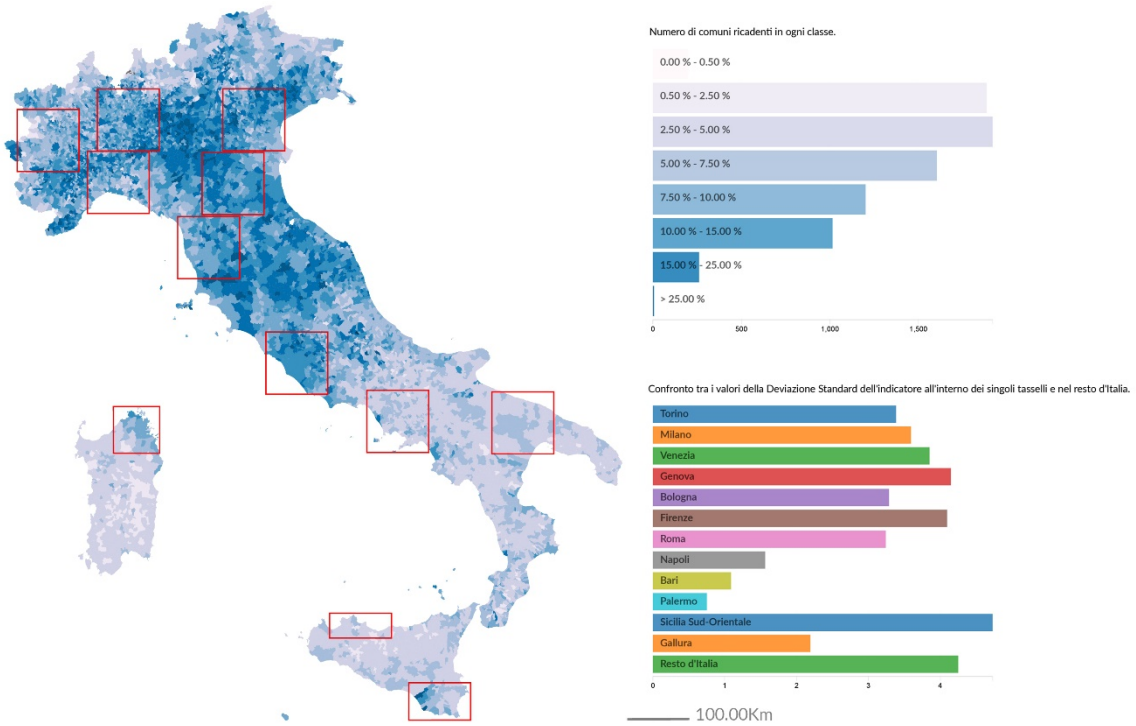


Figura 5 | Percentuale di popolazione straniera 2011. Fonte: PRIN Postmetropoli (2015), «Percentuale di popolazione straniera - 2011», § c.3.

La maggior parte degli stranieri sono migranti economici (le nazionalità di Romania, Marocco, Senegal, Polonia e Pakistan assommano al 67,7% della popolazione straniera; dati ISTAT 2016).
L'indice di Gini[5] di disuguaglianza del reddito (fig. 5) mostra come è sulla costa che si registrano i gap maggiori, mentre i comuni dell'interno presentano valori più contenuti (e si valuti che la maggior parte dei ricchi turisti non risiede in Gallura).

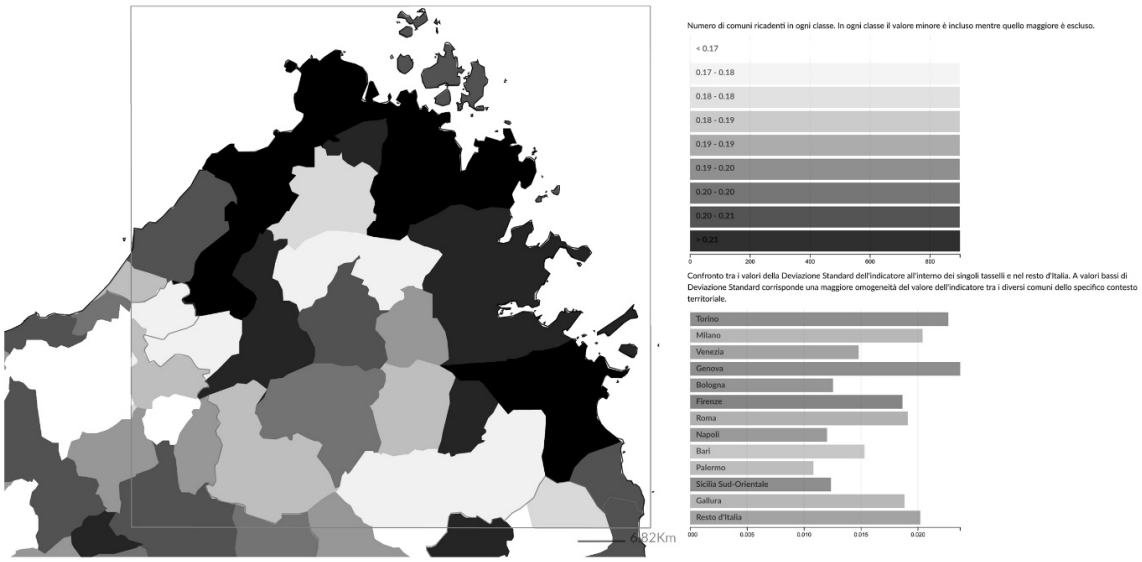


Figura 6 | Indice di Gini 2012. Fonte: PRIN Postmetropoli (2015), «Indice disuguaglianza nella distribuzione del reddito - 2012», § i.2.

[5] È un indice di concentrazione che misura la diseguaglianza nella distribuzione del reddito. È un numero compreso tra 0 e 1. Al valore 0 corrisponde una situazione di piena equidistribuzione mentre al valore 1 corrisponde una situazione di estrema concentrazione del reddito nelle mani di un'unica persona

Anche i valori di compravendita immobiliare delle abitazioni mostrano ampie disparità (fig. 7) variando dai 5.115 €/mq di Arzachena ai 563 €/mq di Bortigiadas. Se si valuta questa differenza fra i tasselli (parte destra dell'immagine) la Gallura è quello più disomogeneo, a confermare un'estrema polarizzazione.

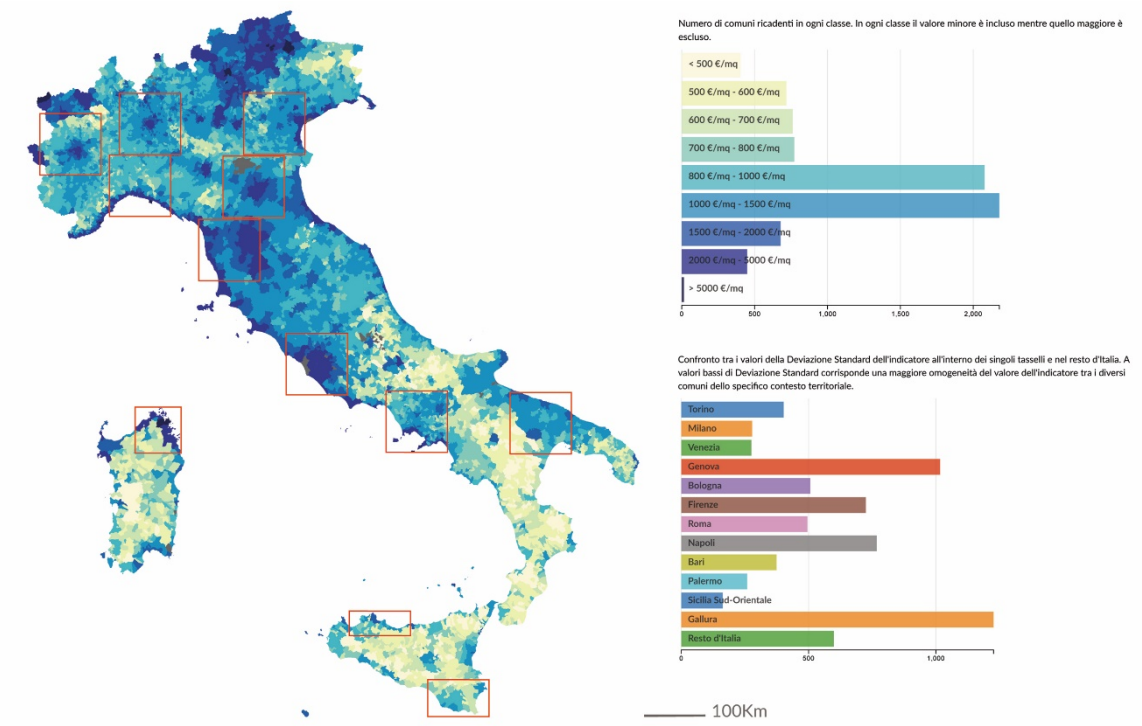


Figura 7 | Prezzi medi di compravendita abitazioni 2012. Fonte: PRIN Postmetropoli (2015), «Prezzi medi di compravendita delle abitazioni - 2012», § d.1.1. Valori espressi in €/mq.

Carceral Archipelago

Il discorso *Carceral Archipelago* è ispirato dalla *Città di quarzo* e altri scritti di Mike Davis (1990, 1992). Le crescenti differenze economiche e sociali producono occasioni di conflitto e pericoli (reali e immaginari) che portano alla realizzazione di spazi protetti, chiusi, luoghi di segregazione, che caratterizzano l'urbanismo della post-metropoli (Flusty, 1994; Caldeira, 1999; Blakely, Snyder, 1997). Il progetto turistico esclusivo del Consorzio ha avuto dei pilastri fondamentali in questo tipo di urbanismo. L'esclusività della vacanza richiedeva (e richiede) un limite agli accessi, una capacità di controllo e un alto livello di sicurezza. In molti punti anche l'accesso alla costa è complesso o del tutto privatizzato. Gli stessi limiti del Consorzio sono stati marcati da due rocce, due cippi di confine che demarcano una differenza fra interno ed esterno. Un altro elemento di segregazione è dato dai costi dell'accesso a questi luoghi, per cui la segregazione di classe è un risultato quasi automatico.

Simcities

Il sesto discorso gira intorno alla ristrutturazione dell'immaginario urbano e sulla sua influenza sulla la vita quotidiana della post-metropoli. Soja fa riferimento a Umberto Eco (1986): «siamo sempre più immersi in un mare di *falsi veri* e di *città assolutamente false*, mondi di fantasia ricostruiti che sono *più reali della realtà*, cybermondi completamente nuovi creati a partire da *realtà virtuale*, *intelligenza artificiale* e *comunità digitali*». Baudrillard (1983) ha scritto che siamo in un momento in cui la mappa non è più modellata sul reale, ma è questa che precede il territorio. La rivoluzione urbana in Gallura è partita da un inversione dello sguardo: è bastato guardare le povere terre dei contadini dal mare per mutarne il destino. Subito dopo è stata l'idea di esclusività a produrre flussi; andare in vacanza in Costa Smeralda è, ancora oggi, un'affermazione di status sociale prima di ogni altra cosa. L'immaginario ha poi condizionato la trasformazione fisica dei luoghi, con l'urbanizzazione e l'infrastrutturazione della costa, fino ad allora praticamente assente. Questo immaginario tuttavia non è rimasto confinato all'interno Consorzio, ma ha prodotto quella che in letteratura è chiamata la *smeraldizzazione* della Sardegna. I borghi sul mare, e lo stile architettonico *mediterraneo,* sono diventati un modello da imitare, sia sulla costa che nelle periferie dell'interno (Price, 1983). La *Simcity*, il simulacro, ha prodotto la realtà.

Conclusioni

Lefebvre (1968) affermava: «lo sviluppo della società può essere concepito solo nella vita urbana attraverso la realizzazione della società urbana». La post-metropoli rappresenta in qualche modo il concretizzarsi della vita urbana e della società urbana *tout court*, dove la spazialità della città è messa in crisi e ridistribuita su territori molto più ampi. Questa apertura di possibilità urbane e rielaborazioni post-metropolitane è quella che l'articolo prova ad illustrare analizzando la Gallura, una regione che è arrivata agli anni Sessanta con una propria e peculiare organizzazione spaziale e che è stata investita da una potente ristrutturazione. Le possibilità aperte dalla riorganizzazione della produzione, dalle tecnologie di comunicazione, dai mezzi di trasporto, hanno rimodulato in senso post-metropolitano anche il futuro spaziale della Gallura, un luogo lontano e marginale per il fordismo e invece centrale e rilevante nel mondo contemporaneo. Il ricorso ai confronti è fondamentale, per rimarcare le peculiarità della Gallura ed evidenziare come la transizione post-metropolitana non sia un fenomeno in atto ovunque in maniera indistinta, ma necessiti di geografie e spazialità precipue, unitamente ad azioni effettive, collegate alla ristrutturazione globale del capitalismo, che destrutturino, risignifichino e riconfigurino gli assetti urbani e territoriali preesistenti.

Riferimenti bibliografici

Allen J. P., Turner E. (1997), *The Ethnic Quilt: Population Diversity in Southern California*, Northridge, Center for Geographical Studies, California State University, Northridge.

Amin A. (ed., 1994), *Post-Fordism: A Reader*, Blackwell, Oxford and Cambridge.

Appadurai A. (1996), *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneápolis and London.

Balducci A., Curci F., Fedeli V. (a cura di, 2017), *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Guerini e associati, Milano.

Bandinu B. (1980), *Costa Smeralda. Come nasce una favola turistica*, Rizzoli, Milano.

Baudillard J. (1983), *Simulations*, Semiotext(e), New York.

Blakely, E. J., Snyder M. G. (1997), *Fortress America: Gated Communities in the United States*, Brookings Institution Press, Washington.

Brenner N. (ed., 2014). *Implosions/Explosions. Toward a study of planetary urbanization*, Jovis, Berlin.

Caldeira T. P. R. (1999), *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in Sao Paulo*, University of California Press, Los Angeles.

Cannaos C. (2013). "L'insediamento e la rete di città in Sardegna" in: Aa.vv., *Sardegna. La nuova e l'antica felicità*. FrancoAngeli, Milano.

Cannaos C., Onni G. (2017), "Sardegna: ad marginem", in *ASUR, (Archivio Studi Urbani e Regionali)*, Anno XLVIII, n.118, 207, ISNN 0004-0177 ISNe 1971-8519.

Cappai A. (2014), *Dal neorealismo italiano al landscape planning americano: la fondazione del paesaggio turistico della Costa Smeralda*, PHD thesis, Universitat Politecnica de Catalunya, Barcelona.

Castells M., Hall P. (eds., 1994), *Technopoles of the World: The Making of the Twenty-First-Century Industrial Complexes*, Routledge, London.

Castells M. (1989), *The Informational City: Information, Technology, economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Blackwell Publishers, Oxford and Cambridge.

Davis M. (1990), *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, Verso, London e New York.

Davis M. (1992), *Beyond Blade runner: Urban Control and the Ecology of Fear*, Open Magazine Pamphlet Series, Westfield, New Jersey.

Decandia L., Cannaos C., Lutzoni L. (2017), *I territori marginali e la quarta rivoluzione urbana. Il caso della Gallura*, Guerini associati, Milano.

Eco U. (1986), *Travels in Hyperreality*, Harcourt, San Diego.

Flusty S. (1994), *Building Paranoia: The Proliferation of Interdictory Space and the Erosion of Spatial Justice*, West Hollywood, California, Los Angeles.

Garreau J. (1991*), Edge City: Life on the New Frontier*, Doubleday, New York.

Goldsmith W. W., Blakey E.J. (1992), *Separate Societies: Poverty and Inequality in US Cities*, Temple University Press, Philadelphia.

Harrison B. (1988), *The Great U-Turn: Corporate Restructuring and the Polarizing of America*, Basic Books, New York.

Harvey D. (1985), *The Urbanization of Capital*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, Blackwell, Oxford and Basil.

Herington J. (1984), *The Outer City*, Harper and Row, London.

Jenks C., Peterson P. E. (eds., 1991), *The Urban Underclass*, Brookings Institution, Washington.

ISTAT (1963), *X Censimento generale della popolazione vol. I dati riassuntivi comunali e provinciali sulla popolazione e sulle abitazioni,* ISTAT, Roma.
King A. (ed., 1996), *Re-Presenting the City: Ethnicity, Capital and Culture in the Twenty-First Century Metropolis*, , Macmillan, Basingstoke, London.
Kling R., Olin S., Poster M.(eds., 1991*), Postsuburban California: The Transformation of Orange County since World War II*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles.
Lefebvre H. (1968), ed. originale *Le droit à la ville/Espace et Politique* traduzione G. Morosato (2014) Il diritto alla citta, Ombre Corte, Verona.
Oliver M. L., Shapiro T. M. (1995), *Black Wealth/White Wealth: a New Perspective on Racial Inequality*, Routledge, London and New York.
Price R.L. (1983), *Una geografia del turismo: paesaggio e insediamenti umani in Sardegna,* Formez, Cagliari.
Scott A. (1988), *Metropolis: From Division of Labor to Urban Form*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles.
Smith M.P. (ed., 1992), *After Modernism: Global Restructuring and the Changing Boundaries of City Life*, Transaction, New Brunswick and London.
Soja E. (1995), *Six Discourses on the Postmetropolis*, annual meetings of the British Sociological Association, April 12, 1995, Leicester.
Soja E. (2000), *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Blackwell Publishers, Oxford.

Il confine internazionale tra Stati Uniti e Messico: identità transnazionale ed impatti sui luoghi

Francesco Cappellano
Università "Mediterranea" degli Studi di Reggio Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio, Architettura ed Urbanistica
Email: Francesco.cappellano@unirc.it

Giuseppe Pronestì
Università "Mediterranea" degli Studi di Reggio Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio, Architettura ed Urbanistica
Email: giuseppe.pronesti@unirc.it

Carmelina Bevilacqua
Università "Mediterranea" degli Studi di Reggio Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio, Architettura ed Urbanistica
Email: cbevilac@unirc.it

Abstract
Il Parlamento Europeo (2016) e l'OECD (2013) hanno riconosciuto un potenziale economico delle regioni di frontiera da poter sfruttare nell'ambito del mercato globale. Tuttavia, recenti fenomeni sembrano negare l'esplicarsi di questo potenziale, come la recente Brexit e le tensioni separatiste emerse in Catalogna. La tendenza populista emergente alimenta processi disgregativi sia sul piano sociale che politico. In Nord America il nuovo contesto politico, successivo alle elezioni del 2016, ha fortemente cambiato gli scenari al confine con il vicino e meno sviluppato Messico.
Le crescenti tensioni si scontrano con l'identità dei luoghi e delle comunità transfrontaliere come accade nella regione bi-nazionale tra San Diego e Tijuana al confine californiano. Investigando gli aspetti legati all'identità transfrontaliera di questi territori, l'articolo adotta una prospettiva multi-livello per identificare: I) la percezione dei confini come elementi limitanti dell'interazione tra comunità (Sohn, 2014); II) la *governance* del territorio transfrontaliero, svelando il ruolo, diverso rispetto al panorama europeo, giocato dagli investitori privati e gli operatori del terzo settore; III) la costituzione di nuovi luoghi di raccordo oltre il confine e la pratica pianificatoria transfrontaliera.

Parole chiave: regioni di confine, identità territoriale, pianificazione territoriale

1 | Introduzione

L'integrazione economica transfrontaliera è considerata come viatico per una più ampia integrazione (Brunet-Jailly, 2006) includendo aspetti sociali (sicurezza, migrazione, welfare e sanità) ed ambientali (gestione di risorse naturali, inquinamento ambientale ed altro). Le aree di confine possono essere riconosciute come aree di innovazione ed ibridazione (Sohn, 2014). La prossimità geografica al confine può comportare vantaggi competitivi (Sotnikov & Kravchenko, 2013; Niebuhr & Stiller, 2002) o "condizioni di sistema favorevoli" (Kurowska-Pysz, 2016) che includono: opportunità di sfruttare asimmetrie di costo (Scott, 1999), accesso ad altri mercati (Muller, et al., 2017), opportunità di collaborare con partner oltre confine (Platonov & Bergman, 2013); possibilità di superare le chiusure locali che non permettono una più libera concorrenza (Hudec & Urbancikova, 2010).
Al tempo stesso, i confini sono fonte di costi che possono impedire competitività e crescita economica (Rohrbaugh & Bruggeman, 2018): tariffe monetarie, tempo richiesto per attraversare il confine, differenze legislative, asimmetrie di lingua e moneta. Tuttavia, l'integrazione rappresenta un viatico per ridurre il rischio di marginalizzazione all'interno del loro stesso stato. Per esempio, sia San Diego che Tijuana al confine californiano hanno capito da tempo che unendo le proprie forze possono aumentare il loro potere economico e politico in modo tale da esigere più interesse da parte dei loro rispettivi governi.
Nel quadro del progetto di ricerca MAPS-LED è stata condotta un'indagine con interviste sul campo per analizzare l'ecosistema di innovazione nella regione "bi-nazionale" tra Tijuana e San Diego. Qui, l'identità

e le risorse materiali e immateriali locali sono parte integrante delle capacità innovative sempre più evidenti sul mercato globale.
Nella successiva parte l'articolo tratta di aspetti legati alla storia delle due aree e di come sia emersa nel tempo l'identità "Cali-Baja" come regione tra California (USA) e Baja California (Messico). Nella terza parte, si discute la "governance", intensa e continua collaborazione a tutti i livelli: istituzioni, operatori privati, università e organizzazioni non profit. Nella quarta sezione si considera il ruolo esercitato dalla frontiera raccogliendo i dati quantitativi dell'analisi. Nella quinta ed ultima sezione si discutono i due casi studio: "Chicano Park" per l'identità del luogo e la proposta "Dos Puertas" come spazio per soddisfare il fabbisogno innovativo nell'area.

2 | Identità

A partire dal 1966, i rapporti commerciali tra Tijuana e San Diego ricevono una spinta considerevole dall'implementazione del programma governativo "*Maquiladora program*". Offrendo una defiscalizzazione delle materie prime e delle esportazioni, insieme ad una manodopera a basso costo e la prossimità al mercato americano, il lato messicano del confine ha attratto un crescente numero di investimenti (*Foreign Direct Investments*) specialmente dalle compagnie del settore elettronico provenienti dal Giappone. Quindi, le forze economiche indirette hanno avuto un impatto considerevole nella regione. Tra gli anni 1980 e 1990, la richiesta abitativa a Tijuana obbligò il Governo messicano ad aumentare improvvisamente l'offerta residenziale a discapito della qualità della vita dei residenti in termini di servizi pubblici. In questo contesto difficile, le organizzazioni no-profit come la "*Tijuana Economic Development Corporation*" hanno supplito le carenze del settore pubblico. Durante quegli anni il passaggio attraverso il confine era molto frequente ed il territorio statunitense facilmente accessibile. Questo portò alla co-creazione di una cultura comune tra le due parti del confine. Per esempio, nella parte est di Tijuana la popolazione non aveva accesso al segnale delle TV messicane quanto invece al segnale americano, pertanto intere generazioni di "Tijuanenses" sono cresciute con modi e costumi più simili ai loro vicini di San Diego che non ai connazionali. La crescente passione per il calcio ed in particolare per la squadra locale "Los Xolos", ha creato un constante flusso attraverso il confine da San Diego a Tijuana.
Il completo irrigidimento del confine all'indomani degli attacchi terroristici dell'11 settembre ha segnato un punto molto critico per le popolazioni delle due città, comportando un livello di disoccupazione sempre crescente nella città di Tijuana. A seguito di questi eventi e della crisi del 2008, Tijuana conobbe una fase molto buia in termini di disoccupazione e insicurezza. In questa occasione entrarono in gioco la comunità e le organizzazioni non-profit, come per esempio "Tijuana Innovadora", per promuovere un'immagine diversa, facendo leva sulle potenzialità della regione in termini di talentuosa forza lavoro.
Recentemente, la regione è stata volutamente brandizzata come unica regione da una organizzazione sorta nel 2008 grazie ai fondi federali, la "Calibaja Mega-Region Initiative". La sua missione è quella di promuovere il "brand" Cali-Baja al fine di attirare investimenti esterni (FDI) in entrambe le porzioni della regione. Sebbene questo tipo di sviluppo esogeno sia ancora preponderante, negli ultimi anni la regione sta crescendo secondo un modello di sviluppo basato sulle capacità imprenditoriali di entrambe le regioni in un'ottica di collaborazione più paritaria. Diverse organizzazioni intervistate hanno chiaramente dimostrato come il lato Tijuanense ormai possieda le capacità di ricerche e sviluppo per "co-opetere" con San Diego, implementando un "cluster" transfrontaliero soprattutto nei settori ad alto contenuto tecnologico come per esempio: progettazione e sviluppo software, cyber security, intelligenza artificiale, bio-tech.
Ad oggi, l'identità della regione transfrontaliera è ormai chiara sia agli attori interni sia al di fuori della regione. In diversi settori economici il brand "Calibaja" rinforza l'immagine dell'identità regionale.

3 | Framework Istituzionale

Nel 2014 le Città di San Diego e Tijuana hanno rinnovato il gemellaggio istituito nel 1993 impegnandosi per una mutua e continua collaborazione su alcuni temi tra i quali sicurezza, ambiente, trasporto, pianificazione urbanistica, arte e cultura, sviluppo economico e turismo. I dirigenti delle due amministrazioni si incontrano mensilmente come riportato dalla funzionaria intervistata. Recentemente la collaborazione posta tra il dipartimento Arte e Cultura della Città di San Diego e l'Istituto Municipale di Arte e Cultura di Tijuana (IMAC) ha permesso la creazione di un unico calendario di eventi in modo da permettere la comunicazione e la fruizione degli eventi in entrambe le città. Inoltre, dipartimenti e comparti come i vigili del fuoco svolgono corsi di perfezionamento e scambio di buone pratiche con i loro colleghi d'oltre frontiera.
La SANDAG, Organizzazione di Pianificazione Metropolitana (MPO) esplica un modello di integrazione nella sua struttura stessa: è infatti l'unica MPO statunitense che ha al suo interno, in qualità di membro consultivo, un rappresentante del Messico. Nel loro edificio ospitano spazi destinati alla città di Tijuana ed

allo Stato messicano della Baja California. Entrambi hanno un membro nella commissione COBRO[1]. In generale le amministrazioni cittadine creano un framework[2] per le policy tout-court che funge da base per le collaborazioni di seguito descritte.

3.1| Governance Transfrontaliera nella regione al confine Californiano

Dal punto di vista della "governance", diverse "piattaforme" (Harmaakorpi, 2006) sono emerse come luoghi in cui le collaborazioni si consolidano per creare un vantaggio competitivo regionale. Per citare un esempio: le due organizzazioni per lo sviluppo economico di Tijuana e San Diego hanno collaborato insieme all'Università della California di San Diego (UCSD) per aprire il secondo polo di R&S di una multinazionale del biotech a Tijuana.

Le collaborazioni trasnazionali affrontano il tema della pianificazione regionale, all'interno del quale la spazializzazione dell'innovazione ha rappresentato uno degli obiettivi del progetto di ricerca MAPS-LED. La SANDAG e la Calibaja Initiative congiuntamente hanno realizzato la "*asset-map*" regionale che mappa le concentrazioni di stabilimenti per settore industriale al fine di guidare sia le politiche pubbliche che le scelte di investitori per localizzare futuri stabilimenti.

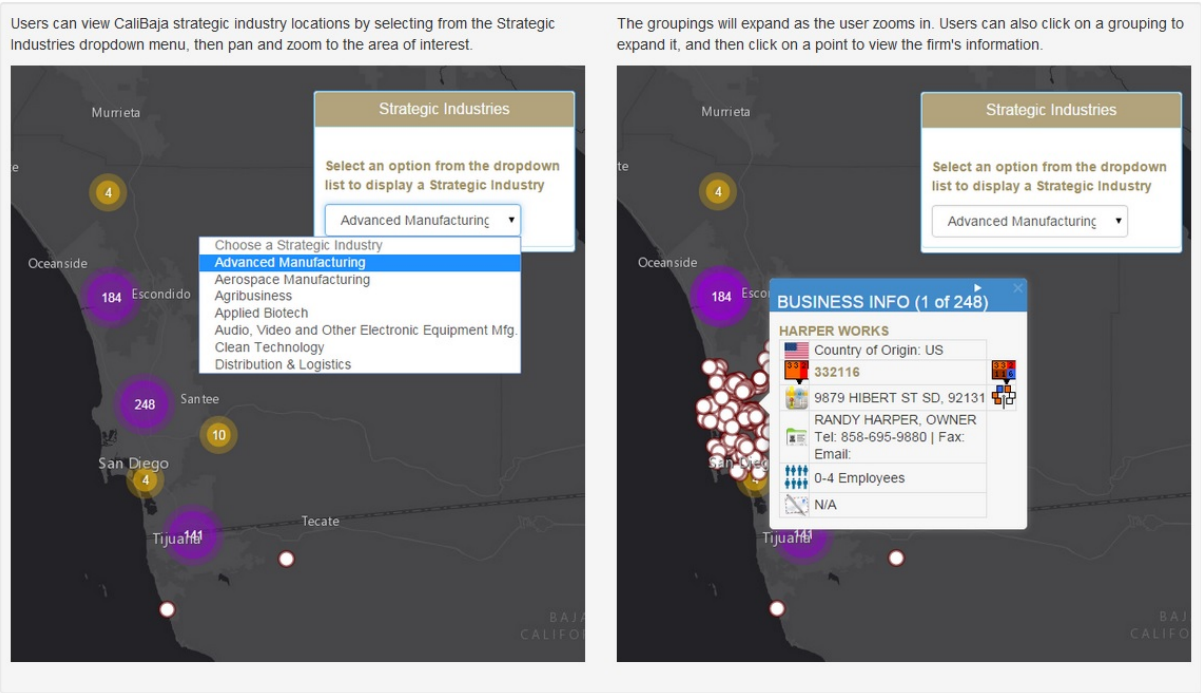


Figura 1 | "Asset Map" della regione transfrontaliera.

La collaborazione emersa dall'analisi riguarda sia il livello istituzionale che soggetti privati ed afferenti al terzo settore. La ricerca condotta ha identificato i principali "luoghi" dove questa collaborazione avviene:

- La "Smart Border Coalition" è una piattaforma controllata da un soggetto privato nella quale intervengono attori pubblici locali, rappresentazioni delle agenzie federali, rappresentanti del mondo accademico e dell'imprenditoria locale. Questi insieme alle agenzie di pianificazione discutono delle infrastrutture nelle aree immediatamente pertinenti alla frontiera, come per esempio le opere infrastrutturali per il trasporto pubblico in entrambi i lati del confine.
- L'UCSD gioca un ruolo di primo piano nell'ecosistema regionale di innovazione (Bevilacqua, et al., 2017) insieme ad un centro di ricerca messicano, il "Colegio de la Frontera Norte", nella collaborazione con le Amministrazioni cittadine sia di Tijuana che di San Diego, le rispettive agenzie di sviluppo economico e le camere di commercio al fine di implementare una strutturata politica di sviluppo economico. Un primo risultato è stata l'analisi Input/Output, condotta per la prima volta su una

[1] Commissione per le opportunità della regione bi-nazionale.

[2] Il livello federale prende parte a questo schema giacché alcune tematiche come il trasporto merci, la sicurezza, l'immigrazione fanno parte delle loro competenze.

regione transfrontaliera, inerente la "supply-chain" al fine di massimizzare l'efficienza dei flussi e la rete di distribuzione

- All'interno della SANDAG, la COBRO esprime un grado di forte collaborazione tra le due parti del confine dando forte propulsione ai progetti infrastrutturali nonché alle ricerche e studi condotti per massimizzare le opportunità di sviluppo coordinandosi con tutti i membri.
- Gli attori del settore privato all'interno dell'ecosistema dell'innovazione come incubatori ed acceleratori svolgono il ruolo di "antenne" delle Università nell'altro stato. Per esempio, alcuni incubatori messicani cercano start-up sostenibili per poi presentarle alle "*pitch-competition*" nelle Università di San Diego e, allo stesso tempo, offrono i loro spazio per le attività degli statunitensi. Viceversa, gli incubatori statunitensi ospitano i colleghi messicani nelle loro strutture a San Diego per effettuare incontri di lavoro, riunioni o training.

In questo contesto due eventi in entrambi i lati del confine si sono dimostrati utili per costruire una organizzazione sociale temporanea dove le persone provenienti da diverse organizzazioni e con differenti scopi si riuniscono periodicamente (Meyer, et al., 2005). Questi sono considerati *"Field-Configuring Events"* e ritenuti momenti critici (Lampel & Meyer, 2008) dove rappresentanti chiave si riuniscono per strutturare o ristrutturare una combinazione di risorse e coordinare azioni unite (Sydow & Friedermann, 2017). Tutti gli attori intervistati hanno riconosciuto il ruolo di questi eventi: I) nella creazione di nuovi rapporti orizzontali tra gli operatori economici II) nel superamento delle barriere di incertezza e diffidenza, contribuendo a costruire la fiducia che è un elemento fondamentale nell'ecosistema di innovazione.
L'ecosistema studiato persegue l'innovazione in un senso più ampio. Infatti, gli atenei conducono attività di ricerca e corsi di studio congiunti, prevedono la creazione di banche dati on-line, garantiscono accesso a biblioteche, offrono servizi di consulenza e prendono parte alla progettazione e implementazione della policy transfrontaliera. Le collaborazioni in campo medico prevedono uno scambio di personale infermieristico per apprendere i migliori mezzi di comunicazioni con le popolazioni oltre-confine, indagini per contrastare l'insorgere di malattie nelle aree più prossime alla frontiera; collaborazioni multidisciplinari includono progetti con carcerati, avvocati, magistrati e studenti universitari in modo da sviluppare nuove soluzioni per il sistema giuridico.

4 | Il ruolo del confine

Per quanto ne sia stata riconosciuta l'importanza, manca in letteratura un'analisi dei "drivers" e "hindrances" delle relazioni economiche transfrontaliere (Trippl, 2010). A questo scopo abbiamo somministrato un questionario ad un campione di attori attivi[3] nell'ecosistema di innovazione transnazionale. Il questionario è stato studiato per poter affrontare il confine a seconda della prospettiva con cui lo si attraversa. Questa differenziazione non è intesa per separare le prospettive messicane e statunitensi bensì per valutare gli impatti nei differenti sensi di attraversamento.

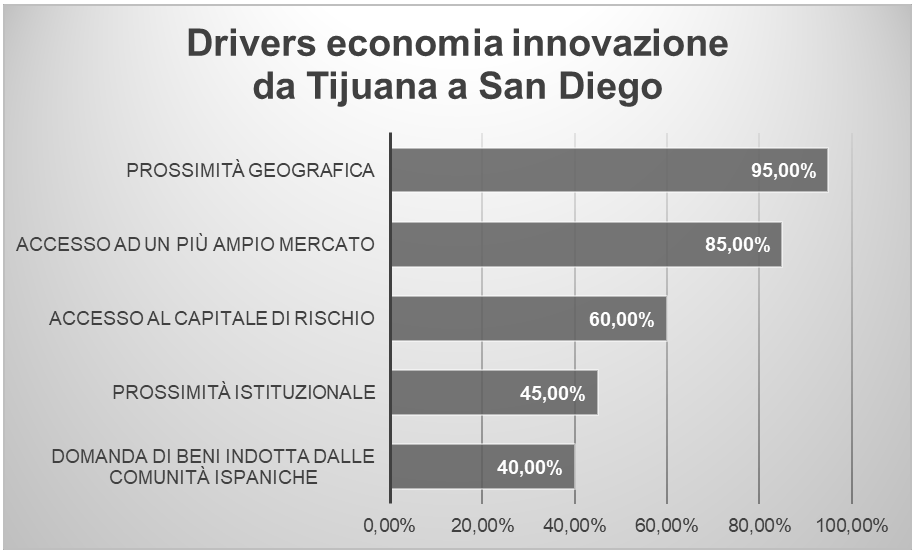


Figura 2 | "Drivers" da Tijuana a San Diego.

[3] La lista degli intervistati è stata redatta insieme ad un gruppo di accademici ed imprenditori.

La prossimità geografica e la prospettiva di accedere ad un mercato florido come quello statunitense sono i maggiori driver che spingono i legami commerciali di prodotti innovativi da Tijuana verso San Diego. Il capitale di rischio (c.d. "Venture capital") rappresenta un fattore di innesco, ma San Diego ne è meno dotata di altre realtà californiane come Los Angeles e San Francisco, pertanto restringendo il campo d'indagine l'effetto trainante per questa voce resta piuttosto mitigato. Certamente il contesto istituzionale disteso e collaborativo tra le due città sembra essere un riconosciuto fattore positivo.

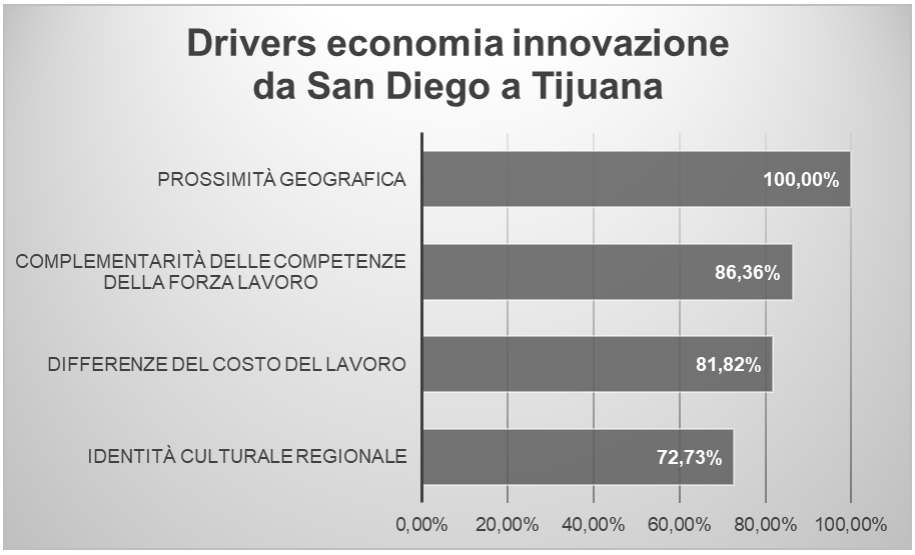


Figura 3 | "Drivers" da San Diego verso Tijuana.

Anche per gli scambi da San Diego verso Tijuana la prossimità geografica è il fattore di innesco più importante[4].Le competenze della forza lavoro in Messico sono apprezzate in misura maggiore delle differenze di costo della manodopera. L'identità culturale è annoverata tra i driver più significativi.

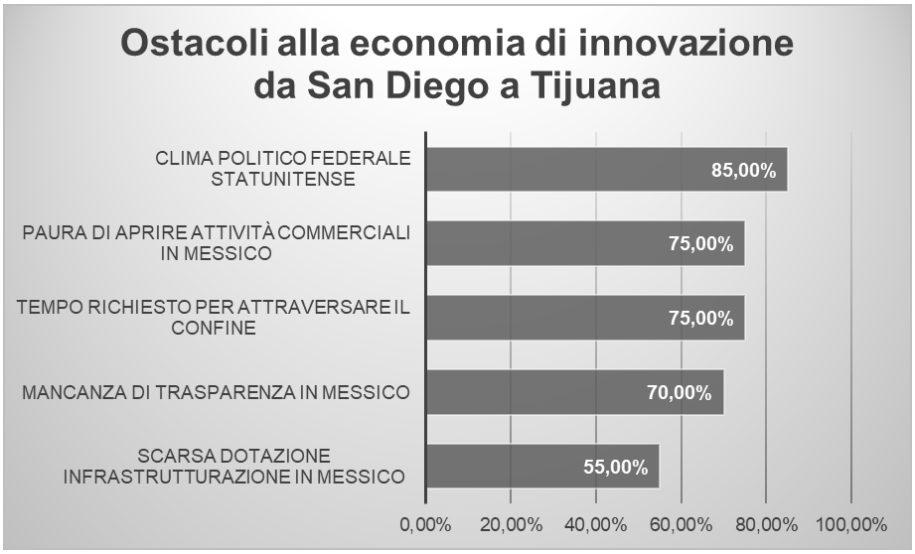


Figura 4 | Ostacoli riportati dagli intervistati che riguardano la collaborazione da San Diego a Tijuana.

Il contesto politico federale statunitense costituisce di gran lunga il primo ostacolo riportato per gli scambi commerciali verso sud. Percezioni e rischi reali di mancanza di trasparenza e quindi impunità legate ad attività commerciali in Messico contribuiscono a frenare l'espansione dei rapporti commerciali nel lato

[4] come rimarcato da molti intervistati, la possibilità di lavorare allo stesso fuso orario inficia più che la vicinanza geografica

meridionale del confine. Anche la dotazione infrastrutturale[5] includendo strade e servizi gioca un ruolo seppur minore.

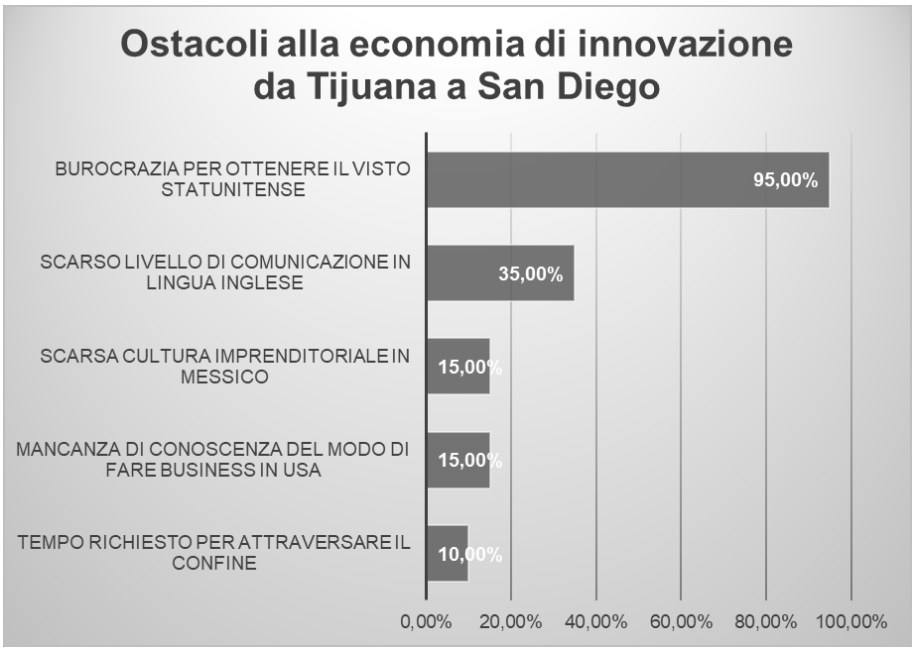


Figura 5 | Ostacoli riportati dagli intervistati che riguardano la collaborazione da Tijuana a San Diego.

La barriera esercitata dal confine (Sohn, 2014) emerge chiaramente da questo grafico: l'irrigidimento delle procedure e dei criteri per ottenere il Visto Americano (in particolare quello lavorativo) costituisce l'ostacolo più importante. Altri ostacoli sembrano risibili confermando l'identità transfrontaliera in termini di lingua parlata e cultura imprenditoriale.

5 | Autocostruzione di luoghi e necessità inevase

L'analisi ha sin qui delineato quanto sia intensa la collaborazione e le necessità imprenditoriali di incontri vis-a-vis per coordinare le attività in entrambi i lati della frontiera, nonostante il ruolo di barriera esercitato dal confine. In questo contesto si inserisce la proposta di creare un luogo fisico quale il "*Dos Puertas International Trade and Innovation Center*" a ridosso della frontiera. Questo centro sarà accessibile da entrambi i lati senza alcun genere di limitazione perché non consentirebbe il passaggio oltre confine, ma permetterebbe di fare riunione e meeting tra gruppi transfrontalieri senza mai fisicamente lasciare il proprio paese di origine. La proposta è stata redatta da un ente privato ed è in corso la consultazione per verificarne la fattibilità.

L'identità territoriale transfrontaliera si esplica nel Chicano park e nella sua genesi. "Chicano" è un aggettivo per definire i Messicani-statunitensi nati negli Stati Uniti da famiglie messicane. Il parco è stato creato nel 1970 a seguito delle proteste dei residenti del quartiere "Barrio Logan" di San Diego, ad alta percentuale di famiglie latine. La comunità occupò pacificamente il suolo designato ad altro uso, ottenendo l'effettiva donazione del terreno da parte della Città di San Diego affinché il parco divenisse luogo dove la cultura Ispanica potesse essere esibita sotto forma di arte. Il Parco è entrato nel Registro Nazionale dei Siti storici e la sua genesi ha condensato uno dei momenti di attivismo politico più importanti contribuendo a definire l'identità del quartiere di Barrio Logan e dell'intera area (Rosen & Fisher, 2001). Ad oggi è luogo di incontri e celebrazioni annuali della comunità in occasione del 22 aprile, momento in cui la comunità iniziò la protesta non violenta per il controllo dell'area.

6 | Conclusioni

Il caso studio dimostra un'intensa collaborazione tra le due sponde a dispetto del clima politico a livello federale che rafforza il ruolo, emerso, di "barriera" del confine. Gli attori pubblici locali promuovono la "coopetizione" economica transfrontaliera attraverso un framework che permetta l'interazione tra operatori privati, mondo accademico e settore no-profit. Questi partecipano alle analisi territoriali, ai

[5] Servizi di urbanizzazione primaria

processi di pianificazione territoriale ed alla progettazione recependo la necessità di luoghi quanto per l'identità transfrontaliera che per gli scambi necessari per l'economia di innovazione.

Riferimenti bibliografici

Bevilacqua C., Spisto A., Cappellano F. (2017), The Role of Public Authorities in Supporting Regional Innovation Ecosystems: the cases of San Diego and Boston Regions (USA), Salford, Uk, s.n.

Brunet-Jailly E. (2006), Leader Survey on Canada-US Cross-Border Regions, Victoria, BC: Policy Research Initiative, Working Paper Series, 12.

Harmaakorpi V. (2006), Regional Development Platform Method (RDPM) as a tool for regional innovation policy, *European Planning Studies*, 14:8, pp. 1085-1104.

Hudec O., Urbancikova N. (2010), *Regional Innovation Strategies in a Cross-border Environment,* Jönköping, Sweden, European Regional Science Association (ERSA).

Kurowska-Pysz J. (2016), Opportunities for Cross-Border Entrepreneurship Development in a Cluster Model Exemplified by the Polish–Czech Border Region, *Sustainability*, 8(3), p. 230.

Lampel J., Meyer A. D. (2008), Guest editors' introduction: Field-configuring events as structuring mechanisms: How conferences, ceremonies, and trade shows constitute new technologies, industries, and markets, *Journal of Management Studies*, 45(6), pp. 10.

Meyer A. D., Gaba V., Colwell K. A. (2005), Organizing far from equilibrium: Nonlinear change in organizational fields, *Organization Science*, 16(5), pp. 456-473.

Muller E. et al. (2017), Smart specialisation strategies and cross-border integration of regional innovation systems. *Environment and Planning C,* 4(35), pp. 684-702.

Niebuhr A., Stiller S. (2002), Integration effects in border regions: a survey of economic theory and empirical studies, s.l.: ECONSTOR.

OECD (2013), *Regions and Innovation: Collaborating Across Borders,* I a cura di s.l.:OECD.

Platonov V., Bergman J. P. (2013), Cross-border cooperative network in the perspective of innovation dynamics, *International Journal of Knowledge-Based Organizations,* 1(1), pp. 1-19.

Parlamento Europeo (2016), Cohesion Policy and Research and Innovation Strategies for smart specialisation (RIS3)

Rohrbaugh B., Bruggeman N. (2018), Harvard Kennedy School Belfer Center for Science and International Affairs, [Online] Available at: https://www.belfercenter.org/publication/reducing-transaction-costs-north-americas-borders [Consultato il giorno 03 04 2018].

Rosen M. D., Fisher J. (2001), Chicano Park and the Chicano Park Murals: Barrio Logan, City of San Diego, California, *The Public Historian*, 23 (4), pp. 91-111.

Scott J. (1999), European and North American Contexts for Cross-border Regionalism, *Regional Studies*, 33(7), pp. 605-617.

Sydow J., Friedermann K. (2017), Platforming for Path-breaking? The case of regional electromobility initiatives in Germany, in J. Glückler, E. Lazega, I. Hemmar, *Knowledge and Networks,* Springer, London, pp. 191-219.

Sohn C. (2014), The Border as a Resource in the Global Urban Space: A Contribution to the Cross−Border Metropolis Hypothesis, I*nternational Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), pp. 1697-1711.

Sotnikov Y., Kravchenko I. (2013), Cross-Border Cooperation development of Ukraine: forms and instruments of competitiveness increase, *Economics and Management*, 18(1), pp. 95-101.

Trippl M. (2010), Developing cross−border regional innovation systems: key factors and challenges, *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 101(2), pp. 150-160.

Riconoscimenti

Le attività scientifiche da cui deriva il presente articolo sono state finanziate nell'ambito del progetto di ricerca HORIZON 2020 MAPS-LED ID: 645651.

Rifondare la città attraverso la campagna

Luigi Cimmino
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
DIARC - Dipartimento di Architettura - dottorando XXXII ciclo
Email: *cimminostudio@gmail.com*
Tel: 0039 3319600500

Abstract
Lo studio si propone di indagare le relazioni tra la struttura insediativa rurale del territorio della piana a nord di Napoli, nel giuglianese, in rapporto alla repentina crescita degli ultimi decenni ed alle possibili trasformazioni future: a questa crescita, non ha corrisposto la capacità darle forma, e di governare uno sviluppo edilizio che è avanzato indifferente dalle aree periferiche del centro storico attraverso la campagna fino alla costa: in sostanza non è cresciuta la città ma solo un tessuto residenziale diffuso, che ha generato grandi aree periurbane tra infrastrutture e aree agricole. Queste riflessioni possono essere allargate a tutti i fatti che hanno trasformato queste terre negli ultimi decenni: i lidi balneari privatizzati, le enclaves residenziali di villette, gli impianti industriali, sono tutti elementi che si presentano come autonomi e conclusi nei propri recinti, indifferenti alle metriche spaziali di un territorio che, al contrario, nel suo essere privo di limiti orografici e per la sua vocazione rurale, ha sempre mostrato, tuttora visibili, i segni e tracciati regolari di una infrastrutturazione integrata tra uso, divisione e occupazione del suolo. La contrazione che ha subito negli ultimi anni questa crescita, complice anche l'emigrazione economica, ci fa interrogare sulla possibilità che il contributo dell'architettura e la resilienza propria delle strutture insediative rurali possano ancora avere la capacità di guidare e governare la transizione di queste aree verso la definizione di un nuovo assetto urbano, capace di riconoscere nelle tracce del passato la *parte visibile del futuro.*

Parole chiave: rural areas, urban form, urban growth

Premessa

L'area dell'*ager campanus*, della piana a nord di Napoli compresa tra il territorio dei Campi Flegrei a sud e il bacino del fiume Volturno a nord, ha rappresentato, negli ultimi decenni, il luogo che più che di ogni altro, in Campania, ha fatto da sfondo a dinamiche proprie di una cattiva, quanto inconsapevole e grossolana, gestione del territorio: sia nelle politiche pubbliche che nei comportamenti privati, abbiamo assistito a una devastazione materiale di queste terre attraverso l'abusivismo dilagante, la privatizzazione e l'eccessiva cementificazione con la creazione di vere e proprie *enclaves autistiche*[1] rispetto al territorio circostante, al degrado e all'abbandono di aree produttive agricole e industriali, fino ai recenti, gravissimi episodi dolosi di natura ambientale ed ecologica.
E' a partire dal secondo dopoguerra che si pongono le basi di «una espansione incontrollata e spesso abusiva, che impedisce ai non addetti ai lavori, l'immediata riconoscibilità dei centri originari» (Di Mauro, 2009: 31-36). Tale fenomeno, grazie alla "frequentazione turistica"[2], risparmia i Campi Flegrei, le isole, i territori della costa del Vesuvio e la penisola sorrentina, e probabilmente tale perimetrazione "forzosa" ne acuisce l'intensità. Aggiungerei che non è solo la riconoscibilità dei centri storici ad essere stata pregiudicata, ma anche e soprattutto–per ciò che a noi interessa in questa sede–ad essere stata occultata è un'intera struttura territoriale, di vasta scala, che per secoli ha rappresentato una vera e propria "griglia regolatrice"[3], spaziale rispetto alla quale si è strutturato l'assetto di queste aree, prevalentemente rurali, caratterizzate quindi da piccoli centri e grandi spazi aperti, tenuti insieme da una topografia propria di un territorio che non conosce limiti orografici particolari, ma che di volta in volta si sostanzia in segni,

[1] Si fa riferimento alla lettura dell'area in F. Rispoli (2013), a cura di, *Forme a venire - La città in estensione nel territorio campano*, Gangemi Editore, Roma, riportata per intero alla fine di questo testo.

[2] Si fa ancora riferimento al testo di L. Di Mauro, *La perimetrazione dei centri storici in Campania*, redatto in occasione della richiesta, da parte dell'Assessorato all'Urbanistica della Provincia di Napoli, di perimetrare il territorio dei centri storici dei novantuno comuni della provincia.

[3] Si rimanda all'accezione di *griglia* contrapposta a quella di *scacchiera*, così come definita da V. Pezza nel recente saggio *Casa, Città, Territorio - La griglia e la scacchiera*, presente in bibliografia.

allineamenti, grandi assi, canali, che rappresentano gli elementi di un grande disegno unitario costruito dall'uomo per abitare e coltivare questi luoghi.
Quando parliamo allora di un territorio devastato dai fenomeni noti degli ultimi decenni, non ci interessa tanto andare alle origini delle cause di tali scompaginamenti, quanto di conoscere e riconoscere i segni e gli elementi propri di quell'ordine aperto, tuttora visibili, la cui trama rimanda alle dinamiche di crescita e di espansione proprie di quella *civitas augescens* e *de-lirante*[4] che i romani per primi sperimentarono nella "fondazione architettonica"[5] di queste campagne.

La ricerca cartografica e le ragioni del territorio storico

Ritengo necessario segnalare la mia personale esperienza, che proprio in questi territori e in particolare nel giuglianese ha vissuto la prima parte della sua vita. Ho sempre sentito da altri, e percepito con la mia stessa sensibilità–prima da profano, poi da architetto e da studioso–della sensazione di una sostanziale perdita d'identità, di forma e di valore di queste aree, che faceva da contraltare alla corrispondente crescita di metri cubi di proprietà privata, di tessuto residenziale, di assenza di spazio pubblico integrato, d'impoverimento del tessuto e dell'economia agricola. A. Rossi, parlando dei problemi metodologici della ricerca urbana afferma che: «questa necessità nasce soprattutto dalla esigenza di stabilire l'oggetto specifico della ricerca; cioè di precisare una serie di domande. La prima e forse l'unica garanzia perché questo avvenga - e quindi che le nostre teorie corrispondano alla realtà e non siano l'accumulazione arbitraria di particolari e di deduzioni spesso artificiali - consiste nell'avviare la ricerca su una esperienza concreta e quindi, nel nostro caso, nella realtà empirica della città in cui viviamo» (Rossi, 2012: 259-268).
Per indicare dunque la sostanza di questa "mancanza" ho ritenuto indispensabile il ricorso ad una ricognizione del materiale cartografico reperibile dalla fine del seicento al secondo dopoguerra. E' interessante–anche se non troppo sorprendente–osservare come, in un lasso temporale di oltre duecento anni, sia possibile rilevare in maniera quasi immutabile la presenza degli elementi *primari*[6] di un territorio così vasto: i tracciati regolari della centuriazione romana, i piccoli centri rurali, il bacino del Lago Patria, l'antico *Clanio*, la linea di costa: tra questi, elementi che ordinano il territorio alla vasta scala ed elementi che l'attraversano[7], congiungendo punti o irreggimentando le acque. Tutte parti che stabiliscono relazioni con le altre come i nodi di una grande griglia territoriale atta a governare la costruzione del territorio per un tempo lungo.
E' a partire dalla metà del settecento che la cartografia moderna, con la celebre carta del Duca di Noja (1750-1775), comincia ad allargare lo sguardo ed a concepire la realtà del sistema di relazioni della città di Napoli oltre i canonici confini orografici ad essa iconograficamente legati nei secoli precedenti: «la stagione inaugurata dal duca di Noja con la sua pianta […] vede il rapido succedersi di rappresentazioni sempre più dettagliate e ampie del territorio, finalmente inteso - proprio come aveva indicato il Carafa - quale contesto inscindibile di città e contado, venendo poste in risalto le potenzialità di espansione del tessuto urbano, ormai disponibile per un programma di interventi su più vasta scala, che vedrà effettivamente la luce in età napoleonica» (Buccaro, 2006: 21-32). E' con questa carta che dunque si comincia a considerare la relazione necessaria tra città e aree rurali circostanti, che guarda ai territori aperti della campagna sia per ragioni economiche e fiscali, che per la possibilità di espansione dell'impianto urbano.
Sul finire del XVIII secolo si afferma dunque un nuovo approccio, che potremmo definire propriamente scientifico, che prova per la prima volta a codificare un registro di segni e linguaggi atti alla descrizione ed

---

[4] M. Cacciari, nel saggio *La Città*, descrive la sostanziale differenza tra la concezione greca della *pólis* e quella della *civitas* romana: mentre la prima non può crescere oltre le proprio mura perché sede dell'*éthos* greco, la *civitas*, fondata sul diritto, tende a espandere sempre oltre i propri confini.

[5] Si fa riferimento al titolo del testo di M. Savini, riportato in bibliografia, che opera un approfondito studio sui principi insediativi delle aree rurali nella pianura bolognese.

[6] Si fa qui riferimento alla definizione di *elementi primari* data da Aldo Rossi ne *L'architettura della città*, a proposito di quegli elementi fissi che non dipendono da leggi economiche ma solo dalla loro forma, e si prova a istituire un parallelismo logico dalla scala urbana a quella territoriale. L. Coccia scrive in proposito: «A partire dagli anni '60, Rossi intuisce che il futuro della città è nelle aree di espansione e che il nuovo disegno della forma urbana non potrà che essere inscritto nel disegno più generale del territorio, entro il quale un sistema di relazioni a distanza terrà insieme una moltitudine di monadi solitarie che già in quegli anni cominciava a manifestarsi e che sarebbe esplosa in anni più recenti» (L. Coccia., 2018: 19-31)

[7] Si veda ai numerosi saggi di V. Pezza scritti in relazione al rapporto tra territorio e infrastruttura, tra topografie ordinatrici e ed elementi *importanti* ma non *portanti* del territorio, e in particolare a *Il Crater, il Vesuvio e Manhattan* in V. Pezza, *Città e metropolitana* (Napoli, 2005)

alla interpretazione dei fatti del territorio vasto: la fondazione del R.O.T. a Napoli[8], con la straordinaria opera condotta dal Rizzi Zannoni, pone le basi della moderna cartografia, e negli anni 1793 - 1794 la *Topografia dell'Agro Napoletano* e la *Carta del Littorale* rappresentano i primi documenti sui quali poter verificare la natura del sistema territoriale a nord di Napoli. A partire da questi anni si succedono una serie di rappresentazioni sempre più precise e specifiche atte a descrivere l'orografia, il sistema viario e idrografico, le piante dei piccoli centri urbani e rurali che costituiscono l'*ager campanus*. Se nella *Topografia fisica della Campania* del 1797 (*Figura 1*), il rilevamento dei sistemi orografico ed idrografico fa apparire la piana come una vasta e indistinta distesa punteggiata da piccoli centri e perimetrata a sud dai rilievi dei Campi Flegrei, ad ovest dai bacini dell'antico lago di Licola, del lago Patria e dal loro sistema di canali e a nord dal fiume Volturno, nelle tavole dell'*Atlante* (*Figura 2*), realizzate a una scala di maggiore dettaglio, cominciano a delinearsi le strutture dei centri urbani, il sistema viario principale, l'insieme delle masserie e dei complessi conventuali e parrocchiali.

Figura 1 | stralcio dalla Topografia fisica della Campania, R.O.T, 1797.
Fonte: Buccaro A., De Seta C., (a cura di, 2006), Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia, Electa, Napoli.

Il limite principale di queste rappresentazioni, al di là della loro straordinaria capacità di lettura e codificazione del reale–assolutamente senza precedenti–sta nel non essere ancora in grado di riportare l'insieme dei segni che materialmente compongono e ordinano la struttura spaziale di questi territori: se i rilievi e i bacini vengono rappresentati con grande capacità e tecnica espressiva, le strutture dei piccoli centri urbani sembrano quasi "galleggiare" indifferenti nella distesa della piana, tenuti insieme dalle vie principali che li congiungono. Il percorso della diramazione della antica via Appia tiene insieme, da sud a nord, Secondigliano, Melito e Aversa fino a Capua, mentre i percorsi trasversali, da est a ovest connettono Aversa a Trentola e Melito fino al territorio giuglianese attraversando la pianura puntinata dai numerosi toponimi delle masserie fino al complesso dei canali acquitrinosi che si estendono dalla foce di Licola al Lago Patria, conservando la memoria del passaggio dell'antico Clanio.

[8] Il Real Officio Topografico viene fondato a Napoli nel 1781.

Nella *Carta de' contorni di Napoli* del Marzolla del 1845 (*Figura 3*), il rapporto tra sistema viario e centri urbani è ancora maggiormente chiarificato ed esplicitato: l'orografia è appena rappresentata, mentre sono particolarmente precisati i tracciati stradali. In primo luogo le strade che da Napoli connettono la città verso nord, con Caserta, Capua fino alla via Santa Maria a Cubito che si appare sostanzialmente parallela alla linea di costa, e quindi alla via Domiziana, e che attraversa la piana dell'*ager* collegando Calvizzano,

Figura 2 | stralcio dalla Tavola n.14 dell'Atlante, R.O.T, 1794.
Fonte: David Rumsey Map Collection.

Qualiano e Vico di Pantano (oggi Villa Literno) fino al Volturno; in secondo luogo, è evidente il sistema stradale trasversale rispetto alla linea di costa, che collega i centri da est a ovest attraversando la vasta pianura rurale e incrociando la via S. M. a Cubito fino a convergere sulla via Domiziana; un discorso a parte merita il percorso della via Consolare Campana che, partendo dalla via Appia, curva verso sud-ovest connettendo Giugliano con Pozzuoli passando per Qualiano, che sorge proprio nell'incrocio tra questa e via S. M. a Cubito. I centri urbani sembrano consolidarsi come "punti notevoli" agli incroci e lungo i percorsi della articolata maglia dei tracciati viari, e la loro struttura insediativa, rappresentata in maniera sintetica con gli edifici in nero, riesce comunque a descrivere la specificità propria di un impianto insediativo singolo, ma non isolato, nel senso che sembra appartenere e far parte di un sistema più vasto di cui rappresenta solo una parte. Tale sistema talvolta sembra coincidere, parzialmente, con quello degli assi viari, che molto più spesso sembra semplicemente attraversare i centri urbani che connette. Il complesso dei bacini idrografici si sovrappone a quello viario, senza interpretarne o rappresentarne particolari relazioni, ma comunque mostra con chiarezza la specificità dei suoi elementi: dal bacino tortuoso del Volturno, che attraversa i centri da Capua a Castelvolturno, al percorso dei Regi Lagni, straordinaria opera di ingegneria idraulica che conserva la memoria del bacino dell'antico Clanio e che cinge la piana fino a raggiungere i territori a nord del Vesuvio, fino al complesso dei bacini del lago Patria e di Licola con il loro sistema di canali paralleli alla costa.
Dall'osservazione di tutta la cartografia pre-unitaria, qui parzialmente richiamata, appare evidente come la costruzione di questi territori sia passata attraverso un processo lento e sia rimasta pressocchè stabile nei suoi caratteri insediativi attraverso i secoli, ma contemporaneamente appare chiaro come tali rappresentazioni risultassero sempre parziali, perché non comprendevano, ad esempio, i confini di proprietà o elementi di dettaglio quali stradi minori, interpoderali o canali.
L'opera dell'Officio Topografico prosegue per tutto l'ottocento, producendo cartografie di grande dettaglio come nella *Carta dei dintorni di Napoli* del 1818, che rappresenta uno straordinario lavoro di rilievo

del territorio provinciale, ma è l'istituzione del catasto unico del 1871[9] a sancire la grande svolta per la cartografia in Italia: osservando le prime carte di fine ottocento e le bozze preparatorie dell'Officio

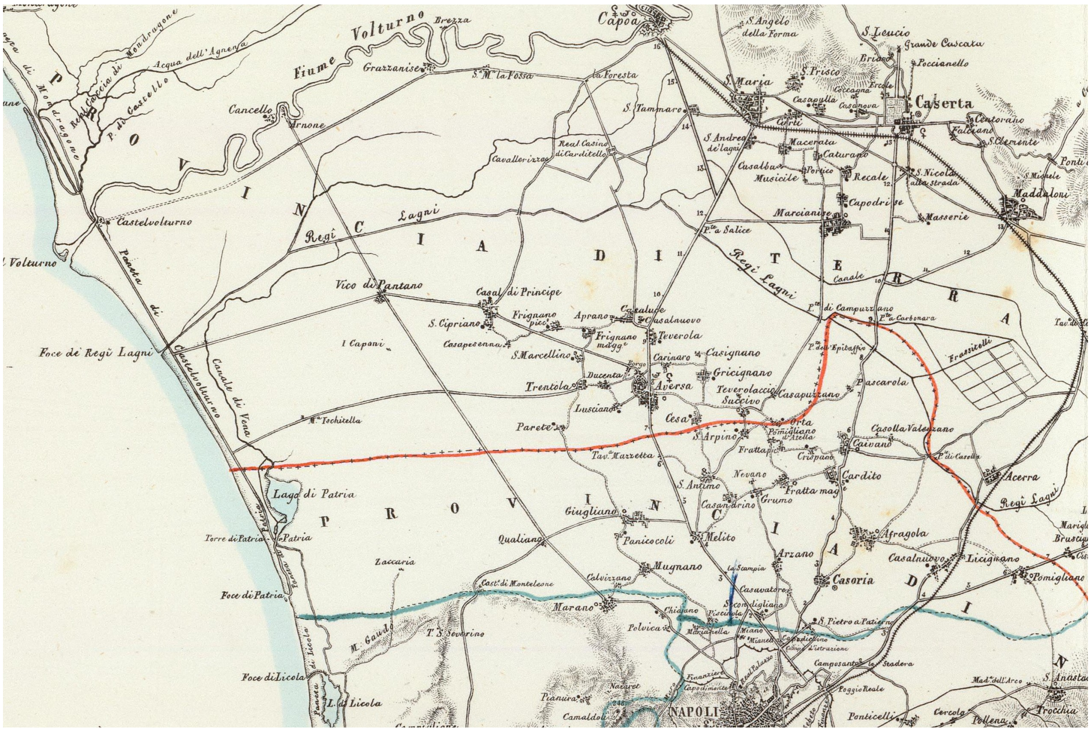


Figura 3 | stralcio della Carta de' Contorni di Napoli del Marzolla, 1845.
Fonte: David Rumsey Map Collection.

Topografico Militare, che di lì a breve diventerà I.G.M.[10], è possibile riconoscere la complessità e la chiarezza con le quali emergono le ragioni di un territorio, quello dell'*ager campanus*, solo parzialmente intuibili e verificabili nelle carte precedenti. Il foglio 52, denominato *Capua* (*Figura 4*), della *Carta delle Province Meridionali* del 1876 descrive esattamente il territorio a sud del bacino del Volturno fino al confine con i Campi Flegrei e, per la prima volta, porta alla luce con grande precisione l'insieme dei segni e dei tracciati che rappresentano la fondazione e la costruzione, nel tempo, di queste terre da parte dell'uomo e della sua interazione con gli elementi naturali, orografici o idrografici. Il confronto di questa carta con la sua bozza preparatoria, la *Riduzione al 50.000 delle levate al 20.000* (*Figura 5*), mostra chiaramente come tutto il territorio della piana campana, dai comuni della cosiddetta "corona di spine"[11] di Napoli a quelli dell'agro aversano, sia ancora strutturato sostanzialmente sulla maglia dell'antica *centuriatio* romana e sulla sua continua relazione con la crescita dei centri urbani e dei sistemi rurali. La maglia si infittisce e si addensa in corrispondenza dei centri urbani, mentre si dirada verso la campagna e la linea di costa: attraverso i secoli la griglia della centuriazione romana ha rappresentato uno strumento regolatore in grado di governare la struttura di un territorio vasto come quello dell'*ager campanus* perché capace di tenere insieme, attraverso allineamenti, assialità e corrispondenze, elementi diversi, naturali o artificiali, e di emergere o rimanere sottotraccia e ricomparire a grande distanza a seconda delle necessità di uso del suolo.

[9] Si fa riferimento alla ricerca di A. Buccaro in merito alla storia della cartografia della provincia tra settecento e novecento e pubblicata in *Iconografia e delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, presente in bibliografia.

[10] La sede dell'Officio Topografico, in seguito all'unità d'Italia, sarà spostato nella capitale Firenze nel 1865, e nel 1882 assumerà il nome di Istituto Geografico Militare.

[11] Definizione di F. S. Nitti secondo cui gli ottantuno comuni dell'hinterland di allora rappresentavano la corona di spine che attorniano e soffocano Napoli: tale definizione va colta nel senso positivo di integrazione dei comuni della provincia nella politica di pianificazione generale della città

Figura 4 | stralcio del foglio 5 della Carta delle Province Meridionali dell'Officio Topografico Militare, 1876.
Fonte: Istituto Geografico Militare.

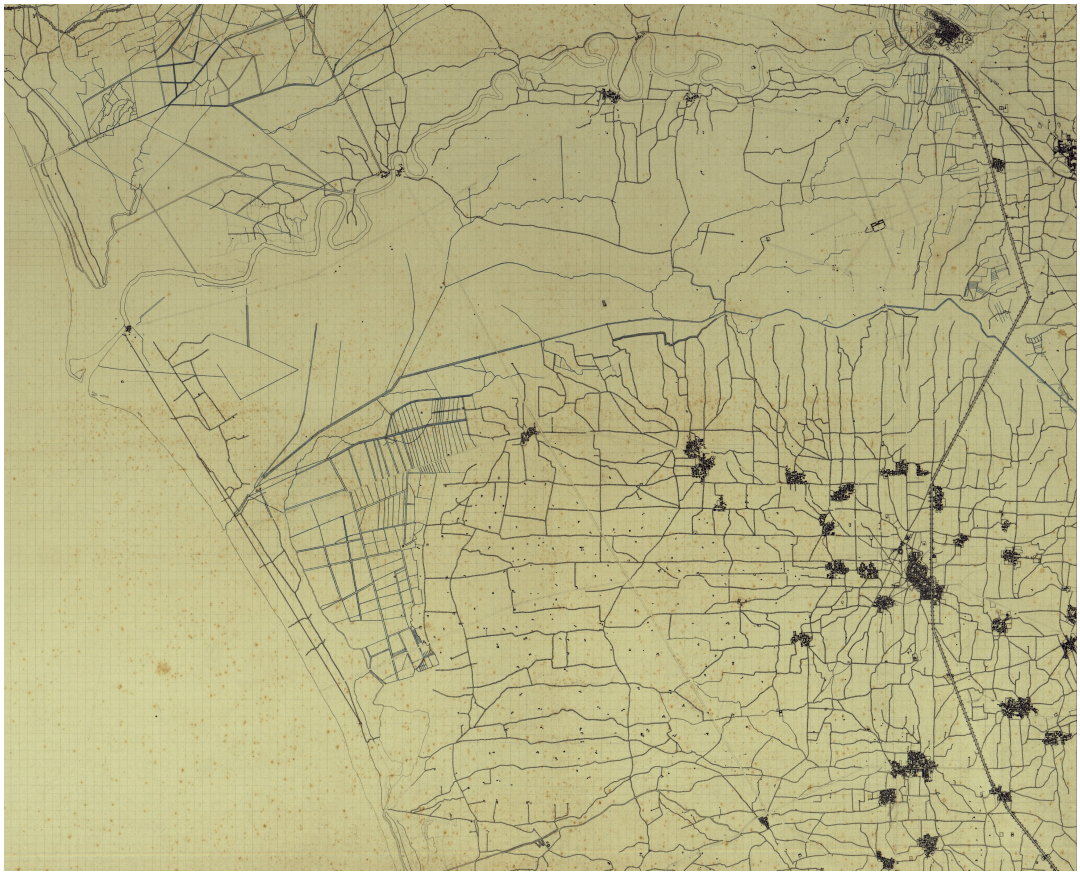


Figura 5 | stralcio della Riduzione al 50.000 delle levate al 20.000 dell'Officio Topografico Militare, 1866.
Fonte: Istituto Geografico Militare.

Se osserviamo l'asse nord-sud che attraversa Giugliano ed Aversa, ci accorgiamo che esso, a partire da Mugnano, assume il carattere di strada principale, sulla quale si struttura l'impianto urbano, ma che quando giunge a Giugliano ne rappresenta un'appendice secondaria che devia leggermente a est rispetto all'asse ad esso ortogonale che invece ne rappresenta la traccia d'impianto originaria, per poi proseguire verso Aversa, dove per il primo tratto appare come strada interpoderale, per poi convergere sulla via Appia che attraversa il centro di Aversa e incontra Teverola, che si sviluppa sul lato est dell'asse, e poi a Casaluce che appare ad ovest, per poi ridursi a segno sottile sulla superficie dei campi coltivati fino a farci scorgere, molto più a nord, il suo preciso allineamento con la città di Capua.
Sarebbe possibile descrivere, in maniera ben più articolata e precisa di quanto appena fatto, la complessità delle relazioni tra tutti questi fatti del territorio a partire a un qualunque punto rappresentato su queste carte, che sia esso un centro urbano, un confine di proprietà o l'attraversamento di uno dei grandi assi viari a scala territoriale che ne costituiscono l'infrastruttura, ma ritengo estremamente più eloquenti l'osservazione e lo studio di queste carte, che mostrano come un sistema di divisione del suolo essenzialmente rurale, grazie alla sua capacità di ordinare alla vasta scala, sia stato in grado, in un tempo lungo, di strutturare e tenere insieme, in un disegno unitario, impianti urbani, assi stradali e campagna coltivata.

Le ragioni di una rifondazione

Giorgio Grassi, a proposito della malintesa distinzione tra architettura urbana e rurale, scriveva: «non mi interessa qui tanto mettere in evidenza i caratteri distintivi di tali esperienze, quanto riconoscerle come luogo stabile in cui si riflette il lungo processo di definizione e tipizzazione architettoniche in senso generale, parlo quindi di ciò che unisce l'esperienza rurale a quella delle città nella storia e non di ciò che falsamente l'allontana isolandone l'apparenza di originalità» (Grassi, 2000: 161-162): ritengo che tali osservazioni possano essere riferite in egual misura agli aspetti propri del territorio, riconoscendo, in senso interscalare, la necessità di una sostanziale unitarietà di di approccio nella gestione e nella progettualità tra grandi "fatti urbani" e grandi "fatti territoriali".

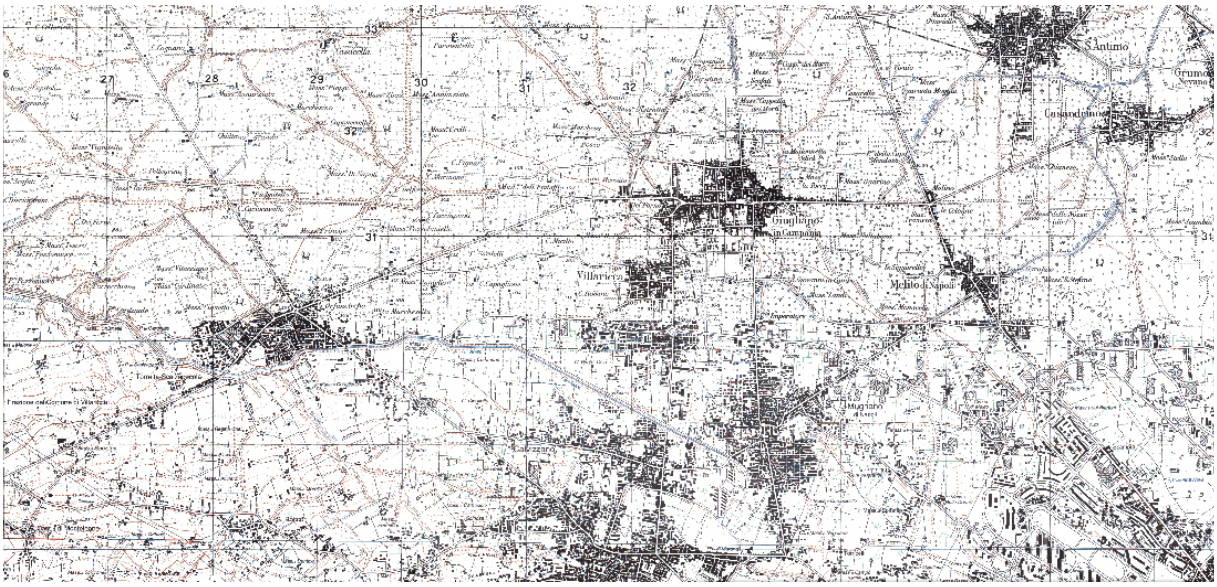


Figura 6 | stralcio della Carta 1:25.000 dell'IGM, 1957.
Fonte: Geoportale Nazionale.

Osservando la prima carta dell'IGM (*Figura* 6) prodotta a ridosso del secondo dopoguerra è facile osservare come tutte le considerazioni fatte per le carte di fine ottocento restino sostanzialmente immutate: è possibile notare come i centri urbani abbiano conservato e consolidato la loro struttura d'impianto, le loro relazioni con gli insediamenti agricoli e gli altri centri e come la loro crescita sia sempre inscritta all'interno di uno sviluppo "spazialmente sostenibile". E' il confronto con le carte attuali e le fotografie aeree (*Figura* 7) a mostrare con straordinaria violenza l'irruzione indifferente di un tessuto edilizio indistinto che, osservando nel dettaglio l'area del giuglianese fino alla costa, ha sostanzialmente saldato i centri urbani saturandone gli spazi periferici, edificato una serie di pseudo-città lineari satelliti lungo tutte le vie di comunicazione che attraversano il territorio e prodotto l'occultamento, seppur

parziale, di quella maglia regolatrice che dotava di senso ed intellegibilità l'*ager campanus*. Gli effetti di tale, rapidissima e incontrollata crescita sono ben descritti di seguito: «La città che si espande a nord di Napoli tra i laghi Patria e Fusaro si attesta in un territorio fino a cinquant'anni fa dotato di un disegno di paesaggio agrario con regole e misure definite, soggetto poi ad una consistente infrastrutturazione stradale e ferroviaria e al progressivo sviluppo di un'edilizia dispersa indifferente sia al paesaggio agrario che ai tracciati stradali. I nuovi usi abitativi non mostrano alcun senso di appartenenza: i lotti occupati, recintati e privatizzati, sono autistici rispetto al circostante sia nell'uso che nella forma. Lo spazio tra questi non è pubblico e di tutti ma "terra di nessuno". Una serie di sistemi – agrario, infrastrutturale e residenziale – convivono autonomi in un layering paratattico» (Rispoli, 2013: 13-19)

In conclusione, il ragionamento fin qui svolto ci porta a constatare come la perdita di intellegibilità delle strutture insediative abbia comportato nella sostanza la perdita di un sistema d'ordine nella capacità di governare e tenere insieme le parti di un territorio così vasto e caratterizzato da una bellezza *discreta*, silenziosa. Rifiutando la logica storicista di un interesse volto alla ricomposizione di un ordine perduto o alla valorizzazione di una testimonianza storica, l'attenzione verso la il disegno di questi territori, nella persistenza di questi segni, dovuta a ragioni di uso, divisione e costruzione del suolo, rappresenta principalmente la volontà di indagarne le eventuali capacità di essere guida per le trasformazioni future, attraverso una discussione che rimetta al centro la necessità delle ragioni di una sua rifondazione attraverso progetti di scala vasta che, senza necessariamente cancellare quanto avvenuto negli ultimi decenni, riescano a far riemergere quei tracciati regolatori come nuovi spazi pubblici integrati, grandi allineamenti o semplici strade alberate: «Questo tipo di applicazione pratica, cioè la trasformazione artificiale del paesaggio, la sua definizione geometrica e ricomposizione ordinata, questo vero e proprio misurarsi del lavoro dell'architettura con tracciati e impianti planimetrici che vanno oltre la pura e semplice localizzazione del manufatto e delimitazione del suolo che gli compete, tutto questo si è perduto nel tempo. Ma sembra anche che non vi siano ragioni perché non possa a questo punto proporsi di nuovo positivamente (fino a diventare quasi un nuovo compito per l'architettura di fronte al tema della nuova città)» (Grassi, 2000: 97-110).

Figura 7 | Ortofoto dell'area del giuglianese del 2012.
Fonte: Geoportale Nazionale.

Riferimenti bibliografici

Buccaro A., De Seta C., (a cura di, 2006), *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, Electa, Napoli.

Buccaro A., De Seta C., (a cura di, 2009), *I centri storici della provincia di Napoli. Struttura, forma, identità urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

Cacciari M. (2008), *La città*, Pazzini editore, Rimini.

Coccia L. (2018), "Aldo Rossi. Topografia urbana", in *Op. Cit.*, n.161, pp. 19-31.

Corboz A. (2006), *Il territorio come palinsesto*, in *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano.

Di Mauro L. (2009), "La perimetrazione dei centri storici della provincia", in Buccaro A., De Seta C., (a cura di), *I centri storici della provincia di Napoli. Struttura, forma, identità urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pp. 31-44.

Giedion S. (2010), *Spazio, tempo, architettura*, Hoepli, Milano.

Grassi G. (2000), *Scritti scelti 1965 – 1999*, Franco Angeli, Milano.

Heidegger M. (1976), *Costruire, abitare, pensare*, in Id. Saggi e Discorsi, Mursia, Milano.

Hilberseimer L. (1970), *Un'idea di piano*, Marsilio Editori, Padova.

Malacarne G. (2012), *Progetto FO-CE*, CLUEB, Bologna.

Orfeo C. (a cura di, 2009), *Valeria Pezza, Progetti per l'architettura della città,* Electa, Napoli.

Pezza V. (2005), *Città e metropolitana - Vesuvio infrastrutture territorio*, Clean, Napoli.

Pezza V. (2012), *Scritti per l'architettura della città*, Franco Angeli, Milano.

Pezza V. (2018), "Casa, città, territorio. La griglia e la scacchiera", in Orfeo C. *Djemila e Timgad. L'eccezione e la regola*, Aion, Firenze, pp. 11-19.

Renna A. (1979), *La costruzione della città e della campagna*, in AA.VV. *Costruzione e progetto. La Valle del Belice*, Milano.

Renna A. (1980), *L'illusione e i cristalli*, CLEAR, Milano.

Rispoli F. (a cura di, 2013), *Forme a venire - La città in estensione nel territorio campano*, Gangemi Editore, Roma.

Rossi A. (2006), *L'architettura della città*, Città Studi edizioni, Milano.

Rossi A. (2012), *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956 – 1972*, Quodlibet, Macerata.

Savini M. (1999), *La fondazione architettonica della campagna*, L'Artiere edizioni Italia, Bologna.

Sitografia

Cartografia storica acquistabile sul sito dell'Istituto Geografico Militare - Geoprodotti
https://www.igmi.org/it/geoprodotti#b_start=0

Cartografia storica disponibile su David Rumsey Map Collection - Cartography Associates
https://rumsey.mapranksearch.com/

Ortofoto attuali e IGM del 1957 diponibili su Geoportale Nazionale, nuovo visualizzatore
http://www.pcn.minambiente.it/viewer/

Space-in-between.
Assetto configurazionale e sostenibilità urbana degli insediamenti informali

Valerio Cutini
Università di Pisa
Dipartimento Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni (D.E.S.Te.C.)
Email: *valerio.cutini@ing.unipi.it*

Valerio Di Pinto
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale (DICEA)
Email: *valerio.dipinto@unina.it*

Abstract
In tutto il mondo, negli anni più recenti, le città sono costrette a fronteggiare un tumultuoso processo di crescita che le sta profondamente trasformando. Gli effetti di questi cambiamenti stanno ponendo ai margini della società più di un quarto della popolazione urbana del pianeta, relegandola in insediamenti di tipo informale. Il fenomeno cresce con una tale velocità che si prospetta possa raddoppiare di dimensione nei prossimi trent'anni, allargandosi dalle regioni metropolitane dei paesi in via di sviluppo alle aree urbane regionali che si vanno formando. Il nostro Paese non ne è immune e, seppure in forma lieve, l'Italia già conta alcuni di questi insediamenti. L'assenza di regole, la deroga alle più elementari misure di igiene pubblica e la scarsità di infrastrutture e servizi di base sono le caratteristiche comuni più ricorrenti di queste aree urbane secondarie. La struttura non pianificata di questi luoghi dimenticati è però spesso ricca di "spazi di mezzo" (space-in-between), ovvero di spazi né propriamente pubblici né privati, che sembrano essere vitali per il funzionamento degli insediamenti, al punto da apparire come uno dei pochi elementi di valore delle comunità informali. La sfida che si prospetta per il futuro immediato di queste aree, nonché per la mitigazione del fenomeno dove esso non è ancora esploso, è la ricerca di soluzioni evolute per l'*on-site upgrading*, ovvero per il miglioramento delle condizioni fisiche, sociali, economiche ed ambientali degli insediamenti informali, senza che la popolazione insediata venga allontanata, al fine di preservare il labile, ma esistente, equilibrio di reciproco supporto, caratteristico delle comunità più povere.
Il presente contributo sostiene l'idea che si possano trovare soluzioni in tal senso affidabili puntando sulla capitalizzazione degli spazi di mezzo, grazie all'introduzione nei processi di pianificazione di metodologie quantitative di analisi, in grado di fornire effettivo supporto alle decisioni e controllabilità dei risultati. Il lavoro si focalizza sull'uso della Space Syntax, quale approccio configurazionale e metodologia quantitativa per lo studio dei sistemi urbani a diverse scale, al fine di supportare strategie di pianificazione a limitato impatto spaziale, finalizzate al miglioramento ed allo sviluppo degli insediamenti informali e basate sulla comprensione e sulla successiva capitalizzazione del ruolo degli spazi di mezzo. L'analisi configurazionale delle reti urbane sarà utilizzata per portare alla luce gli elementi-chiave alla base della struttura multi-scalare degli insediamenti informali, facendo tesoro degli esiti dell'implementazione del caso di studio del Compound di Baseco, paradigmatico insediamento informale situato nel cuore della Città di Manila, nelle Filippine.

Parole chiave: urban design, strategic planning, sprawl

1 | Introduzione e Background

L'agenzia Habitat delle Nazioni Unite definisce gli insediamenti informali come aree a destinazione residenziale nelle quali gli abitanti non hanno un titolo stabile di godimento dell'immobile in cui vivono (con modalità che variano dall'occupazione abusiva all'affitto), nelle quali i servizi pubblici essenziali e le infrastrutture sono carenti e la stessa destinazione residenziale può non corrispondere alle previsioni e alle prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici e di disciplina del territorio; per di più, tali aree risultano spesso localizzate in ambiti geografici soggetti a rischio ambientale (United Nations Task Team on Habitat III, 2015).
Una simile definizione della nozione di insediamenti informali comporta che la loro perimetrazione si estende di fatto fino a comprendere attualmente oltre il 25% della popolazione mondiale, con un

incremento della popolazione residente al loro interno stimata negli ultimi 25 anni intorno ai 213 milioni di persone (UN-Habitat, 2013). Si tratta, com'è evidente, di un ambito geografico e sociale tutt'altro che limitato, le cui caratteristiche, oltre a trovare un'estesa diffusione in larga parte del continente africano, in Asia e in America latina, appaiono facilmente riconoscibili anche sul territorio italiano. Ne forniscono testimonianza diretta non solo i numerosi insediamenti mono-etnici diffusi ormai in tutte le province italiane (Associazione 21 Luglio onlus, 2018), ma anche gli insediamenti derivanti dall'occupazione e dal riuso di abitazioni non utilizzate e di spazi dismessi, derivanti dalla mancanza di un adeguato numero di abitazioni a basso costo in tutto il Paese (Agostini, 2013). Vi è poi il fenomeno migratorio legato ai richiedenti asilo e rifugiati provenienti dalle coste libiche, che in Italia ha generato nuove forme di insediamento informale in cui cittadini italiani e migranti condividono «le medesime condizioni di marginalità» (Medici Senza Frontiere, 2018: 1).
In ragione dei connotati che li caratterizzano, si manifestano incertezze nel ricondurre la fenomenologia degli insediamenti informali a schemi, modelli o archetipi strutturali; così come emergono difficoltà nell'utilizzare strumenti operativi di supporto al governo di parti della città che sembrano di fatto rifuggire azioni di controllo, gestione e pianificazione. L'assenza di un pattern, l'incoerenza delle forme, la disorganicità della struttura, la carenza di infrastrutture, l'incerta distinzione fra gli spazi privati e gli spazi pubblici, la precarietà delle funzioni insediate e l'indeterminatezza e dell'uso del suolo: tutto ciò rende spesso gli strumenti dell'analisi territoriale armi spuntate, che si muovono a disagio su un terreno strutturalmente labile, ove l'insediamento delle attività e il processo di accrescimento dell'edificato è andato manifestandosi in assenza di regole esplicitamente codificate e di un disegno preordinato e condiviso.
Si rendono quindi necessari strumenti di analisi che focalizzino l'attenzione sulle effettive forme attuali dell'edificato, e in queste abbiano la capacità di riconoscere gli elementi (sociali, culturali e funzionali) che ne hanno determinato la genesi e che, seppure in maniera recondita e subliminale, sono tuttora presenti nell'organizzazione dello spazio e ne costituiscono la ragione fondativa e l'intrinseco senso vitale.
Le tecniche di analisi configurazionale, fondate sull'assunzione del ruolo della griglia urbana come matrice primaria dei fenomeni che hanno luogo al suo interno, costituiscono un'articolata scatola di attrezzi utili a condurre una simile indagine: l'analisi delle caratteristiche relazionali dei luoghi e degli spazi consentirà di ricercare e riconoscere un pattern, una logica insediativa e una struttura identitaria laddove proprio il pattern, la logica e la struttura sembrano assenti. E, nel rispetto di questa logica, fornire indicazioni per gli interventi di *on-site upgrading*, ovvero per il miglioramento delle condizioni fisiche, sociali, economiche ed ambientali degli insediamenti, senza che la popolazione insediata venga allontanata, al fine di preservare il labile, ma esistente, equilibrio di reciproco supporto, caratteristico delle comunità più povere.
Il presente contributo si sviluppa sull'evidenza che le gerarchie funzionali degli spazi "urbani" degli insediamenti informali sono marcatamente differenti da quelle di un insediamento "normale", in quanto chiamate ad assecondare e conformarsi a rapporti sociali dominati da logiche atipiche per le città formali. Una delle caratteristiche maggiormente ricorrenti in questo tipo di insediamenti umani è, infatti, la presenza di una tipologia di spazi comuni in bilico tra il dominio pubblico e quello privato, che si possono definire come spazi di mezzo, ove si svolgono le principali funzioni sociali, tanto della vita propriamente pubblica (commercio, servizi, ricreazione) quanto di quella strettamente privata (attività di relazione, igiene personale e domestica, cucina). L'idea che esista una comunità oltre l'individualità familiare sembra caratterizzare la logica con cui gli insediamenti spontanei nascono e si sviluppano, spesso seguendo traiettorie temporali inconcepibili anche per la dinamica città contemporanea (Cutini, Di Pinto, Rossini, 2017).
Gli spazi di mezzo, seppur evidenti ad un'analisi qualitativa di qualsiasi insediamento spontaneo, non risultano allo stato attuale sufficientemente indagati da poter essere tipicizzati, né in riferimento al ruolo che essi svolgono in termini socio-funzionali né tantomeno a quello anche solo più strettamente formale. Ne deriva una diffusa difficoltà definitoria con conseguenze dirette sul piano delle strategie *on-site upgrading*.
Questo lavoro, muovendo dall'idea che si possa puntare ad interpretare in termini configurazionali l'essenza ed il ruolo, in ampio senso, degli spazi di mezzo, propone il ricorso all'analisi configurazionale per evidenziare il loro contributo nella strutturazione della gerarchia degli spazi urbani e nel rapporto di quest'ultima con l'ampia gamma dei fenomeni antropici. Proprio negli spazi di mezzo, infatti, sembra poter individuare una delle poche vere risorse spaziali degli insediamenti informali, e con senza dubbio quelle che oggi appaiono le più utili per la definizione e l'implementazione di strategie di sviluppo on-site.

2 | Metodologia

«By giving shape and form to our material world, architecture structures the system of space in which we live and move. In that it does so, it has a direct relation – rather than a merely symbolic one – to social life,

since it provides the material preconditions for the patterns of movement, encounter and avoidance which are the material realization – as well as sometimes the generator – of social relations» (Hillier, Hanson, 1984: ix). Queste parole, scritte da Bill Hillier nella sua prefazione al volume The Social Logic of Space, redatto nel 1984 con Julienne Hanson e pilastro fondativo della teoria configurazionale, ne illuminano le basi concettuali, con l'assunzione dello spazio urbano a matrice dei processi insediativi, e con la conseguente possibilità di elaborare e utilizzare modelli quantitativi idonei a misurarne gli effetti sulle variabili fisiche e immateriali.
In una visione configurazionale, alla articolazione dei percorsi di un insediamento urbano (ovvero le strade che ne compongono la griglia) è associata una distribuzione del movimento che comporta la formazione di localizzazioni privilegiate (strade e percorsi con elevata densità di movimento) e localizzazioni penalizzate, nelle quali l'intensità dei flussi è sensibilmente più bassa. Le attività, o almeno quelle che operano sul libero mercato e sono libere di selezionare la propria localizzazione sul territorio, tendono a collocarsi in corrispondenza delle aree posizionalmente più vantaggiose, al fine di trarre beneficio della presenza di flussi più intensi e intercettare così un maggiore transito di persone. L'insediamento di tali attività, d'altra parte, costituirà la causa della formazione di una quota ulteriore di movimento, attratto proprio dalla loro presenza; a sua volta, questo movimento attratto, generato dalle attività insediate, costituirà per i tronchi viari interessati un ulteriore motivo di vantaggio posizionale, accrescendo l'appetibilità delle corrispondenti localizzazioni e determinando nuovi insediamenti di attività. Le localizzazioni più appetibili in base alla configurazione della griglia urbana diventano luogo privilegiato di insediamento di attività che, a loro volta, determinano l'incremento della densità di movimento e della appetibilità posizionale della rispettiva collocazione. Ciò consente di riconoscere alle attività insediate il semplice ruolo di fattore moltiplicatore dell'effetto (la generazione del movimento) innescato dalla griglia urbana in ragione della propria configurazione.
E` possibile comprendere appieno questo aspetto concettualizzando la griglia di un insediamento come una matrice che determina potenzialità di movimento; queste potenzialità possono o meno trovare una concreta realizzazione in base alla effettiva disposizione di edifici, attività e facilities urbane. La griglia, in altri termini, funziona come *a mechanism for generating contacts* (Hillier, 1996), ovvero come una struttura finalizzata a ottimizzare gli spostamenti e a massimizzare le interazioni ed i contatti che ne conseguono. La vocazione che ne deriva ai suoi singoli componenti può essere assecondata dall'effettivo uso del suolo (come succede nella gran parte dei casi), così come può esserne altresì contraddetta; ciò avviene, ad esempio, nel caso della localizzazione forzosa di attività in aree di modesto appeal configurazionale oppure quando si verifichi un impedimento localizzativo a seguito dell'apposizione di vincoli di inedificabilità tali da rendere impossibile l'insediamento di attività lungo i fronti stradali. Eventuali discordanze fra uso del suolo e andamento degli indici configurazionali non dimostrano pertanto la mancanza di influenza della griglia urbana sulla genesi dei processi insediativi; attestano piuttosto la limitata (o nulla) utilizzazione delle potenziali *movement economies* espresse dalla griglia a mezzo della propria configurazione, e che l'analisi configurazionale è in grado di portare alla luce.
In termini diversi, è possibile osservare una città come entità materiale, composta dalle strade, dalle piazze e dagli spazi pubblici che l'animano, così come questi sono definiti e delimitati dal tessuto edificato, e una città come entità sociale, costituita dalle comunità insediate, dagli individui e dalle loro attività in reciproca interazione: il movimento lungo la trama dei percorsi urbani costituisce l'interfaccia fra la città materiale e la città sociale, rendendo possibile il funzionamento e la vitalità della seconda grazie alle potenzialità spaziali offerte e resi disponibili dalla prima (Hillier, Vaughan, 2007). Lo spazio, nelle sue fattezze materiali, assume pertanto un significato sociale, e i risultati dell'analisi della sua configurazione forniscono informazioni concrete e attendibili sulla logica della sua utilizzazione, e, in conseguenza, sulla geografia dei comportamenti della comunità e dei suoi individui. Simmetricamente, intervenire sugli spazi comporta effetti sui meccanismi di interazione che su questi hanno luogo, inducendo alterazioni alla dinamica dei comportamenti sociali e alla geografia interna dell'aggregato urbano e della comunità che vi è insediata.
Come si comprende, la prospettiva offerta dall'approccio configurazionale appare quindi particolarmente utile ad indagare su sistemi insediativi di natura spontanea e autopoietica, nei quali lo spazio urbano non è il risultato di un'azione pianificatoria, ideologicamente orientata alla realizzazione di un assetto, assunto come desiderabile, quanto la materializzazione in forme fisiche di strutture sociali e di pattern comportamentali. Com'è, indiscutibilmente, il caso degli insediamenti informali.
In riferimento agli spazi di mezzo, le misure configurazionali saranno utilizzate al fine di far emergere, in termini di centralità topo-geometrica, qual è il ruolo che essi effettivamente svolgono nel quadro della griglia urbana. Si guarderà, in tal senso, sia alla struttura globale della città, alla ricerca del rapporto tra spazi di mezzo ed elementi direttori della gerarchia spaziale e funzionale, sia alla struttura locale

dell'insediamento stesso, costituita dalle sotto-griglie che con la loro autonomia consentono il reale funzionamento e la marcata diversificazione degli spazi.
Nel primo caso, si ricorrerà alle tecniche di analisi puramente topologica, monodimensionali, appartenenti alla famiglia Space Syntax, ed in particolare all'Angular Segment Analysis (Turner, 2001). Nel secondo si procederà, oltre al ricorso alle già citate tecniche con opportune specificazioni, anche alla ricerca di eventuali pattern socio-spaziali omogenei. Si tratta, in quest'ultimo caso, di ricorrere ad analisi combinate della struttura topologica e di quella metrica dello spazio antropico, note come tecniche di Background Patchwork analysis (Al_Sayed, Turner, Hillier, Iida, Penn, 2014), cercando di enfatizzare le strutture che per conformazione e posizione lasciano prospettare un certo grado di autonomia funzionale.
L'intento operativo, basato su una logica di tipo induttivo, è quello di indagare sulla effettiva esistenza e sui connotati relazionali e morfologici di strutture spontanee assimilabili a quelle note della città formale (blocchi, quartieri, ...), anche se con proprie caratteristiche e peculiarità: la finalità sarà il definirne caratteristiche ed estensione, ma ancor più farne emergere i rapporti con la struttura globale e gli effetti della loro presenza sulla geografia interna dell'insediamento.

3 | BaSECo compound: un caso di studio

Le regioni meno ricche del Pianeta presentano, senza pressoché alcuna esclusione, casi di gravi e fortemente estesi insediamenti informali. I paesi in via di sviluppo, tuttavia, presentano i casi che destano maggiormente la preoccupazione degli osservatori internazionali, soprattutto se si prendono in considerazione le mega-città che si vanno creando e che crescono a ritmi forsennati (UN-HABITAT, 2003; Koonings K., Kruijt, 2009).
È il caso dell'area metropolitana di Manila, capitale delle Filippine, che ospita più di dodici milioni di abitanti, con una densità abitativa elevatissima. Nel corso della seconda metà del Novecento la città è stata vastamente ricostruita, registrando tassi di sviluppo crescenti, molto sostenuti sin dagli anni '70. Da allora la città è cresciuta ininterrottamente e le forti disparità nell'accesso alla ricchezza si sono riverberate sulla sua struttura e sulla qualità della vita dei suoi residenti. Il risultato è una vasta area urbana sovraffollata, dove si giustappongono con ostentata chiarezza zone lussuose ad insediamenti ove manca ogni presenza di servizio collettivo. Al suo interno, cinque insediamenti di tale natura costituiscono gli elementi di massima criticità e, secondo stime non ufficiali, contano più di un milione di abitanti (Gaillard & Cadag, 2009), con una densità di popolazione che tocca picchi di 70.000 ab./km^2. Nel centro pulsante della città, immediatamente a ridosso di una delle zone con maggiori velleità turistiche dell'intera area metropolitana, si trova l'insediamento informale di BaSECo, acronimo di Bataan Shipyard and Engineering Corporation, corrispondente al Baranggay (unità di governo locale tipica delle Filippine) n. 649. L'insediamento si sviluppa alla foce del fiume Pasig, ai margini del Porto di Manila. La superficie complessiva dell'area è di circa 0,6 km^2 ed ospita tra i 70.00 e i 90.000 residenti (Philippine Statistic Authority, 2017). L'assenza di un affidabile servizio di anagrafe rende, tuttavia, difficile, se non impossibile, conoscere l'effettivo numero dei residenti, che secondo ricostruzioni non ufficiali potrebbe superare di gran lunga le centomila unità.

3.1 | Genesi ed evoluzione insediativa dell'area

Nata come una barriera di protezione dalle inondazioni marine, il compound si è accresciuto nel tempo come una discarica, con l'intento di ospitare i copiosi scarti ferrosi del porto. Nel corso degli anni 2000 la sua evoluzione è stata enorme, portando ad una conformazione simile per estensione a quella attuale in soli 5 anni (Figura 1). La morfologia territoriale dell'area non è rimasta stabile nell'ultimo decennio, così come quella urbana, che grazie ad un'attività edilizia incontrollata si ritrova oggi quasi priva di aree libere (figura 2). La qualità delle condizioni del patrimonio edilizio è mediamente bassissima, e annovera tipologie edilizie di fortuna, in genere strutturalmente promiscue. La posizione e l'origine del suolo espongono Baseco ai pericoli naturali sia in termini di inondazioni fluviali e maremoti, sia in termini di cedimenti del terreno e terremoti. L'intera costa di Manila è, peraltro, fortemente esposta al passaggio di tifoni e tempeste che sovente distruggono le semplici costruzioni.
I precari sistemi di approvvigionamento elettrico e di fonti di calore precari spesso causano, inoltre, incendi devastanti, che distruggono interi comparti abitati. I focolai infettivi dovuti all'assenza, in molte zone dell'insediamento, anche delle condizioni igieniche minimali, sono un ulteriore flagello per l'area (figura 3a). Durante questi due decenni di tumultuoso sviluppo vi sono stati numerosi tentativi di avviare la riqualificazione di Baseco, attraverso la costruzione di alcune infrastrutture e la pavimentazione di alcune strade (figura 3b), con risultati tuttavia poco significativi.

Figura 1 | Sequenza diacronica di aerofotografie del compound di Baseco che mostra l'evoluzione nel corso degli anni 2000 della morfologia territoriale dell'insediamento.
Fonte: Google Earth (aerofotografie).

Figura 2 | Occupazione dei suoli liberi di Baseco. Il raffronto tra aerofotografie del 2005 e del 2017 mostra come pressoché ogni spazio libero risulti ormai saturo.
Fonte: Google Earth (aerofotografie).

Figura 3 | Le strade di Baseco. A sinistra (a), una delle tante strade non pavimentate dove si accalcano le abitazioni private. A destra (b), la principale arteria stradale dell'insediamento, completamente pavimentata, su cui si ritrova il patrimonio costruito di maggior pregio e la maggior parte delle infrastrutture pubbliche e di servizio.
Fonte: Google Maps (fotografie).

3.2 | Spazi pubblici e spazi di mezzo

L'attuale conformazione di Baseco presenta due diverse tipologie di spazi pubblici, utilizzati entrambi per una pluralità di funzioni, ma marcati da sostanziali differenze: le principali arterie stradali e gli spazi residuali interstiziali tra le costruzioni.

Nel primo caso si tratta di strade anche carrabili (anche se la presenza di automobili è pressoché irrisoria) e generalmente pavimentate in cemento o asfalto, dominate dalle attività commerciali, che beneficiano di un flusso pedonale sempre abbondante durante il giorno.

Queste arterie, pur presentando non di rado modalità d'uso del tutto atipiche, manifestano similarità con le analoghe strade "formali". Lungo di esse, peraltro, si trovano gli unici impianti e le infrastrutture vere e proprie dell'insediamento, nonché le sue migliori costruzioni.
Nel secondo caso, diversamente, i vuoti tra le costruzioni assumono il carattere di spazi di uso comune e risultano adibiti a qualsiasi tipologia di attività umana, con sorprendente promiscuità.
È quest'ultima tipologia di spazi che si segnala per il ruolo equilibratore delle funzioni pubbliche e private dell'insediamento: lo spazio di mezzo.

3.3 | Analisi configurazionale: ordine vs disordine

La schematizzazione a rete dell'insediamento di Baseco restituisce una struttura composta da 28.543 linee, per l'elevata densità media di circa 48.000 linee per chilometro quadrato di superficie territoriale.
A livello globale – ovvero considerando l'intera rete urbana – l'Angular Segment Analysis evidenzia una forte polarizzazione dell'indice di integrazione sulle principali strade (in particolare sulle poche pavimentate), che costituiscono una sorta di anello, dotato di alcuni attraversamenti interni. Ciò configura una sorta di ruota deformata, tipica degli insediamenti urbani, sebbene manchi una vera e propria centralità dominante. L'indice di integrazione risulta, peraltro, del tutto preminente rispetta all'indice di scelta, che ne ricalca quasi completamente i risultati, segnalando anche in tal senso l'assenza di un centro urbano. I principali risultati sono sintetizzati in figura 4.

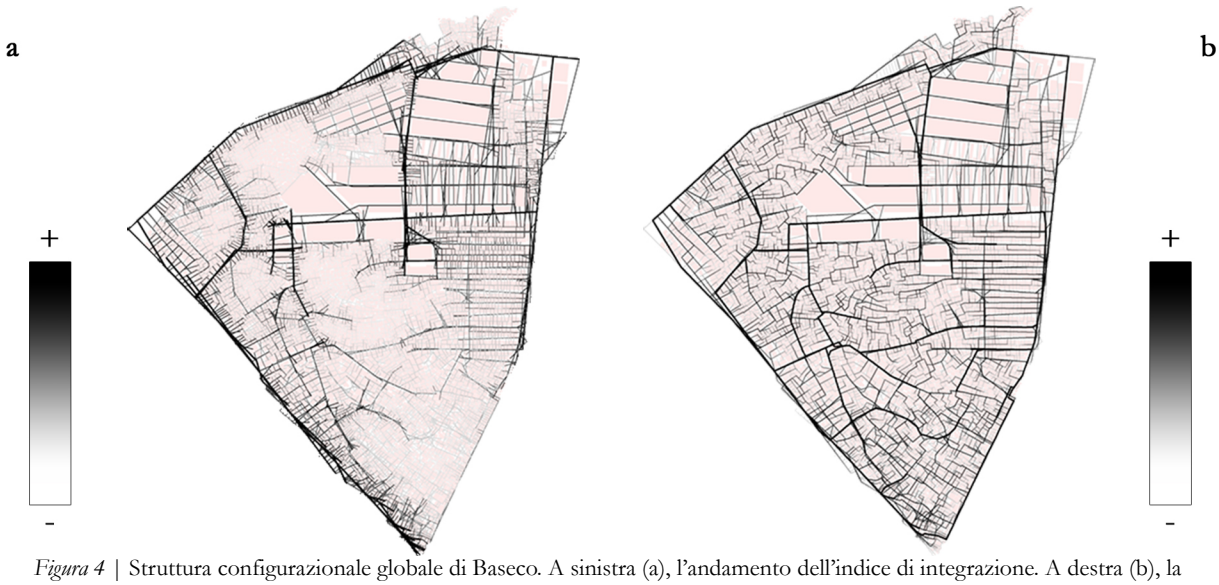


Figura 4 | Struttura configurazionale globale di Baseco. A sinistra (a), l'andamento dell'indice di integrazione. A destra (b), la distribuzione dell'indice di scelta. In entrambi i casi al diminuire della luminosità delle linee corrisponde un incremento del valore degli indici. Si può notare come le linee a più alto valore di entrambi gli indici (tratto nero di maggiore spessore) tendano a coincidere.
Fonte: elaborazione degli autori.

A livello locale, l'analisi topo-geometrica evidenzia gruppi omogenei di linee a partire dal raggio d'indagine di 100 metri e tende a perdere rapidamente di significatività al suo crescere. Già a 200 metri i pattern tendono a schiacciarsi lungo i percorsi ad alta integrazione globale, per poi collassare gradualmente verso un'unica nuvola centrale. I risultati sono sintetizzati in figura 5. La situazione è resa particolarmente chiara ricorrendo all'analisi comparata degli scatterplots nei piani metrici globale/locale a raggi crescenti (figura 6). I risultati di quest'analisi suggeriscono che effettivamente esistono aree omogenee provviste di un certo grado di autonomia, e forniscono indizi sulla sussistenza di una distanza critica di questi "blocchi urbani", significativamente più bassa rispetto a quella tipica delle città formali: quanto appare in diretta relazione con la presenza degli spazi di mezzo. A questi micro-pattern omogenei è possibile associare la presenza di micro-comunità locali, realizzazione di questa sorta di "famiglia allargata", equilibratrice della società informale.
La presenza di una dimensione critica uguale per tutto l'insediamento segnala, peraltro, che l'evoluzione urbana di Baseco, per quanto rapida e molto dinamica, segue regole piuttosto rigide: esiste un ordine generale inatteso nello spazio informale, che non emerge dall'analisi qualitativa o delle sole geometrie urbane.

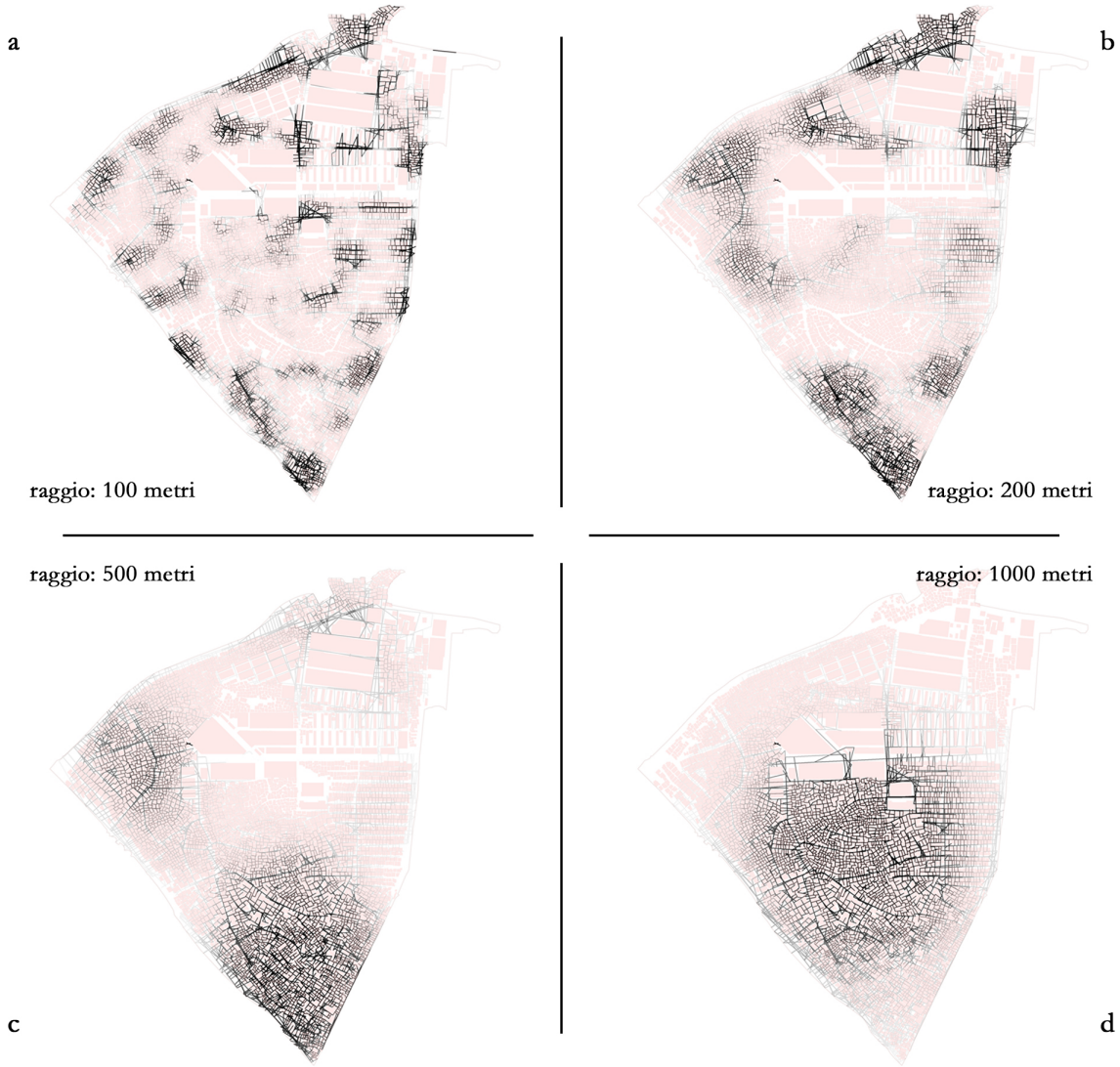


Figura 5 | Struttura configurazionale locale di Baseco. In nero i pattern omogenei per i raggi d'intorno metrico notevoli (100 – a; 200 – b; 500 – c; 1000 – d)
Fonte: elaborazione degli autori.

4 | Conclusioni

L'analisi configurazionale dell'insediamento informale di Baseco suggerisce, in via preliminare, che vi sia una strutturazione sociale basata su di un'idea di comunità locale estesa, che possiamo grossolanamente approssimare al concetto di famiglia allargata, cui corrisponde un'assai ridotta dimensione critica dei blocchi urbani.

Tale micro-comunità informale sembra essere la vera unità elementare che guida, secondo regole rigide, l'evoluzione dello spazio, nel continuo adeguarsi dei precari spazi antropizzati spontanei alle condizioni contestuali.

Questa condizione fornisce una preziosa indicazione preliminare sulla natura degli interventi adeguati allo sviluppo degli insediamenti informali e sul ruolo che in esso possono svolgere gli investimenti in infrastrutture ed il rafforzamento del ruolo degli spazi pubblici. Le società informali sembrano strutturalmente predisposte ad aggredire e metabolizzare lo spazio libero che residua dalla regolamentazione del suolo pubblico: una logica che deve essere ben compresa e condivisa anche per ogni intervento di riqualificazione e rigenerazione. La "dimensione critica informale" può ambire a diventare una vera e propria variabile nelle strategie di approccio all'*on-site upgrading* degli insediamenti spontanei e nella sua individuazione gioca un ruolo fondamentale l'analisi configurazionale dei suoi spazi.

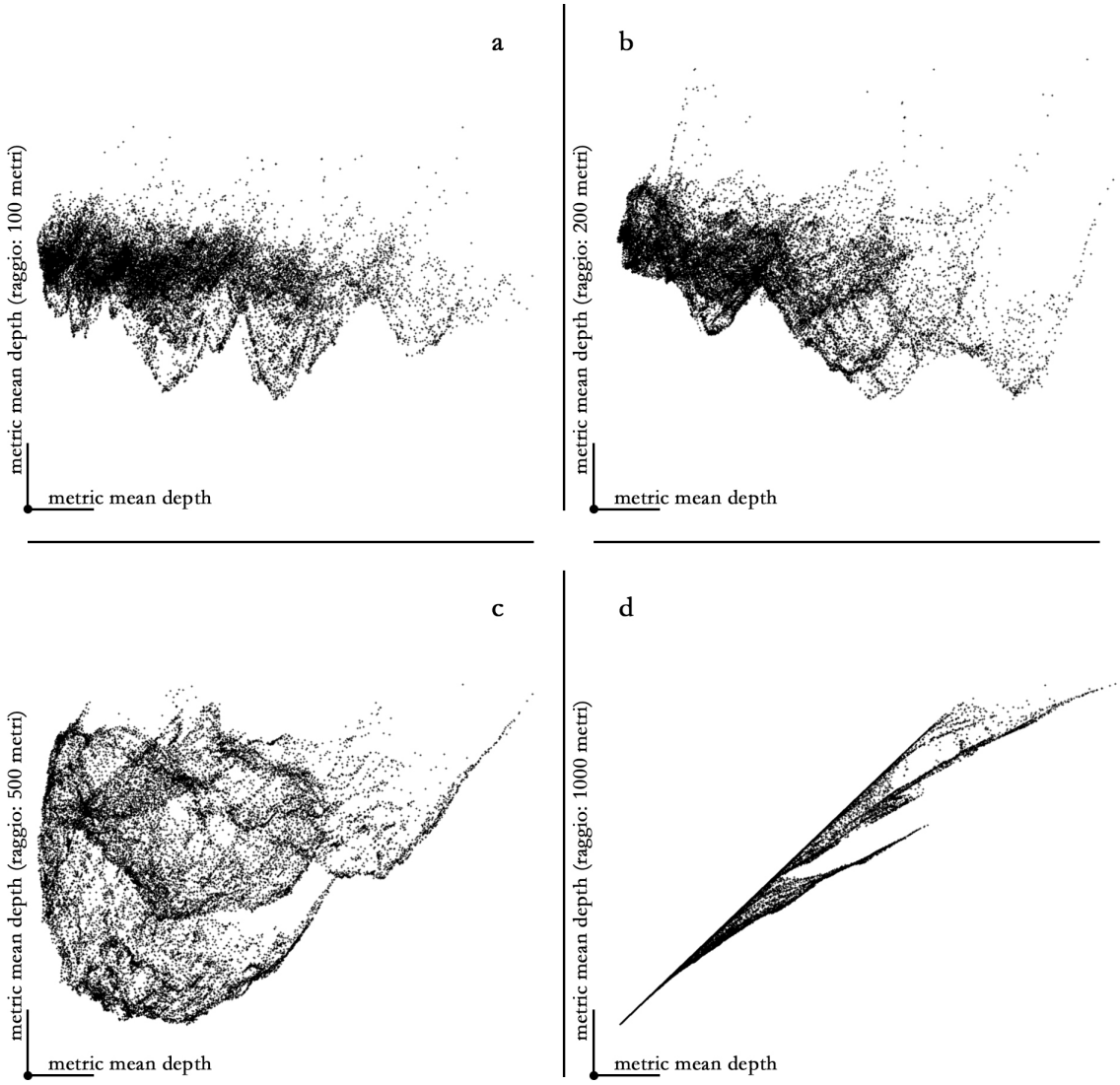


Figura 6 | Struttura configurazionale locale di Baseco. I pattern omogenei evidenziati in figura 5 sono riproposti in forma di scatterplot nel piano (profondità metrica locale, profondità metrica globale). È evidente il repentino processo di semplificazione verso un unico fuso di punti senza picchi a bassa profondità locale, che segnala la sussistenza di una distanza critica caratterizzante i pattern locali (100 metri) molto più esigua di quella che in genere si riscontra per gli insediamenti formali (400 metri). Fonte: elaborazione degli autori.

Attribuzioni

La redazione della parte § 1 è di Valerio Cutini, la redazione della parte § 3 è di Valerio Di Pinto. La redazione delle parti § 2 e § 4 è comune ad entrambi gli autori.

Riferimenti bibliografici

Agostini G. (2013), *La domanda abitativa dimenticata: gli urban slums a Roma*, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" - PADIS, tesi di dottorato.

Al_Sayed K., Turner A., Hillier B., Iida S., Penn A. (2014), *Space Syntax Methodology*, Bartlett School of Architecture - UCL, Londra.

Associazione 21 Luglio onlus (2018), *Rapporto annuale 2017*, Roma, Centro Copie Venturini.

Cutini V., Di Pinto V., Rossini F. (2017), "At the border of the city. A preliminary study to an evidence-based approach to informal settlements", in *Urbanistica Informazioni*, n. 272 s.i., pp. 31-36.

Gaillard J.C., Cadag, J.R. (2009) "From Marginality to Further Marginalization: Experiences from the Victims of the July 2000 Payatas trashslide in the Philippines", in Jàmbá: Journal of Disaster Risk Studies, Vol.2, pp. 197-215.

Hillier B., Hanson J. (1984), *The Social Logic of Space*, Cambridge University Press, Cambridge.

Hillier B. (1996), *Space is the machine: a configurational theory of architecture*, Cambridge University Press, Cambridge.
Hillier B., Vaughan L. (2007), "The city as one thing", in *Progress in Planning*, vol. 67, n. 3, pp. 205-230.
Koonings K., Kruijt D. (2009), "The rise of megacities and the urbanization of informality, exclusion and violence.", in Koonings K., Kruijt D. (eds.), *Megacities: The Politics of Urban Exclusion and Violence in the Global South*, Zed Books, Londra, pp. 8-26.
Medici Senza Frontiere (2018), *Fuori Campo – Insediamenti Informali*, Medici Senza Frontiere, Roma-Milano.
Philippine Statistic Authority (2015), Highlights of the Philippine Population 2015 Census of Population, disponibile su Philippine Statistic Authority, Population and Housing, sezione Statistical Tables – anno 2015 - http://psa.gov.ph/content/highlights-philippine-population-2015-census-population
Turner A. (2001), "Angular Analysis", in Peponis J., Wineman J.D., Bafna S. (eds.), *Proceedings of the 3rd International Symposium on Space Syntax*, Georgia Institute of Technology, Atlanta (GA), pp. 30.1-30.11.
UN-Habitat (2003), *The challenge of slums. Global Report on Human settlements*, Earthscan Publications Ltd, Londra.
UN-Habitat (2013), *The State of the World Cities Report 2012/13*, Routledge, New York.
United Nations Task Team on Habitat III (2015), *Habitat III Issue Papers – 22 – Informal Settlements*, UN-Habitat, New York.

Visioni in dissolvenza

Silvia Dalzero
IUAV, Università di Architettura di Venezia,
Dipartimento di culture del progetto
Email: *silviadal@virgilio.it*

Abstract
Un mondo recintato in cui il ‹senso›, ovvero l'integrale verità nel suo accadere, si manifesta in modo frenetico, in un'accelerazione del tempo che permette una convivenza degli opposti impensabile altrove. Uno spazio al limite che si fa centro nevralgico della città del futuro, spazio di contatto e separazione al contempo, abitato da genti ‹in attesa›, da aspiranti cittadini in sosta, sulla porta, incastrati in un mondo parallelo, atemporale, avulso da ogni comune definizione e cognizione. Un mondo che si dichiara luogo caratteristico, luogo di transizione nel quale prende forma un terzo spazio il cui centro è al suo interno, in cui tutto si confonde, si mescola in una sorta di ritorno al caos iniziale, a uno stato primigenio senza misura o forma alcuna. Una dimensione ridotta qualche volta a ridicolo corridoio e, più spesso, a spazio attraversato in cui il ‹malinteso› dimora e dove il disordine regna sovrano facendosi peculiarità essenziale da cui partire e da cui prospettare altra realtà. Pensare a luoghi dove il ‹malinteso› si rivela può essere, allora, un modo per contrastare una ricerca di tutti uguali, una ricerca di globalizzazione, di standardizzazione che, di fatto, porta a una sostanziale omologazione e quindi a un rifiuto dell'altro da se. Si suggerisce, allora, un sistema urbano: duttile e mutevole, articolato in megastrutture organizzate sulla base di grandi infrastrutture fisse e in ogni caso orientato al: riuso, recupero e riciclo quali alternative prime del pensiero compositivo.

Parole chiave: Sviluppo urbano, Città, Identità

Omnicentro di nessun luogo

Nell'attuale scena urbana si va prospettando una certa caduta del valore storico: i monumenti si fanno solo prodotti mediatici, o meglio immagini pubblicitarie, oggetti di consumo di una città che pare sul punto di cadere vittima di poteri economici, politici e, sempre più, dominata dal desiderio di espansione virtuale, di crescita infinita senza regole e significato alcuno. Prendono forma città come agglomerati di oggetti inessenziali, messi fra loro in "competizione": il grattacielo più alto, l'architettura più tecnologica, più sostenibile… e parallelamente alla crescita incessante si prefigura l'incubo della scarsa qualità, dell'assenza di senso, di ragione civile e ambientale. Oggi più che mai, infatti, l'architettura non si pone più a servizio dello stato delle cose bensì della genericità, del transitorio, sempre più aperta a provocazioni perverse, rappresentazioni smodate di un desiderio d'innovazione, di sviluppo estremo quale unico valore da perseguire. Una realtà nella quale lo spazio di incontro, di collegamento si fa garante del senso della città, del dialogo fra le parti come, fra gli altri, spiegava anche il movimento metabolista (in particolare Fumihiko Maki) che ne ipotizzava una continua trasformazione, lontana da soluzioni cristallizzate. Si suggerisce, allora, un tipo di sistema urbano: duttile e mutevole, articolato in megastrutture dalla variabilità funzionale e tipologica ma pur sempre organizzate sulla base di grandi infrastrutture fisse. In definitiva, un'altra "maniere de penser l'urbanisme", come avrebbe detto Le Corbusier per auspicare: riuso, recupero e riciclo le alternative prime del pensiero compositivo nonostante gli edifici si rivelino, per lo più, eventi, variazioni di forme senza fondamenti di senso e ragione, fabbricati più o meno alla moda, silenti gli uni agli altri, oggetti fuori scala, attenti solo a una qual si voglia immagine attrattiva. Insomma, lo stato di crisi che in sé la cultura architettonica sta attraversando rivela le sue incertezze, contraddizioni proprio nelle divagazioni estetiche che riducono il moderno linguaggio progettuale a mera calligrafia, a banale naturalismo dell'artificio. L'aspetto urbano si fa futuribile, labile, sola rappresentazione imitativa fra le più demenziali del palinsesto pubblicitario, per altro senza alcuna identità civile, culturale e spaziale e persino spoglio della ‹bellezza› connaturata allo stato delle cose, allo stato di natura. E così, dopo il realismo socialista, il realismo degli interessi economici, la rinuncia di una cultura critica e l'adozione del progetto come specchio dello stato di fatto e pure il dramma ambientale ridotto a sola ideologia; la ricerca dell'eccesso, dell'impudenza, la totale mancanza di rispetto storico culturale, il dilagare senza regola del costruttivismo e infine l'eco-sostenibilià trasformata in ego-sostenibilità promozionale hanno portato a un fare architettonico attento alla ricerca estetica da un lato e all'ideologia di un futuro tecnocratico dall'altro. Non si tratta, infatti, di un desiderio di sublimazione del caos bensì di un nuovo modo di essere

dell'edonismo e della sua stessa caricatura, ovvero di un intricato insieme di svago e misticismo, di euforia della rappresentazione e di oblio della ragione. D'altra parte, un'opera architettonica deve (dovrebbe) saper sorprendere e al tempo stesso apparire come fosse sempre stata, come se da sempre appartenesse a quel luogo e a ben vedere, nel panorama attuale l'esibizionismo formalista scopre la sua migliore interpretazione nel capriccio senza necessità, nel fare privo di dialogo critico e consapevole. Il fare e disfare si dichiarano, allora, in opposizione a un progetto sostenibile in antitesi al pensiero consumistico e pure all'ideologia della globalizzazione, all'ideologia di una società in crescita illimitata e dal carattere capitalistico-finanziario che tende a cercare omogeneità in ogni aspetto urbano sollecitando in questo modo oltre che l'infondata imitazione anche assurde chiusure comunitarie. Se ne conviene allora una ricognizione di mondo ordinata a bagliori caleidoscopici che, di fatto, identifica due diverse società: la prima, la città della sicurezza il cui fine è attuare piani di omologazione e la seconda legata, invece, al processo mediatico, alla competitività di mercato e di consumo. Si potrebbe alludere alla dimensione di sogno descritta da Kafka nel *Il Castello*, nella quale si riconosce l'identità di due spazi in cui fermare l'agire umano: quello storico e quello metafisico. Una realtà iperscrutabile, persa in un vortice d'instabilità e dissolvimento, una realtà in cui dilaga il sentimento d'insicurezza che alimenta operazioni di controllo e chiusura e da cui il paradosso di cui parla anche Castells in *The Power of identity*: «politiche sempre più locali in un mondo strutturato da processi sempre più globali[…] c'è stata una produzione di senso e di identità: il vicinato, la mia comunità, la mia città […] le persone inermi di fronte al vortice globale si sono chiuse in se stesse» (Castells, 2009). Insomma, un mondo fatto a pezzi, un mondo di confini e barriere che, come suggerito da Heidegger, potrebbe intendere il confine non quale entità «su cui ogni cosa si arresta ma ciò in cui una cosa inizia la sua presenza». A partire da ciò si spiega, allora, anche quanto H.P.Berlage aveva fatto ad Amsterdam o I. Cerdà a Barcellona ovvero, intendere il processo compositivo di spazio e tempo quale sintesi estrema basata sull'unità, sulla riconoscibilità urbana nella quale la diversità acquista valore. Naturalmente si fa largo il rischio che proprio la ricerca d'ineguaglianza determini l'irriconoscibilità delle parti, rivelandosi, per lo più, accostamento casuale di monolitici brandelli di città, a tratti grotteschi, coincidenti alle forme spettacolari dell'edonismo mercantile dilagante in ogni dove. Pertanto, non si può certo negare che questa ricerca di dispersione molecolare e di mutamento incessante, di libertà senza regole e di espansione senza limiti (conseguentemente priva di ogni identità insediativa) possa tradursi in vantaggio e possibilità. La multiforme, plurilinguistica cultura dell'ambiente urbano, nell'era della globalizzazione, sta, di fatti, prendendo il sopravvento ed è facile ipotizzare che con il trascorrere degli anni andrà aumentando. Si suggerisce, allora, la pianificazione di spazi separati, tanto inclusivi quanto esclusivi, ben delimitati e ben protetti. Un miscuglio e scompiglio che irrimediabilmente tormenta le aree urbane nelle quali la "mixofobia" si rivela nella chiusura in isole d'identità e di somiglianza sparse nel gran mare della varietà e della differenza e di conseguenza catapultata in uno stato di grave incertezza causata, per l'appunto, da destabilizzanti processi di globalizzazione. Questa realtà controllata e controllabile che va delineando un fare architettonico soprannominabile: ‹della paura e dell'intimidazione› si manifesta in ogni dove e in particolare negli "spazi in mezzo" sempre più sorvegliati, vulnerabili ma pur sempre possibilità di confronto, luoghi che ordinano uno stato pacifico della città e che mettono in scena sistemi di mitigazione della paura così da garantire la diversità e la possibilità di libero movimento. Tutto ciò non può che incidere, fino a stravolgere, il nostro stare urbano dal momento che il pianeta ha ancora molta strada da fare per diventare il ‹villaggio globale› auspicato da McLuhan. Si ipotizza, per questo, un'inversione d'interesse in grado di vedere il limite come occasione e non come ostacolo. Uno sguardo teso a configurare lo spazio in modo da favorire la comunicazione, come voleva van Eyck quando suggeriva un modo di abitare complesso, articolato, fatto di luoghi dove tutte le attività potessero intersecarsi. In altre parole una pratica architettonica fuggente la specializzazione, giudicata pericolosa perché fonte di noia e disgregazione sociale, attenta, piuttosto, a "mettere ordine" (come voleva lo stesso Vitruvio) e anche cosciente di uno stato di disordine ambientale quale potenziale di progetto. L'attenzione si deve allora concentrare più sulla qualità delle connessioni fra le parti piuttosto che sulla qualità materiale dei singoli elementi come suggeriva lo stesso Platone, nel *Timeo,* quando riconosceva lo "spazio tra le cose" come entità neutra, definita da piani geometrici che delimitavano le superfici dei corpi, così portando a una condensazione dello spazio quale trascrizione dei principi geometrici-matematici in cui l'identità metafisica si proiettava nel mondo reale. Il valore attribuito allo spazio soggiaceva, quindi, al potere relazionale tra le cose, come voleva anche Pier Paolo Pasolini quando, in un programma televisivo del 1967, dava, a Ninetto Davoli, interlocutore silenzioso, ineccepibile spiegazione di quale fosse la ‹forma perfetta e assoluta› del piccolo centro urbano di Orte, ovvero la sua struttura compatta a pianta ellittica, violata però dalle nuove costruzioni, sorte sulle pendici del colle, che ne deturpavano la purezza del disegno originario. L'aspetto che offendeva il suo "senso estetico" era quell'insignificante mescolanza di caratteri stilistici; la presenza di elementi estranei che andavano confondendo il disegno puro del profilo originario. Insomma, agli occhi

dell'autore, erano proprio le Mura a conferire assolutezza, perfezione compositiva e dignità storica alla città, limitata nel suo rapporto con il paesaggio circostante. Pasolini non si limitava all'Italia nel suo regesto delle città-forma, anche città orientali come la città persiana di Yazd, o l'antica città di Al-Mukalla o ancora, la splendida Sana'a, nello Yemen che così definiva: «Venezia selvaggia sulla polvere, senza San Marco e senza Giudecca» Pasolini, 1974: pp.88-89). Sana'a era una città-forma, una città la cui bellezza non risiedeva nei deperibili monumenti, ma nell'incomparabile disegno, nel suo ‹limitarsi›. (Nostro malgrado nel giugno del 2015 il quartiere storico della capitale, Quassimi, è stato bombardato e distrutto per sempre dalla coalizione araba che combatte i ribelli sciiti). Insomma, dal documentario su Sana'a, del 1971, sino a quello dedicato alla città di Orte, del 1974, il tema della città e della sua forma era al centro dell'interesse di Pier Paolo Pasolini le cui riflessioni sulla mutazione antropologica e sugli effetti devastanti del progresso si volgevano spesso, nelle parole dell'autore, in chiave nostalgica, rivelando un certo rimpianto per la condizione della civiltà rurale di un tempo passato e in ogni caso sempre alla ricerca di forme armoniche, a tratti utopiche di città chiuse da antiche mura. Rimpianto a tratti deriso da Italo Calvino che sulle pagine del Messaggero, con un'intervista rilasciata a Ruggero Guarini, decretava il rimpianto di Pasolini per «una Italietta contadina… la sua critica del presente che si volta indietro non porta a niente» (Guarini, 1974: pp. 88-89) Dello stesso parere era Aldo Rossi che ne riprendeva le tesi spiegando: «Ora si può affermare che il carattere distintivo di ogni città, e quindi anche della estetica urbana, è la tensione che si è creata e si crea tra aree ed elementi, tra l'un settore e l'altro; questa tensione è data dalla differenza dei fatti urbani esistenti su un certo luogo e va misurata non solo in termini di spazio ma anche in termini di tempo. […] Quello che vogliamo contestare è che la "nuova dimensione" possa mutare la sostanza di un fatto urbano. Si può immaginare che la dimensione modifichi in qualche maniera un fatto urbano ma non che ne cambi la qualità» (Rossi, 2013: p.102). Andava dunque diffondendosi, con forza e determinazione, il desiderio per una nuova città a partire proprio da un'indagine delle mutazioni. I nuovi progetti urbanistici si prospettavano: "elogio della contraddizione", diametralmente opposti a quelli di armonia classica a cui guardava Pasolini. Louis Kahn e Robert Venturi, pionieri del Postmoderno, teorizzavano, infatti, la contraddizione, la dualità e ricercavano forme ibride e non strutturate. In questo scenario, tutte le immagini di città nuove, ‹città utopiche› pensate dagli architetti, assumevano scala di progetto molto lontana da quella comunemente esperita. Boudon, per esempio, metteva in luce che il villaggio operaio di Pessac, alla periferia di Bordeaux, costruito da Le Corbusier nel 1925 in un unico progetto seguendo i principi chiave dell'architettura funzionalista, era stato, presto e subito, modificato dagli abitanti. L'idea di Le Corbusier di ottenere una certa diversità utilizzando degli elementi identici (una sorta di sintesi del taylorismo, attraverso la razionalizzazione del cantiere) mirava ad acquisire una varietà combinando, come nel gioco del domino, elementi uguali secondo diverse disposizioni. Tutto era predisposto, regolato, ma, in cotanta idea di vita sistemica e ordinata, la percezione era di aver dimenticano qualcosa. Come del resto oggi accade a Roma quando, per esempio, percorrendo la linea chiusa del Grande Raccordo Anulare si scoprendo situazioni paradossali come quella del Laurentino 38 dove ci sono le torri, i ponti, i mega garage, le larghe strade ancora senza illuminazione, i servizi, le poste, le scuole. Tutto pare predisposto, regolato, senza però le invenzioni, non misurabili, delle consuetudini. Insomma, ciò che più colpisce è la rigida programmazione dello spazio che finisce per trasformare un luogo pensato per essere attraversato dalla vita in un deserto inabitabile. D'altra parte, il disordine vitale, l'accrocco compulsivo, il bricolage esistenziale che si trova altrove qui viene frenato e irretito dalla squadratura urbanistica. La ferrea geometria delimita ogni cosa, intrappola la vita in una rigida maglia sistemica e la differenza è data, allora, dal progetto che incanala l'energia in spartiti rigidi. Ecco perché oggi, nel contemporaneo pensare la forma urbana si scopre, nell'eccesso di programmazione, il limite tragico delle architetture di periferia e di tutti i "villaggi" guidati da piani urbanistici pre-ordinati. Che dire: oggi come allora, da quelle "prigioni" si esce solo violando la serialità, l'omogeneità, la passiva sequenza, nella sola intenzione di smascherare, attraverso un raffronto tra il presunto identico e il presunto differente, la meccanicità di uno sguardo. Insomma, è a partire dal presupposto che un disordine programmato o meglio un ordine non programmato offre maggiori sollecitazioni rispetto a un'architettura imperniata sul solo concetto di funzione. Come era, per esempio, la grande rivoluzione di Robert Venturi che sovvertiva il vocabolario delle forme, dato dai padri del postmoderno, il cui lessico si dimostrava completamente estraneo al flusso incoercibile della vita. Ai rigidi protocolli del modernismo, la nuova estetica architettonica sostituiva gli oggetti della vita quotidiana e i loro meccanismi di significazione condivisi. Anche ciò che a prima vista appariva banale o privo di una forma armonica poteva suscitare reazioni emotive e dare forma ad accostamenti inediti, inaspettati perché prodotti dal caso. Si andava prospettando un processo compositivo basato sulla sensibilità per il mondo esterno, più che su un catalogo di precetti validi universalmente. Le regole progettuali non erano date una volta per tutte da un protocollo rigido, ma derivavano dalle componenti che, di volta in volta, erano scelte come parti di un progetto possibile. La libertà del pensiero compositivo si ordinava secondo regole

sostanziali, un po' come per il poeta era seguire la grammatica e la letteratura, e trovava così i suoi limiti nella forma e nelle dimensioni dei materiali, nella varietà delle combinazioni possibili degli elementi dati, nelle proprietà strutturali e tecniche. Prendeva in questo modo forma una ripetizione con variazione che dava la possibilità di individuare un progetto capace d'imporre i metodi ed elaborare dinamiche singolari e imprevedibili che, negli stessi anni, andavano ripensano l'idea della città come sfida con cui misurarsi nella messa a punto di una nuova poetica. Era dunque necessario avere come obiettivo il massimo di apertura possibile, stabilendo le regole di un gioco che poteva essere attualizzato in un numero potenzialmente infinito di mosse. Si andavano così diffondendo luoghi che contenevano altri luoghi, spazi chiusi regolati da un tempo che li metteva in comunicazione con il contesto circostante, pur preservandone l'isolamento quale caratteristica prima. Si potrebbero dire: luoghi delle eterotopie ovvero, punti di discontinuità dell'ordinaria percezione dello spazio urbano dal potere di mettere in forse la nozione di confine. Erano allora questi i flussi di quotidiana disponibilità a lasciar intravedere, come nelle narrazioni filmiche di Rohmer o anche nelle fotografie di Luigi Ghirri in cui prendeva forma un mondo sospeso, sognato, dove tutto andava a posto con un atto di 'magia' e dove non poteva mancare la frontiera, la stazione… «la vecchia amica delle illusioni» (Ghirri, 2013: pp.68-69) con i treni che si muovevano seguendo gli ordini del dispotico architettonico che conferiva ai luoghi delle partenze e dei ritorni un'aura di sacralità, facendone dei moderni santuari di devozione.
I luoghi non potevano allora che rispecchiare un profondo senso di spaesamento, a cui corrispondevano spazi geografici dai confini a tratti virtuali, sfocati in dissolvenza e a tratti sempre più circoscrivibili, chiusi, barricati dietro muri e recinzioni. Il tema dei confini territoriali, all'interno dei quali non era più possibile ‹sentirsi a casa›, si collegava al problema della visione e della percezione di sé, dell'identità territoriale, culturale, politica e sociale. Ebbene ma allora, oggi, la memoria della città nel suo continuo farsi e rifarsi. Sempre uguale e sempre diversa. Nella sua forma conchiusa o nei confini geo-politicamente ben delineati, non appartiene più al presente, come, del resto, ipotizzava lo stesso Calvino che raccontava di città continue, dove non esisteva più una direzione di orientamento nello spazio e nel tempo. Per esempio nella città di Cecilia: «…I luoghi si sono mescolati- disse il capraio - Cecilia è dappertutto; qui una volta doveva esserci il Prato della Salvia Bassa. Le mie capre riconoscono le erbe dello spartitraffico» (Calvino, 1972: p. 488) oppure Gianni Celati in *Narratori delle pianure* quando raccontava di: «…un uomo senza nessun luogo d'appartenenza nel mondo, in fuga da un continente all'altro, che nelle sue camminate da camminatore solitario si sentiva sospeso come fosse ai confini del pianeta, sull'orlo di un oltre-mondo, in fuga da una casa che era diventata il suo ambiente, non fatto di muri e confini ma immagini che aveva di se stesso…» (Celati, 2003: p.69).
In altre parole, nel panorama presente i luoghi si sono mescolati provocando un cortocircuito che sta portando a una frammentazione e delirante, frenetica chiusura. I confini vengono sempre più rivendicati, continuamente negati dal sempre più fluire di genti alla ricerca di città miraggio, di città in dissolvenza, informi e labirintiche dove non esiste una delimitazione e non esiste un centro, dove si possono aprire spazi immaginari, spazi di sogno, come era, per esempio, nella *Pentesilea* di Poul Virilio che era solo periferia di se stessa, città fantasma, meta città, «omnicentro di nessun luogo» (Virilio, 2004: p.74).
Insomma, un mondo in cui il ‹senso›, ovvero l'integrale verità nel suo accadere si manifesta nel movimento che occulta, pur non annullandola, l'angoscia per l'assenza di un'unità perduta che si fa centro nevralgico della città del futuro, spazio di contatto e separazione al contempo. In effetti, si vive l'era delle partizioni, delle divisioni, delle frontiere che si mostrano testimoni di realtà misteriose, mutevoli, spesso abitate da genti ‹in attesa›, da aspiranti cittadini in sosta, sulla porta, incastrati in un mondo parallelo, atemporale, avulso da ogni comune definizione e cognizione. Le mura, emblemi della presenza umana, della civiltà opposta alla 'barbarie', segnano un limite, danno sicurezza e garantiscono riconoscibilità e al contempo risvegliano, nell'immaginario la paura dell'ignoto, l'apparizione delle ombre e degli spettri, i terrori ancestrali legati alla perdita d'identità. Ebbene si, la città di oggi rischia di infrangersi in corpi discontinui in cui la molteplicità costituisce il limite dello sguardo, il suo punto di fuga paradossale. Walter Benjamin, commentando un sonetto di Baudelaire, scriveva: «L'estasi del cittadino è un amore non tanto al primo quanto all'ultimo sguardo». Ma anche *Le città invisibili* di Calvino nascono come riflessione sulla memoria di uno spazio che dilata i suoi confini sino a renderli irriconoscibili. Insomma, le sfumature, le dissolvenze tracciano le nuove mappe nel mondo contemporaneo. Il luogo si fa centro nevralgico di orientamento e di identificazione o viceversa di spaesamento e di perdita di identità. Se ne conviene allora che la qualità distintiva, il carattere e le proprietà spaziali di ogni luogo vengono determinate dalle modalità di chiusura, sempre ordinate a difendere dalle invasioni, tensioni, illusioni, fantasmi dell'immaginario che dilatano ogni prospettiva. E' a questo punto che all'ombra delle Mura subentra una nuova prospettiva, una visione che include gli oggetti residuali posti ai margini che vanno delineando i contorni di uno spazio caotico, di sofferenze e di devastazione in cui si aprono, sovente, piccole oasi di quiete quasi edenica, un sorta di

"Lazaretto manzoniano", come rappresentazione di una città nella città, come forma paradossale di ‹eterotopia positiva›, come inferno che lascia intravedere spiragli di futuro o anche forma limite di insediamento, bolla di civiltà dove tutto accade presto e subito. Certo nel panorama attuale i Muri che dividono stati e territori non sono più segni costituitivi di una forma storicamente connotata, tanto meno il recinto di significati univoci, quanto piuttosto fonti di inquietudini e di incubi dove gli ideali dell'io si vanno infrangendo. Quale prospettiva auspicare allora per la città del futuro? Quella voluta da Carlo Emilio Gadda, per esempio, che riconosceva i limiti della conoscenza e della ragione, confini logici oltre i quali non era possibile spingersi: «Via via che procede pianta le sue tende in luoghi nuovi, e ad ogni stazione dice trionfando: "Vedete? Questa è la mia città! Hic civitas mea". Ma è una città cui un anelito urge verso ogni oltre, è una zingaresca città» (Gadda, 1994: p.717). Oppure una realtà come quella raccontata da italo Calvino dove le mura cadevano, o meglio abbandonavano la loro forma e il loro peso per sollecitare apparizioni leggere. Era infatti nei sogni dell'imperatore Kublai Kan, che apparivano «città leggere come aquiloni, traforate come pizzi, città trasparenti come zanzariere, città nervatura di foglia, città linea della mano, città filigrana da vedere attraverso il loro opaco e fittizio spessore» (Calvino, 1978: p.419).

Riferimenti bibliografici

Bassetti N., Matteucci S. (2013), *Sacro romano Gra. Persone, luoghi, paesaggi lungo il Grande Raccordo Anulare*, Postfazione di Rosi G., Quodlibert, Macerata.

Biodillo G. (2001), *Pasolini. Il corpo della città*, Unicopoli, Milano.

Castells M. (2009), *The Power of identity*, 2nd edition, Willey-Blackwell.

Brodskij I. (1987), *Fuga da Bisanzio,* tr.it. Forti G., Adelphi.

Calvino I. (18 giugno 1974), *Quelli che dicono no,* intervista di Guarini R. in *Messaggero.*

Calvino I. (1972,) *Le città invisibili* in *Romanzi e racconti*, Mondadori, Milano.

Calvino I. (1992), *La giornata di uno scrutatore* in *Romanzi e racconti*, vol.2, Mondadori, Milano.

Calvino I. (2004), *Romanzi e racconti*, vol 2 , Edizione diretta da Milanini C., a cura di Berenghi M. e FalcettoB. Introduzione di Milanini C., Mondadori, Milano.

Celati G. (2003), *Narratori delle pianure*, Feltrinelli, Milano.

De Baecque A. intervista Rohmer E. (29 marzo 2002), *La vie en villes. Cergy-Pontoise* in *Libération*, (tr.it Dalzero).

Gadda C.E. (1993), *L'atomo e l'infinito*, in *Opere di Carlo Emilio Gadda. Scritti vari e postumi*, vol.5, Garzanti, Milano.

Ghirri L. (2013), *Pensare per immagini. Icone, paesaggi, architetture,* a cura di Fabiani F., Gasparini L. e Sergio G., Electa, Milano.

Ghirri L. (2010), *Lezioni di fotografia*, Quodlibet, Macerata.

Guarini R. (18 giugno 1974), Quelli che *dicono «no» in Il Messaggero.*

Heidegger M (2003), *Essere e Tempo*, Longanesi, Milano.

Kafka F. (2015), *Il Castello*, a cura Gandini U., Feltrinelli, Milano.

Nancy J.L. (2003), *La comunità inoperosa,* tr. it. A. Moscati, Cronopio, Napoli.

Nancy J.L. (2001), *Essere singolare plurale*, Einaudi, Torino.

Pasolini P.P. (7 febbraio 1974), *La forma della città* in un programma RAI di Zanoli A. con la regia di BrunattoP.*, Pier Paolo Pasolini (27 marzo 1888) Le Mura di Sana'a* in *Epoca.*

Pasolini P.P. (8 luglio 1974), *Lettera aperta a Italo Calvino: Quello che rimpiango* in *Paese Sera*; poi con il titolo *Limitatezza della storia e immensità del mondo contadino* in *Saggi sulla politica e sulla società.*

Pasolini P.P. (1988), Conferenza stampa della lega Italo-Araba, trascrizione da nastro magnetico *Pier Paolo Pasolini*, Ed. Fondo Pier Paolo Pasolini 1988, cit. in Biondillo G. (2001), *Pasolini. corpo della città*, Unicopli, Milano.

Rossi A. (2013), *L'architettura della città,* Quodlibet, Macerata.

Virilio P. (2004), *Città panico. L'altrove comincia qui,* tr.i. Odello L., Cortina, Milano.

I territori marginali e i processi di urbanizzazione planetaria: verso la costruzione di nuovi paradigmi per interpretare i mutamenti

Lidia Decandia
Università degli Studi di Sassari
DADU - Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica
Email: *lidia.decandia@gmail.com*

Abstract
Il saggio intende sostenere l'idea che i territori marginali possono diventare un punto di osservazione privilegiato per traguardare i processi di urbanizzazione planetaria che stanno mutando radicalmente le nostre forme di organizzazione spaziale, rendendo desuete le categorie con cui abbiamo interpretato il mondo. Il processo di implosione-esplosione della città, infatti, nel non consentirci più di interpretare la città come insediamento agglomerato e circoscritto ci pone di fronte ad una idea di urbano in cui le stesse dicotomie città/campagna, centro/periferia non bastano più a circoscrivere i fenomeni in atto. Appare pertanto sempre più necessario elaborare nuove forme di concettualizzazione per mettere a punto strumenti innovativi di governo del territorio.
A tal fine l'autrice ricostruisce i passaggi chiave di quel processo ristrutturazione economica-socio-spaziale di scala planetaria, che ha profondamente riarticolato il rapporto città/campagna. Per arrivare a mettere in luce come all'interno di questo processo spesso anche zone selvagge che non appaiono urbane secondo un canone convenzionale, isolate dalle società locali e ricostituite come paesaggio simulato ed estetizzato, diventino urbane in quanto influenzate da un particolare modo di vivere urbano, mentre all'interno di questo stesso sistema alcuni luoghi vengono abbandonati. Ma non solo: quello che interessa particolarmente all'autrice è mettere in evidenza come all'interno di questo processo altri segnali rivelino l'emergere, proprio in queste terre scartate, di geografie alternative. Nel buio che le caratterizza è possibile intravedere alcuni barlumi: cantieri di sperimentazione che nell'appropriarsi in maniere inedite di questi spazi i, provano a delineare embrioni di altre forme di urbanità in cui proprio queste aree vengono ad assumere un ruolo di inedite centralità.
Nell'analizzare questi usi diversi e contraddittori usi che manipolano il territorio, ciò che il saggio intende mettere in risalto è l'emergere di una spazialità urbana non euclidea sempre più formata dal «mosaico di gerarchie scalari sovrapposte, intrecciate e mai del tutto coincidenti» (Brenner, 2016) e da una nuova forma di temporalità, lontana dalle categorie storiciste. Una temporalità che plasma il territorio mescolando strati di memorie che arrivano da passati lontani e progetti di futuro che aprono verso orizzonti inediti. Una spazialità dunque difficile da essere interpretata e governata secondo gli strumenti improntati sullo sguardo zenitale e cartografico utilizzato dalla pianificazione.

Parole chiave: aree marginali, urbanizzazione, geometrie non euclidee

Traguardare i processi di urbanizzazione a partire dai territori marginali

Traguardare i processi di urbanizzazione a partire dai territori marginali, situati in un altrove simbolico rispetto alla città, costituisce un punto di osservazione privilegiato per comprendere i profondi mutamenti che stanno investendo le nostre forme di organizzazione spaziale e per elaborare nuove concettualizzazioni che ci consentano di mettere a punto strumenti innovativi di governo del territorio. L'abitudine a pensare che la città coincidesse con un insediamento agglomerato e circoscritto contrapposto ad un mondo altro, non ci ha fatto render conto che sottotraccia movimenti tellurici profondi stavano cambiando senso alle geografie mentali con cui abbiamo pensato di comprendere e ordinare il mondo. Si è trattato di un processo lento determinato da una profonda fase di riorganizzazione economico-socio-spaziale, voluta dal capitale, che, come sostiene Lefebvre (Lefebvre, 1970/73), nel far implodere ed esplodere la città tradizionalmente intesa, ha prodotto una nuova forma emergente di uso dello spazio. Una forma che ha fatto saltare, rendendole anacronistiche, « le vecchie categorie dicotomiche – città/campagna, centro/margine, locale/globale, prossimità/distanza, dentro/fuori, reale/virtuale – di cui ci eravamo serviti per interpretare i fenomeni territoriali» (Decandia, 2008).

Da mondi eterogenei e multiformi a terre desolate e prive di qualità

Questo processo di metamorfosi, ancora in corso, ha avuto origine, come sostiene Lefebvre, con la prima rivoluzione industriale (Lefebvre, 1970/73).

È in questo momento, infatti, che prende l'avvio, lo spopolamento dei territori sino a quel momento incentrati su economie contadine e pastorali. I nuovi rapporti di produzione indotti da questa prima industrializzazione capitalistica, che concentra la produzione interamente all'interno dei nuclei urbani, innescano un vero e proprio esodo rurale, determinando una «enorme concentrazione (di persone, di attività, di ricchezze, di cose, di oggetti, di strumenti, di mezzi di pensiero» (Ibid.: 7) nelle città.

Questo processo, iniziato nel contesto italiano con le diverse ondate di flussi migratori sin dalla fine dell'Ottocento, ha il suo apice nel secondo dopoguerra del Novecento e porta ad un complessiva riorganizzazione del tessuto insediativo. A partire da quel momento si passa da un modello d'uso sostanzialmente diffuso – imperniato su una miriade di terre, villaggi, nuclei insediativi immersi in complessi sociali e produttivi diversificati e continui, corrispondenti ad un insieme di mondi eterogenei e multiformi – ad un sistema fortemente gerarchizzato impostato su punti e linee privilegiate, traiettorie di uno spazio reso sempre più astratto, continuo ed uniforme, in cui le vecchie città diventano i cardini, i magneti attrattori delle polveri sparse sul territorio.

Questa concentrazione, che determina una subordinazione del mondo rurale rispetto alla città, non solo innesca un vero e proprio sbilanciamento territoriale a favore dei nuclei urbani, ma determina un vero e proprio cambiamento degli stessi modi di produzione della campagna. Come afferma ancora Lefebvre: «la produzione agricola si muta in settore della produzione industriale » (Ibid.: 9). Non è solo la forma di organizzazione del mondo rurale a mutare, ma sono le forme di conoscenza che regolavano il rapporto tra uomo e natura a subire, a partire da questo momento, profondi stravolgimenti. Le forme della razionalità astratta acquisiscono un primato su tutte le altre forme di sapere. «Alleate e concorrenti, l'industrializzazione e l'urbanizzazione non solo devastano la natura, ma espandono abusivamente quei procedimenti organizzativi e quelle operazioni proprie delle imprese» (Ibid.: 34). Respingendo le peculiarità, la razionalità industriale devasta puramente e semplicemente la natura e tutto ciò che dipende dalla naturalità.

Le diversità dei territori, subordinate ad un complesso processo di riorganizzazione funzionale alla stessa macchina produttiva, vengono trasformate in terre desolate e prive di qualità, da utilizzare come supporti operativi per favorire lo sviluppo del capitale (Decandia, 2000).

Dalla società industriale alla società del consumo: la scomparsa della civiltà contadina

Questo processo di industrializzazione, che si traduce nel dominio della città sulla campagna, subisce una ulteriore evoluzione nel momento in cui si passa dalla società industriale a quella del consumo (Lefebvre, 1970/1973). A partire dagli anni Sessanta, infatti, per rispondere alla grande crisi che colpisce il mondo industriale, il capitalismo comincia a cercare vie alternative. Nel momento in cui l'economia industriale, raggiunge – come osserva Lefebvre «il punto critico» si mette al lavoro l'idea che si sarebbero potuti trarre nuovi profitti proprio dalla capacità di amministrare e sfruttare il desiderio rendendolo godimento, per farlo diventare produttivo (Recalcati, 2011). Come osserva Recalcati, in maniera molto appropriata, nel commentare il pensiero di Lacan, «il discorso capitalista venuta meno l'esperienza del limite, che aveva il compito di articolare il desiderio presente nelle società tradizionali verso il raggiungimento di un altro irraggiungibile, di un vuoto impossibile da raggiungere, incarnato da un Dio o dalla stessa figura del padre, sfrutta lo smarrimento del soggetto, privo di bussola e di ancoraggi simbolici, per offrirgli, attraverso la produzione degli oggetti di consumo, la possibilità immediata di un godimento» (Recalcati, 2011: 43).

Proprio sfruttando questa potente intuizione, e soprattutto alimentando forme di godimento che prescindevano con «disinvoltura da ogni forma di sapere locale, il capitalismo punta a unificare i mercati, imponendo modelli standard quanto più possibile globali» (Cherchi, 2013: 22) e allaga «il nostro mondo di bisogni indotti e di suggestioni molto decontestualizzate» (Ibid.: 53), il cui soddisfacimento determina un vero e proprio processo di omologazione dell'intero sistema planetario.

Questa potente trasformazione, resa possibile dall'utilizzo della capacità di iperstimolazione sensoriale e simbolica offerta in questi stessi anni dai nuovi mezzi di comunicazione, agisce sugli immaginari, e nel contribuire in maniera determinante a modificare mentalità e sistemi di comportamento, produce la scomparsa della civiltà contadina (Pasolini, 1973).

All'interno di questo processo non sono tuttavia solo le aree non urbane a mutare. L'enorme concentrazione di persone, cose, capitali indotta dal processo di industrializzazione, determina, infatti, quello che Brenner (2014), riprendendolo da Lefebvre (1970/73), ha denominato un vero processo di implosione/esplosione della vecchia città che mette in crisi le strutture dei nuclei urbani precapitalistici, facendo saltare le strutture, i tessuti e le forme di organizzazione degli stessi tessuti insediativi.

La nostalgia di mondi perduti e l'estetizzazione dei paesaggi

Paradossalmente, dunque, mentre da un lato gli effetti dell'industrializzazione e dell'urbanizzazione devastano la campagna e il processo di implosione-esplosione fa saltare la vecchia città, emerge sempre più potentemente la nostalgia di quei mondi perduti. Per rispondere a questa nostalgia, è lo stesso capitalismo a intercettare e mettere al lavoro questo desiderio. Con l'invenzione del turismo, la macchina capitalistica spinge, infatti, lo stesso uomo urbano a uscire dalla città e a riscoprire, in maniera totalmente inedita, proprio quei luoghi che il processo di industrializzazione, lo spopolamento e lo sfruttamento della campagna avevano contribuito a destrutturare: le campagne e i centri storici delle vecchie città, spesso abbandonati o degradati (Decandia, 2017).

Proprio quei luoghi, che la società industriale aveva contribuito a devastare, cominciano così, in molti casi, ad essere mantenuti artificialmente per rispondere ai bisogni del tempo libero di un uomo urbano in fuga, a caccia di immagini archetipiche di una natura e di un mondo rurale che non sono più e che, in queste forme, non sono forse neanche mai esistiti[1]. Per rispondere alla nostalgia di questo fiabesco mondo perduto – espressione di un modello artificiale creato a tavolino – si creano ambienti in cui gli spazi della natura cominciano a trasformarsi da spazi di esperienza di produzione e di vita in scenari, popolati da tracce di «una vita finita, di una tradizione abbandonata, di una natura spenta e inodora» (Alvaro, 1958). Non più spazi da vivere, dunque, ma da contemplare come una sorta di territorio videomostrato in cui spettacolarizzare la storia e derealizzare la realtà.

È attraverso la creazione di questi ambienti che prende l'avvio quel processo «estensivo e intensivo di banalizzazione» (Debord, 1967/2002: 132), annunciato da Debord, che annulla contemporaneamente i due termini della contrapposizione città-campagna e li sostituisce con una «eclettica mescolanza dei loro decomposti» (Ibid.: 136).

L'urbano si diluisce nel territorio

Mentre i centri delle città antiche e i paesaggi delle campagne si svuotano dei contenuti che gli avevano dato forma, e si trasformano spesso in spettacoli da contemplare, la stessa idea di città si riconfigura e si dilata in una miriade di spazi e di eventi che si ridistribuiscono nel territorio. Crollato il mondo rurale i territori esterni alla città cominciano ad accogliere nuove schegge di urbanità che travalicano gli orizzonti della città antica. In questo dilatarsi dell'urbano sul territorio, mentre paradossalmente la campagna torna ad essere parte della città, la città torna così vicendevolmente ad essere parte della campagna.

In questa nuova dimensione cominciano a saltare anche le valenze simboliche attribuite alla stessa idea di centralità e di marginalità. Spesso, infatti, paradossalmente sono proprio i luoghi periferici e marginali, i territori scartati dalla modernità, le aree a più denso contenuto di naturalità ad accogliere nuove funzioni tipiche di una centralità urbana. Qui le università cominciano a organizzare master, convegni di altissimo livello culturale, istituiscono centri di ricerca con tecnologie avanzatissime (Perna, 2016). Gli artisti, più all'avanguardia, decidono di stanziarsi periodicamente per raccogliersi e creare e sempre di più scelgono come cornice per le loro installazioni contesti naturali eccezionali o piccoli nuclei abbandonati[2]. I giovani, alla ricerca nomadica di nuovi incontaminati territori, prediligono, per i loro raves e raduni psichedelici, spazi marginali, luoghi deserti e silenziosi, dispersi e abbandonati (Pagoda, 2002).

Non facilmente definibile in forme statiche e definitivamente mappabile, l'idea stessa di centralità si rimodella in forme elastiche che si accendono e si spengono. Centralità che si costruiscono in parallelo all'affermarsi di nuove forme di socialità.

Questa uscita dalla città verso il territorio coinvolge anche i centri del potere politico, della produzione, della direzione economica, dell'elaborazione ideologica e culturale. Queste funzioni sembrano non convergere più in ciò che sino a qualche tempo fa avevamo indicato con il centro della città, ma si scompongono in luoghi spesso non coincidenti, ma variamente dislocati in reti materiali e immateriali che tendono ad avere ciascuna una propria diversa geografia (Castells, 2000/2002). Potremmo dire che, per certi aspetti, essi circolano in uno spazio invisibile, individuato da flussi di persone, denaro e merci, che sembra mettere in connessione diversi punti della terra, riconfigurando prepotentemente le relazioni tra gli uomini e il mondo.

---

[1] Come osserva Lefebvre (1970) la campagna viene messa al servizio della città:« la città avvelena la natura; essa la divora ricreandola poi nell'immaginario perché duri questa illusione di attività» (Lefebvre, 1970: 104).

[2] I fermenti artistici e culturali che stanno provando, nelle aree più esterne alla città, a esprimersi nel campo delle arti, della tecnologia, del mondo digitale, rappresentano un fenomeno estremamente interessante, che lavora alla costruzione di nuovi immaginari su questi territori. A questo tema è dedicata una Tesi di Dottorato, appena discussa, che offre al proposito un quadro interessante. Cfr. Crobe (2017).

In questo spazio globale, che definisce una sorta di città-mondo, gli stessi luoghi dell'interazione umana, della produzione e del consumo, appaiono sempre più miniaturizzati, smaterializzati e sganciati da ogni localizzazione fissa (Farinelli, 2003: 196). Può così succedere che «funzioni superiori, tradizionalmente connesse con i vecchi centri delle città, vengano localizzate in posti privi non solo di ogni connotato cittadino, ma spesso impossibili da localizzarsi anche in termini di luogo» (Farinelli, 2003: 197). È il caso, per esempio, citato da Farinelli, della «capitale della moneta elettronica che sposta più soldi della stessa New York (quella che regola tutte le operazioni che passano attraverso gli sportelli che noi chiamiamo bancomat) situata lungo il corridoio rurale che ha nome Secaucus» (Abu-Lughod cit. in Farinelli, 2003: 197), ma ne potremmo fare certo molti altri.

L'emergere di una spazialità non euclidea: topologie

Questa forma di urbanizzazione in cui come osserva acutamente Castells (1989), la classe dirigente colonizza interi segmenti spaziali collegandoli l'un l'altro attraverso le città, la campagna e il mondo, "non determina, una unificazione dello spazio, ma piuttosto la creazione di molteplici spazi sovrapposti, di una pluralità di reti che ri-scandiscono lo spazio in nuove gerarchie di dominio" (Galli, 2001: 144). Quella che sembra emergere è una spazialità formata dal «mosaico di gerarchie scalari sovrapposte, intrecciate e mai del tutto coincidenti» (Brenner, 2016: 67), difficile da interpretare secondo le categorie euclidee-cartesiane. Una spazialità in cui lo stesso spessore temporale che da forma al territorio del presente appare determinato da piste anacroniche che si intrecciano e si confondono.

Le nuove modalità di usare il territorio, di costruire economia e società, scompaginano infatti le vecchie relazioni, che ancoravano in maniera biunivoca l'uomo alla terra, le comunità ai luoghi.

Sempre meno i luoghi appaiono determinati da ciò che ne occupa la scena. Essi si strutturano sulla base di relazioni distanziate che si stabiliscono con località ed eventi che si verificano talvolta a migliaia di chilometri di distanza e viceversa. L'ambito locale e quello globale si intrecciano ed interagiscono in forme assolutamente sconosciute alle epoche precedenti.

I luoghi tuttavia non spariscono all'interno dello spazio dei flussi, ma si riconfigurano in maniere profondamente inedite. Gli stessi modi di vivere urbani, pur essendosi disseminati dappertutto, grazie ai reticoli materiali e immateriali che abbracciano ormai l'intero universo, al contempo «si contaminano, si destrutturano e modificano incrociando gli stili di vita e le storie dei luoghi stessi in cui essi stessi si sono affermati» (Villani, 2006: 18).

I collegamenti e le relazioni che mettono in connessione i luoghi, affidate ad una rete immateriale, che si affranca dalla vischiosità delle superfici, cominciano a disegnare geografie aggrovigliate ed invisibili, indipendenti dallo spazio, che sembrano mettere in stretto contatto talvolta luoghi distanti e allo stesso modo separare irrimediabilmente punti vicinissimi.

Prossimità e distanza perdono il significato legato alla misura metrica dello spazio, associandosi sempre più alla misura del tempo. Il contatto che si stabilisce fra le diverse località prescinde in molti casi dallo spazio concreto. A seconda della facilità dei collegamenti e l'uso delle reti immateriali si può essere vicinissimi ad un punto lontano e distanti da zone prossime.

Lo spazio geometrico euclideo delle linee, dei punti e delle superfici è sostanzialmente rimesso in discussione: le relazioni tra i diversi punti dello spazio, non più affidate ad alcuni canali privilegiati, si riarticolano secondo un'estrema varietà di modi possibili, attraverso correlazioni reciproche non simmetriche. Questa «striatura intensiva dello spazio sembra far riemergere piuttosto una [...] realtà polimorfa e mutevole con una topologia straordinariamente sottile, che non si basa su punti o oggetti, ma su delle ecceità, su degli insiemi di relazioni » (Deleuze e Guattari, 1980/1987: 474).

Siamo di fronte ad uno spazio non estensivo, ma corrugato, in cui frammenti giustapposti, spazialità diversificate convivono: talvolta come spezzoni di film in movimento, come tessere cangianti accostate l'una all'altra in maniera incerta e contraddittoria. Uno spazio tattile, molto più che visivo in cui tempi e spazi si condizionano reciprocamente. Una molteplicità in disordine che si affranca dalle vecchie forme di rappresentazione del mondo basate sull'assolutezza e indipendenza dello spazio dal tempo.

All'interno di questi accostamenti, che evocano l'idea stessa del mosaico o dell'assemblaggio di parti differenti ed eterogenee, si muove un uomo urbano che saltella fra diverse scale e si muove contemporaneamente fra molteplici dimensioni.

Temporalità intrecciate: rimescolamenti, montaggi e smontaggi

In questo spazio accidentale, discontinuo ed eterogeneo, che si mostra come una superficie complessa, eventi spazio-fisici si muovono a velocità diverse, appartengono a spazi e tempi che non possono essere più unificati tra loro. Nel giro di pochi chilometri quadrati, spesso nell'orizzonte di una stessa località, è

possibile assistere a veri e propri scarti plurisecolari: vedere convivere situazioni che rimandano ad orizzonti temporali diversissimi; tecnici del terziario avanzato convivere con i pastori, industrie robotizzate con le greggi di pecore, luoghi in cui il tempo da un lato sembra essersi arrestato con altri invece in cui sembra essersi sincronizzato sull'orologio della Silicon Valley.
La stessa nozione di contemporaneità, proprio perché sembra schiacciare il tempo in una dimensione di piattezza e di simultaneità, non basta più ad esprimere questo mescolarsi, incrociarsi e diversificarsi di temporalità che plasmano il territorio mescolando strati che provengono da memorie di passati molto lontani e progetti di futuro che aprono verso orizzonti inediti.

Riferimenti bibliografici

Alvaro C. (1958), "Ritratto di Melusina", in *L'amata alla finestra*, Milano, Bompiani.

Brenner N. (2016), *Stato, spazio, urbanizzazione*, Guerini e Associati, Milano.

Brenner N. (ed.) (2014), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis Verlag, Berlin.

Castells M. (2000), *The rise of the network society*, tr. it. La nascita della società in rete, Università Bocconi, Milano, 2002.

Castells M. (2002), *The Informational City: Information, Tecnology, Economing Restructuring and the Urban Regional Process*, Blackwell Publishers, Oxford, UK e Cambridge, Massachusetts.

Cherchi P. (2013), *Per un'identità critica. Alcune incursioni autoanalitiche nel mondo identitario dei sardi*, Arkadia, Cagliari.

Crobe S. (2017), Arte sul confine. Le pratiche artistiche contemporanee come progetto di territorio. Sperimentazioni artistiche e fermenti culturali tra margini territoriali e disciplinari, Tesi di Dottorato in Ingegneria dell'Architettura e dell'Urbanistica, Università La Sapienza di Roma, ciclo XXIX, tutores: L. Decandia, P. Ferri.

Debord G. (1967), *La société du spectacle*, tr. it. La società dello spettacolo, Massari Editore, Bolsena, 2002.

Decandia L. (2000), *Dell'identità. Saggio sui luoghi. Per una critica della razionalità urbanistica*, Rubettino, Soveria Mannelli.

Decandia L. (2008), *Polifonie urbane. Oltre i confini della visione prospettica*, Meltemi, Roma.

Deleuze G., Guattari F. (1980), *Mille plateaux. Capitalisme et Schizophrenie*, tr. it. Mille piani, Capitalismo e schizofrenia, vol I, Treccani, Roma, 1987.

Farinelli G. (2003), *Geografia. Introduzione ai modelli del Mondo*, Einaudi, Torino.

Galli C. (2001), *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*, Bologna, Il Mulino.

Lefebvre H. (1970), *La révolution urbaine*, tr. it. La rivoluzione urbana, Armando, Roma, 1973.

Pagoda P. F. (2002), *Sulle rotte del Rave. Dj's party e piste da ballo da Goa a Londra, da Bali a Ibiza*, Feltrinelli, Milano.

Pasolini P. P. (1973), "Acculturazione e acculturazione [Sfida ai dirigenti della televisione]" Corriere della Sera, 9 dicembre, in *Scritti Corsari*, Garzanti, Milano, 2000.

Ipotesi di governance delle relazioni di una realtà urbana policentrica. La Città Metropolitana di Cagliari, contesto problematico di riferimento

Giulia Desogus
Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura
Email: *g.desogus@unica.it*

Abstract
La dimensione metropolitana non consente più una rappresentazione legata a un singolo polo urbano ma ha bisogno di uno studio che consenta una immediata lettura degli effetti che i "nuclei forti" possono produrre nei centri urbani più vicini. Tra i modelli di studio il policentrismo è diventato uno dei principi nelle politiche europee a fine secolo scorso (CCE[1], 1999; Rauhut, 2017). Questo modello, ancora più facilmente interpretabile grazie alle odierne tecnologie (city dashboards, ICT, etc.), si presta a molti usi nelle diverse scale geografiche (Zhao et al., 2016; Liu et al., 2017), alludendo con attenzione, da un lato, al riequilibrio territoriale e alla generazione di iniziative dal basso, e dall'altro al rafforzamento dei potenziali competitivi di scala più ampia (Kloosterman et al., 2001; Waterhout et al., 2005). In quest'ottica si propone una riflessione sulla nuova Città Metropolitana di Cagliari (istituita con Legge Regionale 4 febbraio 2016, n. 2) attraverso uno studio che consenta di verificare l'influenza che la Città di Cagliari esercita sui centri minori dell'area e le interazioni reciproche. L'obiettivo è quello di proporre linee guida per attività di governance sul territorio metropolitano avendo ben presente i fattori di criticità strutturale, politiche e di competitività tra i diversi centri che quasi sempre condizionano le scelte di piano.

Parole chiave: urban form, local development, spatial planning

1 | La realtà urbana policentrica

Le criticità della pianificazione urbana per la complessità dei problemi e la dimensione fisica ed economica dei contesti sta mettendo in difficoltà il ruolo del pianificatore integrato con la politica delle scelte e la *governance* dei processi. Infatti la letteratura si è focalizzata sulla dimensione ottimale della città[2] constatando che la qualità della vita, l'atmosfera urbana, il capitale umano, e le economie di agglomerazione, sono strettamente correlati con la dimensione della città, e ne influenzano benefici e costi di localizzazione[3]. Tuttavia la dimensione metropolitana delle città non consente più una rappresentazione dimensionale legata a un singolo polo urbano ma ha bisogno di uno studio che consenta una immediata lettura degli effetti che i "nuclei forti" possono produrre nei centri urbani più vicini, soprattutto perché gli

[1]CCE (1999), SSSE – Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione europea, approvato dal Consiglio informale dei ministri responsabili dell'assetto del territorio a Potsdam, Lussemburgo, Comunità europee.

[2]Già alla fine degli anni '60 W.Alonso nell'introduzione dell'articolo The economics of urban size, rivolgendosi alla ai siti urbanizati, si pone due domande: how big is too big? and, how big is big enough?:»Most typically, these policies assume that the big cities of the nation are too big, and therefore try to disperse growth. Complementarily, in recent years such dispersal policies. and policies addressed to distressed or back-ward regions, have recognized that these alternative centers must be of a certain minimum size, however ill-defined, in order to be viable. In its simplest sense, the question of urban site consists of symmetric parts: how big is too big? and, how big is big enough? Theory and fact on these issues are scarce and poor, and they swim in an ocean of opinion, much of it highly emotional. [...] Urban magnitude is no simple one-dimensional phenomenon. Nor is the definition of population sin unequivocal. Modern urban centers arc surrounded by very large diffuse zonal boundaries, within which there are marked». (Alonso, 1971)

[3]«Il superamento delle pure indivisibilità nell'identificazione della dimensione ottima possono può essere associato a due tipi di riflessione. La prima riflessione è più convenzionale, ed evidenzia come determinanti dei benefici dovuti alla dimensione urbana elementi come la qualità della vita, l'atmosfera urbana, il capitale umano, e le economie di agglomerazione, e come determinanti dei costi i conflitti sociali/malessere, e i costi della città in generale (rendita fondiaria urbana). Questi elementi sono strettamente correlati con la dimensione della città, e ne influenzano benefici e costi di localizzazione. Una seconda, più recente e relativamente meno convenzionale, riflessione si focalizza sul ruolo delle funzioni urbane (incorporato in modelli dinamici urbani), il ruolo della città all'interno di accordi di cooperazione inter-urbani (il cosiddetto paradigma di reti delle città) sul coté benefici, e la ridotta efficienza legata da una forma urbana dispersa, lato costi». (Camagni et al., 2013: 2)

attuali processi di urbanizzazione stanno portando a nuove forme di costellazioni urbane(Castells, 1989; Georg et al., 2016). Tra i principali modelli di studio delle Città Metropolitane il policentrismo è diventato uno dei principidelle politiche europee a fine secolo scorso (Rauhut, 2017). Questo modello, ancora più facilmente interpretabile grazie alle odierne tecnologie (city dashboards, ICT, etc.), si presta a molti usi nelle diverse scale geografiche (Xingjian et al., 2017) alludendo con attenzione, da un lato, al riequilibrio territoriale e alla generazione di iniziative dal basso, e dall'altro al rafforzamento dei potenziali competitivi di scala più ampia (Kloosterman, Musterd, 2001; Waterhout, 2002).La questione, come noto, varia da caso a caso e da Paese a Paese perché non si possono confrontare i problemi delle grandi metropoli con quelli delle piccole città metropolitane italiane. Infatti, mentre nelle prime il tema dello sviluppo è strettamente legato al come far fronte alla pressione insediativa che proviene dall'esterno (territorio geografico confinante o luoghi distanti) senza mettere in crisi la città consolidata e i suoi equilibri sociali ed economici, nel caso italiano questo problema è inconsistente, non soltanto perché è ben diversa la pressione dei nuovi arrivati dentro e nelle periferie, ma perché il continuum insediativo nel territorio non provoca fenomeni di migrazione di piccolo e di medio raggio. Ad esempio, la Città Metropolitana di Milano si estende sull'intera Regione Lombardia attraverso un continuum insediativo di residenze e di attività produttive "connesse" ma non necessariamente "collegate" con il centro della città leader. È anche vero che nel Mezzogiorno d'Italia lo scenario presenta situazioni diverse perché la dimensione demografica aggregata non trasmette sul territorio e nei centri satelliti circostanti effetti di particolare trascinamento e di propulsione, oltre quelli bilaterali determinanti da pendolarismo giornaliero per lavoro o per studio che vengono assecondati con linee di trasporto pubblico dedicate. Questo processo identifica un'urbanizzazione costituita dalle città-metropoli centrali, dalle fasce suburbane e da quelle frange ulteriori dove l'attrazione del centro dominante degrada col mutare dell'ambiente da urbano a rurale[4] instaurando all'interno dell'area, rapporti sugli aspetti fisico-somatici della stessa. Questo implica una prevalenza delle attività secondarie e terziarie su quelle primarie e, per quanto concerne l'elemento umano, una tendenza verso il tipo cittadino dei gusti e degli orientamenti di quanti non risiedano nel centro principale, tanto che all'interno dell'area, mentalità e consuetudini di vita tendono ad uniformarsi.

L'aspetto sociale della vita moderna delle metropoli è un fattore di assoluto rilievo sia per le implicazioni sul costo dei servizi puntuali di rete che l'amministrazione pubblica deve garantire, e sia per l'incidenza che può avere sulle azioni da perseguire per bilanciare il divario classico tra i ricchi e i poveri inurbati. Inoltre, mentre nelle grandi metropoli il mix di abitanti comporta una ricerca di equilibri sociali tra quartieri e insediamenti satelliti che possono esprimere caratteri diversi multiculturali, nelle città di dimensione Europea il problema è meno pressante perché è più radicato il fattore identitario della popolazione residente. La differenza di classe economica fa sì che i pendolari siano quelli a basso stipendio o addirittura con lavoro precario, mentre il ceto medio che abita nei suburbi o nelle città di gronda utilizzi l'auto privata. Questa diversità di accesso alla città direzionale e "del lavoro" determina una diversa utilizzazione delle vie di confluenza e delle aree di parcheggio oltre che produrre inquinamento atmosferico che in molte città costringe a intervenire con ordinanze straordinarie (auto con targhe alternate, isole a traffico limitato). In ogni caso è importante che la *governance* metropolitana possa "guidare" l'insieme con simulazioni riferite a tempi reali e prevedimenti adeguati. Su questi equilibri, sostenuti dal consenso della popolazione senza la pressione di interessi privati non conformi al piano regolatore, si giocano la "qualità" dell'insediamento e le prospettive di sviluppo. Perciò l'abilità della *governance* sta nel gestire in una contrattazione strategica, la questione sociale con la questione economica ovvero la mediazione tra gli interessi generali della collettività e quelli più specifici dell'investitore privato, a cui va riconosciuto comunque un ruolo determinante per lo sviluppo. La coesistenza delle due finalità non si può risolvere facilmente, non soltanto per la difficoltà di mettere ordine ad uno *zoning* spesso squilibrato nel rapporto tra residenze e servizi con la direzionalità e il terziario commerciale, ma soprattutto perché con risorse finanziarie insufficienti, i parametri economici, con i quali le città possono accedere alla competitività che impone la globalizzazione finalizzata ad attrarre investimenti e a vendere beni nel mercato internazionale, giocano a

[4]Secondo Galbraith «la stessa parola "città" nella sua forma al singolare è fuorviante. Non esiste un solo tipo di città, bensì parecchie, tutte variamente combinate, e diverse quindi performa e amalgama, a comporre insieme la grande metropoli. Se ne possono facilmente ravvisare quattro tipi diversi: la città politica, la città mercantile, la città industriale il campo (I quartieri periferici). Tutte e quattro insieme formano la metropoli moderna […] Tutte le metropoli hanno un nucleo governativo che è residuo della città politica. […] Tale residuo nella città politica ha ancora una forte influenza sul carattere della metropoli. Quando ci interroghiamo sul futuro della metropoli moderna, di fatto interroghiamo il future della società industrial moderna, di cui la metropoli è la più tangibile, visibile espressione». (Galbraith, 1977: 306-309-312-318-321-322)

sfavore di qualsiasi mediazione tra la città-immagine e la città-sommersa[5]. Per dare concretezza alla politica territoriale di coesistenza tra città e satelliti, utilizziamo il modello noto a livello mondiale del Randstad Olandese nel quale la gerarchia degli insediamenti e chiaramente espressa tra le città per le funzioni di grande scala con i relativi effetti gravitazioni.

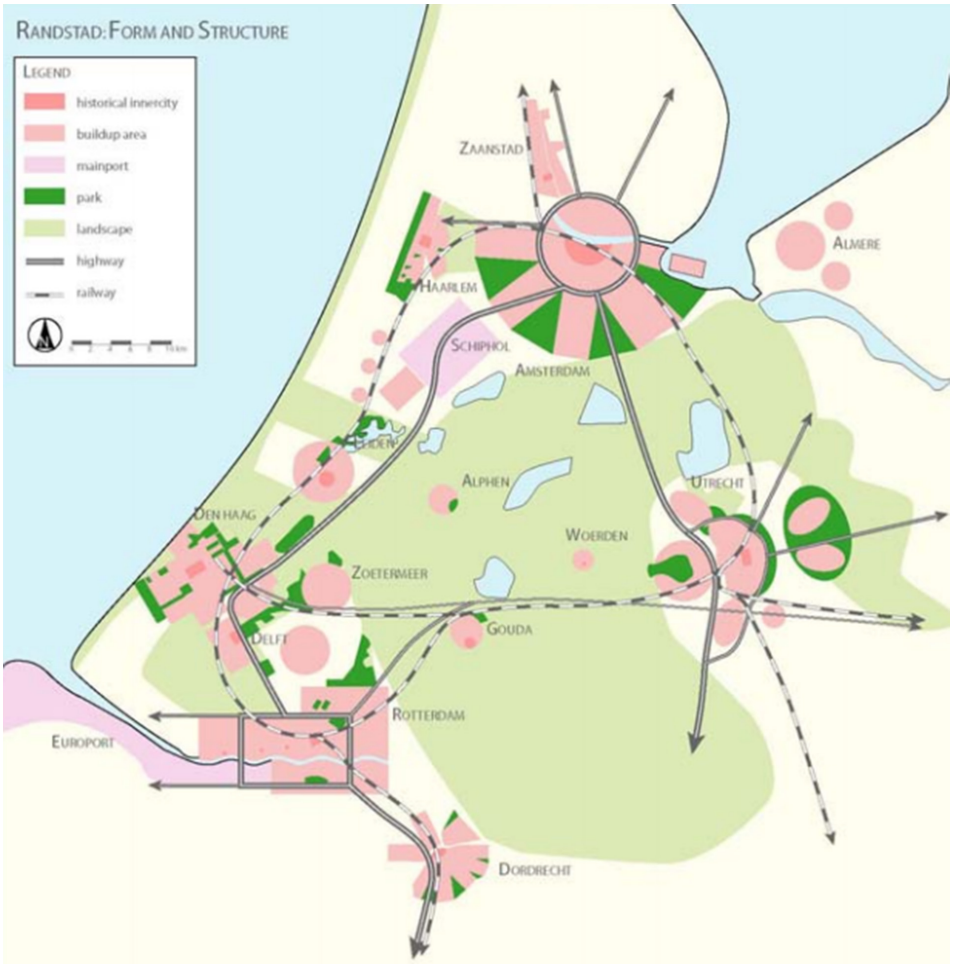


Figura 1 | La struttura delle città nel Randstad.
Fonte: Brandes, 2006, The Randstad: face and form.

2 | La Città Metropolitana di Cagliari

La Città Metropolitana di Cagliari (istituita con Legge Regionale 4 febbraio 2016, n. 2)[6] può essere considerata un modellino di policentrismo nel quale la città di Cagliari guida e condiziona gli effetti di gravitazione nei centri minori e di sviluppo sull'intera area. Si tratta di un territorio composto da 17 comuni "ritagliati" nella provincia di Cagliari che continua a mantenere le funzioni istituzionali. Sotto questo aspetto il modello si distingue rispetto alle altre Città metropolitane italiane perché queste "coincidono" con i confini amministrativi delle rispettive province, confermando una struttura territoriale diffusa senza soluzione di continuità. In questo contesto è necessario capire e valutare se e in che misura i comuni che fanno parte della Città Metropolitana hanno autonomia decisionale in materia urbanistica per residenze e servizi di scala superiore oppure se esiste un piano di coordinamento sovraordinato per orientare le scelte da adottare nelle rispettive municipalità. La forza dell'Area Cagliaritana, in questo momento storico, è quella di favorire lo sviluppo economico all'interno del costruito urbano, perfino

[5]«In una più precisa descrizione dei meccanismi del "potere politico", ottenibile mediante l'individuazione, per un verso, delle funzioni che esso esercita al fine di garantire quello che può chiamarsi il "processo di arricchimento" della "borghesia" che di fatto lodetiene;perunaltrodallemodalitàdiottenimentodel"consenso"dapartedifascedipopolazionenonappartenentiarigorealla"borghesia" ». (Allione, 1975: 31)

[6]Legge Regionale 4 febbraio 2016, n. 2. Riordino del sistema delle Autonomie Locali della Sardegna Bollettino Ufficiale della Regione Sardegna n. 6 dell' 11 febbraio 2016.

definendo un limite geografico alle espansioni periferiche con l'obiettivo di ridurre la diluizione urbanistica avvenuta senza criteri negli ultimi decenni per la mancanza di un piano di coordinamento territoriale. L'obiettivo è quello di proporre linee guida per attività di *governance* sul territorio metropolitano avendo tenendo conto i fattori di criticità strutturali, politici e di competitività tra i diversi centri che quasi sempre condizionano le scelte di piano.

L'attuale uso del territorio nella dimensione metropolitana non consente di rappresentare la partecipazione degli effetti centrali nell'edificato consolidato e verso le periferie perché sono totalmente mutate le densità insediative conseguenti alla specificità delle tipologie e della qualità del vivere. Infatti mentre nella città storica il centro urbano svolgeva le funzioni centrali tipiche dell'insediamento, oggi non è più così perché le funzioni centrali che vengono espresse nelle *Downtown* non coinvolgono l'intero sistema urbano in quanto interessano solo in parte il tessuto residenziale che si diversifica in base al reddito degli abitanti e alla qualità del confort piuttosto che dalle regole di mercato (direzionale, finanziario, alberghiero, culturale e commerciale). In altri termini l'onda di influenza che veniva esercitata da una sola centralità per degradare verso le periferie del costruito non è più attuale, non soltanto quando la dimensione metropolitana modifica tutti i fattori di forza e di debolezza dell'organismo, ma soprattutto quando la domanda di servizi e di attività direzionali comporta la gemmazione del focus principale (*centrum*) in altri organismi con centralità "di quartiere". Ciò che va studiato è il comportamento simultaneo degli effetti gravitazionali quando questi confliggono o si sommano con vantaggi e svantaggi economici come accade quando si deve decidere sulle relazioni tra distanza e tempo di percorrenza, tra convenienza di prezzo e di qualità, tra sostenibilità integrata e criticità strutturali. Il rapporto intercomunale non dovrà essere influenzato soltanto da fattori economici e da interventi sostitutivi di parti di città obsolete, instabili e di origine abusiva, ma dovrà mettere a fuoco le componenti identitarie più vivaci che esprimono i diversi centri, con l'obiettivo di ridisegnarne il ruolo, le funzioni e l'economia fondiaria per concorrere all'elaborazione di un modello condiviso dell'Area vasta. Oggi sono interessanti gli spunti per una ricerca che voglia capire in che misura il metabolismo della struttura insediativa, stia condizionando il modello di sviluppo della conurbazione, pregiudicando in parte le interrelazioni funzionali tra i diversi centri e la organizzazione degli insediamenti produttivi e delle infrastrutture di servizio. Bisogna tener conto che l'arco periferico settentrionale, nella cui area centrale si trova Sestu, ha conservato, a causa della minore densità delle infrastrutture di urbanizzazione il valore meramente agricolo dei suoli, lievitando solo recentemente a causa di una domanda di spazi edificabili, al di fuori dai vincoli e dai costi connessi con l'attuazione del piano regolatore di Cagliari, soprattutto lungo le vie di grande comunicazione.

Per concludere mostriamo due ideogrammi per sintetizzare i modelli di sviluppo della Città Metropolitana. Il primo, in realtà, risale agli anni '70 quando, attraverso un piano territoriale di coordinamento di tracciavano le linee di tendenza di Cagliari città verso il territorio di prima gravitazione e oltre. Il secondo, vuol configurare un diverso rapporto tra Cagliari e gli altri centri della Città Metropolitana attraverso una "anello urbano" che funzioni come supporto infrastrutturale per attività produttive, commercio e grande distribuzione, servizi in connessioni con le residenze, per "legare" le diverse realtà insediative in una prospettiva di organizzazione metropolitana. Con questo nuovo disegno andranno rivisti i rapporti di attrazione e di proiezione di Cagliari con il territorio della provincia non metropolitana e più in là con le zone interne dell'Isola.

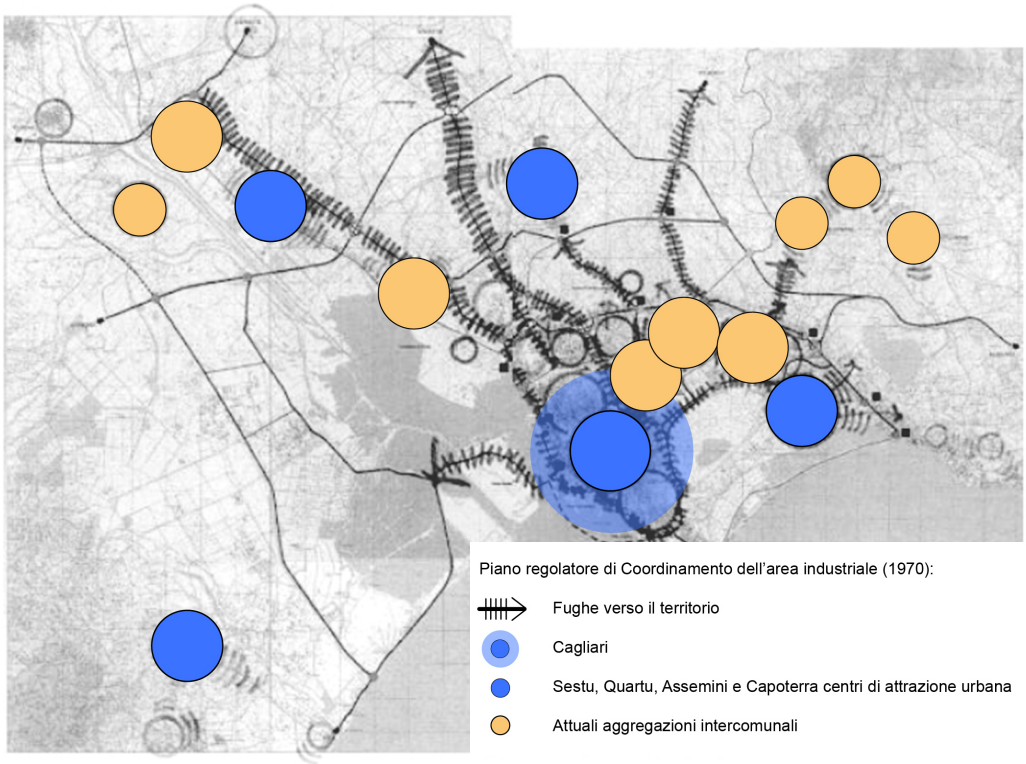


Figura 2 | Ideogramma dell'Area Metropolitana di Cagliari: 1970 Piano regolatore di Coordinamento dell'area industriale di Cagliari. Fonte: Cartografia CASIC elaborata con P. Mistretta.

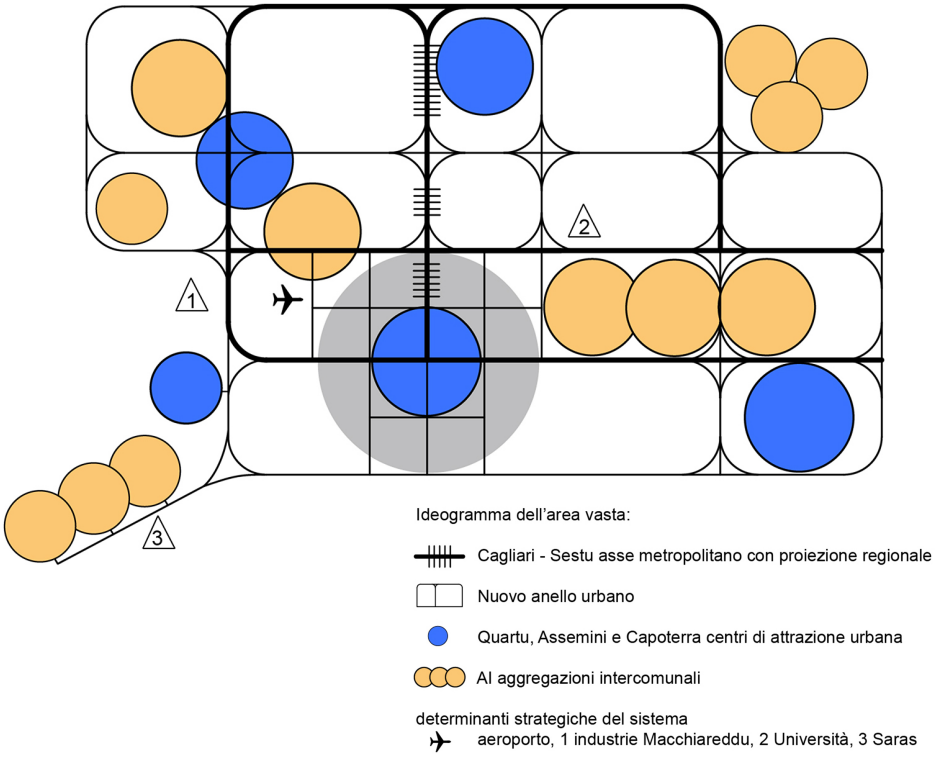


Figura 3 | Ideogramma dell'Area Metropolitana di Cagliari: 2018: ipotesi di assetto strutturale della Città Metropolitana. Fonte: Elaborazione in progress con P. Mistretta.

Riferimenti bibliografici

Allione M. (1975), "L'applicazione dell'analisi dei sistemi al problema della crescita urbana: un primo parziale tentativo" in Ceccarelli P. (a cura di), *Potere e piani urbanistici*, Franco Angeli, Milano, p.31.

Alonso W. (1971), "The economics of urban size", in *Regional Science Association*, vol. 26.

Brandes E. (2006), "The Randstad: face and form", in International Conference Modernization and Regionalism – Re-inventing the Urban Identity.

Camagni A., Capello R., Caragliu A. (2013), "Equilibrium vs. optimal city size: theoretical reflections and an empirical investigation", XXXII Conferenza dell'AISRe, Torino.

Castells M., (1989), *The Informational City. Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Basil Black well, Oxford.

Desogus G., Mistretta P. (2017), *Nella città che cambia. La forma è strategia per lo sviluppo e la crescita*, Cuec, Cagliari.

Desogus G. (2016), *I centri minori della Sardegna e la Città Metropolitana di Cagliari. Appunti per discuttere*, Cuec, Cagliari.

Galbraith J. K.. (1977), *L'età dell'incertezza*, Mondadori, Milano.

Georg I., Blaschke T., Taubenbock H. (2016), "New spatial dimensions of global cityscapes: From reviewing existing concepts to a conceptual spatial approach", in *Journal of Geographical Sciences*, no. 26, vol. 3. http://www.mdpi.com/2220-9964/7/1/15/htm

Isard W. (1962), *Localizzazione e spazio economico*, Cisalpino, Milano.

Kloosterman R.C., Musterd S. (2001), "The polycentric urban region: towards a research agenda", in *Urban Studies*, no. 38, vol. 2. http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1080/00420980120035259

Liu X., Derudder B., Wang M.(2017), "Polycentric urban development in China: a multiscale analysis", in, *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*
http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/2399808317690155

Muth R. (1969), *Cities e housing*, The University of Chicago Press, Chicago.

Mistretta P., Garau C. (2013), *Città e sfide, Conflitti e Utopie. Strategie di impresa e politiche del territorio. Successi e criticità dei modelli di Governance*, Cuec, Cagliari.

Rauhut D. (2017), "Polycentricity – one concept or many?", in *European Planning Studies*, vol. 25. https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09654313.2016.1276157

Richardson H. (1972), "Optimality in city size, systems of cities e urban policy: a sceptic's view", in *Urban Studies*, no. 9, vol. 1.

Waterhout, B. (2002) "Polycentric Development: What's behind it?" in: A. Faludi, *Spatial Planning: Lessons for America*, Cambridge.

Zhao M., Derudder B., Huang J. (2017), "Examining the transition processes in the Pearl River Delta polycentric mega-city region through the lens of corporate networks", in *Cities*, vol. 60.

Proprietà e città: riconoscere sotto sistemi spaziali

Simone Devoti
Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Design
Email: *simone.devoti@polito.it*

Elena Pressacco
Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Design
Email: *elena.pressacco@polito.it*

Abstract
Nell'ultimo decennio il mutamento delle esigenze e delle disponibilità economiche ha spinto verso nuove e divergenti strategie di sviluppo e controllo delle città. Da un lato infatti sembrerebbe necessaria una complessiva ri-organizzazione dei sistemi urbani entro strutture ampie ed onnicomprensive dall'altra non si può ignorare un continuo diffondersi di pratiche di condivisione in grado di costruire strutture sociali e spaziali minute (Bianchetti & Sampieri 2014). In Italia, così come in diverse parti del mondo si può sempre più frequentemente osservare, un crescente numero di iniziative in grado di raccogliere piccole comunità attorno ad interessi comuni spesso capaci di incidere sulla qualità della vita e di modificare lo spazio urbano. Questa divergenza suggerisce di rivedere le categorie conoscitive e gli approcci al progetto entro configurazioni in grado di cogliere una realtà articolata e variegata fatta di piccole esperienze locali ma anche inserita in sistemi urbani estesi. La strada proposta è quella di provare a comprendere tale complessità attraverso una più dettagliata lettura degli spazi attraverso le forme di proprietà, tema non più esclusivamente esauribile entro una definizione polarizzata di privato e pubblico.

Parole chiave: social practices, neighborhood, economic

1 | Un ritorno al locale

Le nuove prospettive di sviluppo e di governo delle città sembrano sempre più insistentemente spingere verso forme urbane ampie, dense e talora policentriche: megalopoli, regioni urbane, città metropolitane. Una tendenza che sembra trovare giustificazioni sia in una progressiva saturazione degli spazi di margine fra città e campagna così come in un complessivo ripensamento delle periferie urbane. Tale prospettiva, tuttavia, afferisce non solo a questioni spaziali ma un più ampio cambiamento nelle dinamiche sociali, economiche e politiche: la globalizzazione e delocalizzazione dei mercati, l'atomizzazione sociale, la decollettivizzazione del lavoro, le migrazioni, la contrazione delle disponibilità economiche pubbliche e private etc.
D'altra parte, tali mutamenti hanno anche mosso verso una maggiore complessità dei bisogni della società ed a una sempre più marcata difficoltà di soddisfazione di tali esigenze entro quei canali sui quali la società civile occidentale aveva basato la cura del benessere individuale e collettivo: l'intervento statale, l'iniziativa privata, la famiglia nucleare (Esping Andersen, 2002). Questo *gap* ha inoltre favorito un progressivo e più duraturo coinvolgimento, non sempre strutturato, dei cittadini attraverso pratiche di cooperazione che nella loro spazializzazione hanno dato prova di poter apportare significative trasformazioni della città. Infatti, nonostante un appurato indebolimento dei legami sociali (Sennett., 1999) ed una diffusa *desafflition* (Debordeaux, 1994) sembra riaffiorare, quantomeno quale forma di reazione al disagio, un desiderio di cooperazione e di ri-appropriazione del territorio. Il fenomeno si può oggi osservare entro una costellazione di spazi minuti, esito di azioni collettive, raramente applicazione di modelli predeterminati e più spesso risultato di una 'natura incrementale' (Cottino, 2009) e di dinamiche di 'interazione trasversale' (Crosta, 2007): Case di Quartiere a Torino, Beni Comuni a Napoli, Laboratori Urbani in Puglia ma anche *cohousing*, gruppi d'acquisto, officine creative, beni demaniali occupati etc. Pratiche locali che sulla base di iniziali forme di *ideoritmia* (Barthes, 2004), comunanza (Todros, 2014) e attorno ad interessi comuni e ad affinità postmoderne (Ambrosini, 2005) hanno costruito nuove località (Appadurai 1996). Questo sistema di relazioni, orientato dalla 'dimensione pratica' del vivere vicini, è riu-

scito a ri-affermare un desiderio di autorappresentazione e identificazione della collettività, più o meno estesa, sul territorio. Un desiderio che si è espresso con maggiore insistenza proprio in quelle porzioni di territorio ove il disagio, le disuguaglianze sociali e l'ingiustizia spaziale (Soja, 2010) erano già apparse significative sul finire del secolo scorso.
Queste pratiche, fortemente radicate nel contesto locale, e talvolta intrecciate con la storia delle politiche urbane cittadine[1], nel loro reiterarsi entro porzioni di spazio circoscritte e identificabili, hanno dato luogo a piccole o grandi trasformazioni materiali, a partire da un riposizionamento delle categorie di vita locale e di convivenza (Cremaschi, 2008). E' infatti significativo riconoscere quanto tali strutture offrano servizi differenti, non solo in relazione ai gruppi coinvolti ed agli spazi disponibili, ma anche in riferimento al *background* nel quale si inseriscono. Questa capacità di sedimentare nello spazio relazioni e depositare valori – economici, sociali e culturali – nuovi deposita nel tessuto urbano un rinnovato interesse verso il vicinato. Un tema che suggerisce di rivedere la geografia urbana entro una conformazione frammentata, fatta di *rapprendimenti* dai confini labili, talvolta accavallati, e per lo più non coincidenti con le partizioni funzionali e amministrative delle città contemporanee. Ove questi raggruppamenti si costituiscono e consolidano, un nuovo rapporto fra spazio e cittadini si ri-articola entro forme che certamente richiamano al concetto di quartiere ma che, come già aveva osservato Marco Cremaschi un decennio fa, sembrano per lo più riconducibili a 'comunità di pratiche' piuttosto che a distretti funzionalmente identificabili o territorialmente circoscrivibili.
La città, entro questo scenario, si configura in ogni caso come un sistema complesso nel quale la capacità di conoscere e controllare la dimensione globale deve confrontarsi con minute e specifiche realtà locali. Un'attenzione alla quale le dinamiche di sviluppo urbane del nuovo millennio ci avevano un po' allontanato, orientandoci maggiormente all'osservazione di fenomeni sovra-locali (mobilità, etc) o extra urbani (*sprawl* etc).

2 | Guardando ad oriente

La gestione di megalopoli e regioni metropolitane è forse una frontiera nuova per molte amministrazioni europee ma di certo non una novità per i grandi centri urbani asiatici, soprattutto in relazione alle differenti prospettive di sviluppo che le città orientali hanno per i prossimi anni: alcune statistiche, relative alla situazione cinese, prevedono infatti un crescente urbanizzazione[2] che supererà il 60% entro il 2020 essendo partita, quarant'anni fa, dal 18% ed attestandosi oggi intorno al 52%.
Tali dinamiche porteranno la pianificazione urbana cinese a doversi confrontare con vere e proprie megalopoli (Berg, Bjorner; 2014) che potranno raggiungere i 130 milioni di abitanti come nel caso dell'asse *Jing-Jin-Ji* (Beijing, Tianjin e la regione dell'Hebei). Una prospettiva che non riguarda solo la regione della capitale ma che la Repubblica Popolare Cinese ipotizza anche per le zone limitrofe a Shanghai e a Guangzhou, più a Sud.
Queste post-metropoli dovranno certamente risolvere questioni ecologiche e di mobilità ma non potranno neppure esimersi dall'affrontare il complesso divario fra macroscopiche dinamiche complessive e, sempre più difficili da cogliere, realtà locali. Un tema con il quale già da diverso tempo le metropoli Cinesi si sono dovute confrontare data la attuale popolosità ed estensione di diversi centri urbani.

La città cinese è, infatti, storicamente caratterizzata dalla presenza di molteplici *boundaries*, che già in passato aiutavano a definire, non tanto le diverse funzioni dei singoli edifici, quanto più spesso le differenti comunità locali. Durante gli anni dell'impero (sino al 1911) l'urbanizzazione cinese si basava sulle mutue comunità, che abitavano territori di proprietà unicamente pubblica, e attraverso cui si portava avanti la cura del benessere collettivo. La divisione in comunità organizzate - *fang*, distinti secondo gruppi professionali ed etnici, definiva un tessuto settorializzato, segnato da recinzioni al cui interno erano costruite le abitazioni delle singole famiglie. All'interno di ciascun "*li*"(Rowe, Forsyth, Kan, 2016) venivano svolte la maggior parte delle attività individuali e collettive limitando di fatto la necessità di doversi spostare al di fuori della propria comunità. Sebbene nel succedersi delle diverse dinastie e nel passare dei secoli il numero e la gerarchia di queste strutture sia variata l'omogeneità del tessuto urbano e la stabilità dei flussi migratori garantita da questo sistema è rimasta pressoché immutata fino all'avvento del comunismo. Le nuove politiche sociali ed economiche promosse da Mao Tze Tung, di fatto re-interpretarono questo modello attorno a logiche produttive con la creazione dei *danwei*,

[1] Ad esempio alcune delle Case di Quartiere di Torino sono esito più o meno diretto del sistema di interventi che il comune aveva messo in atto per rigenerare le periferie degradate già dagli anni 90, o ancora il più recente fenomeno di 'collettivizzazione' dei beni pubblici in 'beni comuni' che sta promuovendo la giunta Demagistris a Napoli.

[2] calcolata sul numero di abitanti che vivono in città rispetto a quelli che risiedono in campagna.

ovvero unità di lavoro, concettualmente non dissimili dalle manifatture italiane del '700/'800. Queste strutture, sociali e spaziali, oltre che occupazionali, vennero introdotte nel 1948, come misura temporanea, e formalizzate nel '51 come un sistema di *welfare* che non identificava solo il posto di lavoro ma una struttura organizzativa, politico e sociale, in grado di sostenere educazione, finanza, cultura, sanità per coloro che vi abitavano. Nel 1957 il 90% della forza lavoro urbana apparteneva alle unità di lavoro talune volte private ma maggiormente governative. La popolazione restante era definita come 'lavoratori individuali o senza lavoro' e abitava in tessuti interstiziali fra un'unità e l'altra o fuori dalla città consolidata. Con alcune variazioni il sistema di fatto rimase intatto fino al 1978, quando, completatasi la rivoluzione culturale Deng Xiaoping avviò le manovre di apertura ai mercati esteri e la progressiva dismissione dei *danwei*.
La città cinese contemporanea non ha tuttavia perso la chiara e riconoscibile distinzione in *compounds* che ancor oggi è alla base della cultur urbana spaziale ed organizzativa. Sebbene sembri si sia affievolita la carica sociale ed il ruolo di tutore del benessere locale delle comunità locali permangono marcate le strategie di distinzione e separazione che identificano in maniera chiara confini ed accessi.
Alcuni servizi rivolti esclusivamente ai residenti continuano ad essere collocati all'interno dei *compounds*, tipicamente nel basamento degli edifici, ma questo non sempre riesce a qualificare le 'comunità' e a ricostruire identità locali.

3 | Proprietà e spazi

Proudhon già nel 1939 aveva messo in evidenza la rilevanza del principio di proprietà quale assetto sociale utile a favorire la cura di un bene, ed in questa direzione lo spazio non fa eccezione. Le circoscritte esperienze alle quali si è fatto riferimento nel primo paragrafo raccontano però di 'un altro modo di possedere, un'altra legislazione, un altro ordine sociale' (Cattaneo, 1956) in cui la 'cura' un luogo o di un servizio è da riferirsi più alle pratiche ed agli usi che all'effettivo possesso. Il sistema da esse descritto non appare infatti muoversi nella direzione di creare un mercato privato e neppure intenzionato ad aprire una nuova stagione di privatizzazione del bene comune (Marotta, 2013); forse più incline ad una 'collettivizzazione' dello stesso. In altre parole, le strategie messe in campo non sembrerebbero spingere verso una delegittimazione della sfera pubblica ma ad una 'minore' (Bianchetti, 2011) rilevanza di essa nel sistema urbano. La cooperazione e la coesione sociale, in altri termini, propongono una ri-articolazione del patto sociale fra cittadini e stato, favorendo nuove interazioni in grado di generare beni comuni. Attorno a questo tema, il 'comune', si è accesso un denso dibattito che ha visto diversi studiosi confrontarsi in marito al suo valore contemporaneo (Hardt & Negri 2010), ai sui suoi vantaggi (Mattei 2011, 2015) ed al suo difficile inserimento nel sistema economico e sociale contemporaneo (Vitale 2013). Va detto che la disputa sembra oggi essere fortemente influenzata dalle differenti posizioni in riferimento a cosa sia 'bene comune': un regime proprietario (Ostrom, 1990), una modalità d'uso condivisa o più ampiamente un bene utile all'esercizio dei diritti fondamentali nonché al libero sviluppo della persona (Rodotà, 2012).
L'incidenza spaziale del fenomeno sembra tuttavia essere stata parzialmente trascurata, soprattutto nella sua dimensione urbana. Certamente una lettura morfologica di questi luoghi necessita di rivedere gli strumenti e le categorie con le quali tradizionalmente abbiamo provato a leggere la città e le sue dinamiche di sviluppo. Quello che sembrerebbe necessario è infatti superare I tradizionali dualismi polarizzanti a favore di categorie più flessibili ed inclini a riconoscere gradienti piuttosto che distinzioni ed intorni piuttosto che margini.
In questa direzione un approccio integrato con le discipline giuridiche ed economiche permetterebbe di approfondire il tema e comprendere con maggiore dovizia le differenti declinazioni e specifiche attribuite al tema 'proprietà' e che per lungo tempo l'urbanistica ha esaurito in una, forse oggi semplicistica, distinzione fra private e pubblico.

4 | Proprietà e città

L'esercizio che si intende suggerire ed intraprendere è quello di adottare tassonomie proprie della scienze economiche allo spazio.
Una prima strategia di distinzione suggerisce di differenziare i beni, nel nostro caso gli spazi, in base alla possibilità di limitarne l'utilizzo - escludibilità. Un secondo criterio ad esso connesso identifica la rivalità come quel carattere che definisce l'influenza che ha l'uso di un certo bene sul godimento dello stesso da parte di qualcun altro, in altre parole definisce la sua limitatezza. Attraverso questa duplice distinzione è possibile identificare quattro regimi proprietari specifici (Ostrom, 1990) in relazione alle loro proprietà:

- Privati, ovvero soggetti ad escludibilità e rivalità;

- Pubblici, non escludibili e non rivali;
- Beni di Club o monopoli naturali, definiti da escludibilità ma non rivali;
- Beni Comuni, non escludibili e rivali.

E' tuttavia opportuno sottolineare quanto il recente dibattito abbia di fatto avvicinato al concetto di bene comune i 'beni pubblici sociali', ovvero quell'insieme di beni *extra commercium* il cui valore è indipendentemente dalla titolarità formale dei diritti su di esso: ovvero in relazione più all'uso che al mercato. Questa specifica permette di identificare una necessaria ed ulteriore distinzione che permetta di discernere diritti reali ed acquisiti dalla continua e perpetua concertazione fra soggetti fruitori e reali proprietari. In questa direzione ci viene in aiuto un'altra tassonomia propria degli studi economici (Mas-Colell et al. 1995) e che permette di identificare i differenti diritti di proprietà in relazione alle disponibilità di intervento sul bene. Questa distinzione permette infatti di distinguere la possibilità di accedere al bene (accessibilità), di escluderne l'accesso ad altri (escludibilità), di modificarlo (*managment*) e di rivenderlo (alienazione).

L'applicazione di queste categorie allo spazio renderebbe evidente la non coincidenza fra le proprietà d'uso (accessibilità e *managment*) e le disponibilità pertinenti di chi ha i diritti reali.

Attribuzioni

Benché il lavoro presentato sia esito di una ricerca congiunta e svolta in continuo dialogo, ai soli fini di attribuzione dei capitoli i paragrafi 2 e 4 sono stati redatti da Elena Pressacco e la redazione dei paragrafi 1 e 3 sono stati redatti da Simone Devoti.

Riferimenti bibliografici

Appadurai A. (1996), *Modernity at Large*, University of Minnesota Press, Minnesota.

Barthes R. (2004), *Comment vivre ensemble*, Cours et séminaire au collége de France, 1976-1977, Seuil, Paris.

Bianchetti C. & Sampieri A. (2014), "Can shared practices build a new city?" *Journal of architecture and urbanism*. 38, pp. 73-79.

Bauman Z. (2001), C*ommunity. Seeking Safety in an Insecure World*, Polity Press, Cambridge.

Berg P.O., Bjorner E. (a cura di, 2014), *Branding Chinese Mega-Cities*, Edward Elgar, Cheltenham.

Bertaud A. (2014), *The formation of urban spatial structur*e, Working paper for Marron Institure for Urban Management, April.

Burrows R., Rhodes D. (1998), "Pattern of neighbourhood dissatisfaction" in *England in Findings*, Joseph Rowntree Trust, York.

Chen F., Kevin T. (2013), *Chinese Urban Design*, Surrey, Ashgate.

Cremaschi M. (2008), *Tracce di quartieri. Il legame sociale nella città che cambia*, Franco Angeli, Milano.

Crosta P. L. (a cura di, 2007), *Casi di politiche urbane. La pratica delle pratiche d'uso del territorio*, Franco Angeli, Milano.

Debordaux (1994), "Désaffiliation, disqualification, désinsertion", in *Rescherches e Previsions* vol. 38 pp.93-100, consultabile su http://www.persee.fr/doc/caf_1149-1590_1994_num_38_1_1668

Hardt M., Negri A. (2001), *Comune. Oltre il privato e il pubblico*, Rizzoli, Milano.

Esping Andersen, (2002), *Why we need a new welfare state*, Oxford University Press, Oxford.

Keenan P., Lowe S., Spencer S. (1999), "Housing abandonment in inner cities-The politics of low demand for housing" in *Housing Studies*, no. 40(5), pp. 703-716.

Laurence J.C.M (2005), Fulong Wu, Restructuring the Chinese City: Changing society, economy and space, Routledge, Londra.

Li S. (2014), *Understanding the Chinese City*, Sage, Londra.

Masahisa F., Krugman P., Venables A. J. (1999*), The Spatial Economy*, MIT Press, Cambridge.

Mas-Colell A., Whinston M. D. & Green J. R. (1995). *Microeconomic theory*. Oxford University Press, London.

Mattei U. (2011), *Beni comuni, un manifesto*, Laterza Editori, Roma – Bari.

Mattei U.(2015), *Il benicomunismo e I suoi nemici*, Einaudi, Torino.

Mumford K., Power A. (1999), *The slow death of Great Cities? Urban Abandonment or Urban Renaissance*, YPS, York.

O'Sullivan A. (2007), *Urban Economics,* McGraw – Hill international edition, New York.

Ostrom E. (1990), *Governing the commons, the evolution of institutionalizations for collective action,* Cambridge Univerity Press, Cambridge.
Richardson G., P., H. (2010), "Urban Structure and Ecomonic Growth", in *Annual Meeting of the Western Regional Science Association*, Sedona, Arizona, pp.1–48.
Rodotà S. (2013), *Il terribile diritto. Studi sulla proprietà privata e i beni comuni*, il Mulino, Bologna.
Rowe P. G., Forsyth A., Kan, H. Y. (2016), *China's Urban Communities: Concepts, Contexts, and Well-Being*, Birkhäuser Verlag, Basel.
Saskia S. (2011), *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, California.
Secchi B. (2013). *La città dei ricchi città dei poveri.* Laterza, Roma.
Sennett R. (1999), *Usi del disordine. Identità personale e vita nella metropoli*, Costa e Nolan, Milano.
Sennett R. (2012), *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano.
Soja E.W. (2010), Seeking Spatial Justice, University of Minnesota Press, Minnesota.
Todros A. (2014), "Comunanze", in Bianchetti C. (a cura di), *Territori della condivisione. Una nuova città?*, Quodlibet, Macerta, pp.40-45.
Tomba, L. (2014), *The Government Next Door*, Cornell University Press, New York.
Vitale E. (2013), *Contro i beni comuni. Una critica illuminista*, Laterza, Roma – Bari.

Distretti terziari, specializzazioni contemporanee e processi di rigenerazione. Temi e approcci emergenti dalle esperienze europee

Giulia Fini
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *giulia.fini@polimi.it*

Abstract
Il contributo affronta il tema del ripensamento dei distretti terziario-direzionali della città contemporanea che intercettano oggi nuove domande di rigenerazione, in relazione a una diminuita attrattività o per specifici problemi di dismissione, per richieste crescenti di comfort e qualità degli spazi aperti e costruiti, per i cambiamenti nelle forme del lavoro. Nella prima parte del testo il tema è inquadrato come parte di uno sfondo di ricerca e di un dibattito disciplinare più ampi (il ripensamento degli ambiti specializzati della città contemporanea, i processi di frammentazione del territorio, l'emergere di 'nuovi funzionalismi'). Attraverso una mappatura di casi europei, l'articolo propone una geografia di distretti terziario-direzionali, segnala le dinamiche ricorrenti e alcuni caratteri per interpretarli, richiama infine una selezione di ricerche esplorative (sezioni 1 e 2). Nelle parti successive del testo (sezioni 3 e 4) sono esaminati in dettaglio due interventi di rigenerazione di aree terziarie, complementari rispetto all'obiettivo di identificare i principi e dispositivi di progetto. Complessivamente, si può sottolineare l'intenzione di 'rilavorare' le aree in modo transcalare, attraverso interventi tesi a migliorare l'abitabilità locale dei distretti, le relazioni e l'attrattività alla scala urbana, il ruolo, infine, alla scala territoriale.

Parole chiave: rigenerazione urbana, aree terziarie, dispositivi

1 | Il ripensamento dei distretti terziario-direzionali

Il contributo affronta il tema della rigenerazione e riconfigurazione dei distretti terziario-direzionali della città contemporanea. Si articola in due parti distinte, fra loro connesse. Nella prima parte (sezioni 1 e 2) sono richiamati alcuni elementi in relazione a un'attività di ricerca più ampia in cui il contributo si colloca, con riferimento al dibattito disciplinare e al contesto europeo. Nella seconda parte si esaminano due importanti progetti di rigenerazione di aree terziario-direzionali. Scelti per la loro diversità, questi casi sono ritenuti complementari per osservarne criticamente i dispositivi di progetto e i processi di trasformazione. Il primo progetto, Lione Part-Dieu, è un distretto unitario, con un'immagine architettonica forte, realizzato a partire dagli anni '60 del '900 secondo i principi del movimento moderno, attualmente oggetto di un progetto di rimodellazione per opera del soggetto pubblico. Il secondo, Amsterdam Amstel, è un intervento parcellizzato prevalentemente privato, caratterizzato da uno sviluppo incrementale e oggetto di diffuse forme di dismissione e sottoutilizzo.
L'ipotesi sondata nel contributo è che anche gli interventi terziario-direzionali stiano oggi intercettando nuove domande di rigenerazione, collegate ai cambiamenti delle forme del lavoro e dei sistemi economici, alla necessità migliorare le condizioni di abitabilità e l'articolazione spaziale, a richieste crescenti di comfort ambientale e qualità degli spazi aperti e costruiti. Se si considerano diversi contesti europei (cfr. la Figura 1), si osserva come numerosi interventi non hanno mantenuto nel tempo la stessa rilevanza e attrattività per la localizzazione di funzioni terziarie, istituzionali e scientifiche. Una condizione che può essere rintracciata in aree metropolitane che hanno conosciuto processi di 'terziarizzazione' spinta in tempi brevi, con una crescita economica legata a specifici settori come quello bancario, finanziario, ITC, web e new-economy. Il successivo cambiamento del ciclo economico e la crisi internazionale del 2007 hanno prodotto in questi contesti lo svuotamento e la dismissione di immobili terziari o di intere aree, con pesanti conseguenze sullo spazio fisico: si tratta dei casi di Amstel III e Sloterdijk ad Amsterdam, Eschborn a Francoforte, Zaventem a Brussels, etc.
Oltre a questa prima condizione è possibile rintracciarne una seconda, dove il ripensamento dei distretti terziario-direzionali non è tanto causato da specifici problemi di *vacancy*, ma dalla necessità di ammodernare gli interventi. Realizzati fra gli anni '60 e la fine degli anni '80 - in alcuni casi ancora legati ai principi del movimento moderno - sono complessi che non risultano essere più rispondenti alle

forme del lavoro, alla fornitura di servizi, alle richieste di comfort e prestazioni energetiche attuali. Pur con ruolo e un peso diverso, si tratta dei casi di La Défense a Parigi, la Part-Dieu a Lione, Mériadeck a Bordeaux, ma anche del Centro Direzionale di Napoli, del Fiera District di Bologna, del quartiere EUR di Roma (quest'ultimo con una realizzazione precedente).

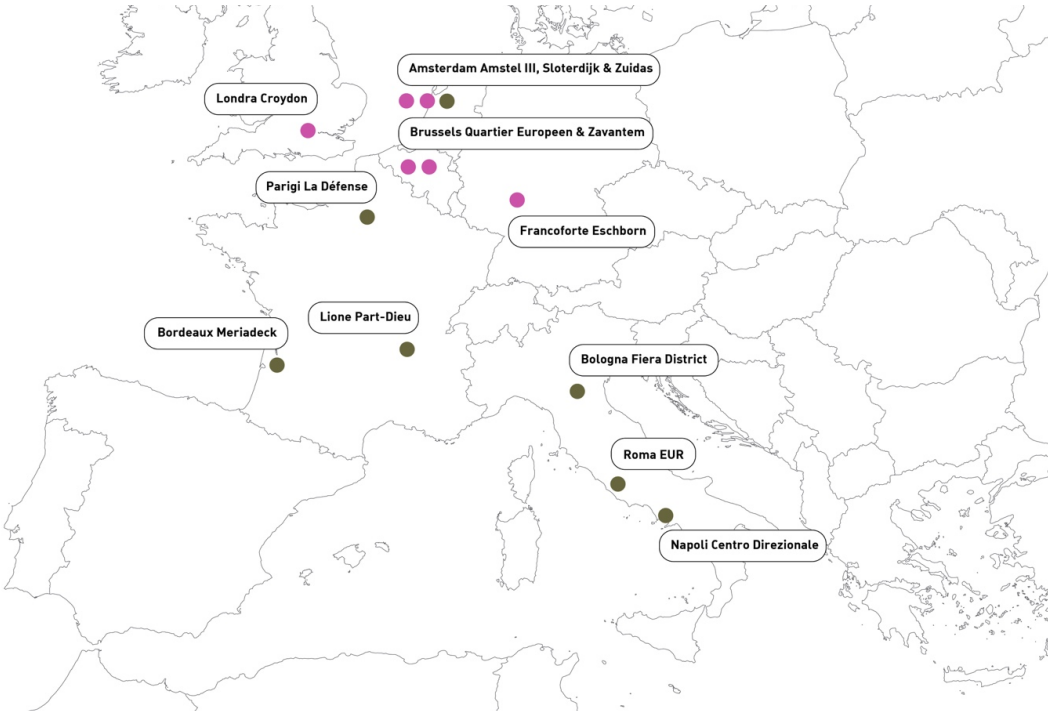


Figura 1 | Mappatura dei distretti terziario-direzionali oggetto di studio. Con il colore marrone gli interventi unitari, con il colore rosa gli interventi parcellizati. Fonte: elaborazione dell'autrice.

Specializzazioni contemporanee e dimensione territoriale

Come segnalato in apertura, il ripensamento dei distretti terziario-direzionali è un tema che si inserisce in uno sfondo di ricerca più ampio, che riguarda gli ambiti specializzati del territorio contemporaneo: 'poli funzionali', 'cittadelle', insediamenti con una funzione prevalente, spesso collocati in aree di frangia del territorio urbano e metropolitano. Si tratta di interventi cruciali ma al contempo problematici dei sistemi territoriali, perché concepiti prevalentemente per il loro ruolo economico e come catalizzatori di funzioni e flussi (se non di capitali) sovra-locali. Negli anni è tuttavia emersa con chiarezza la necessità di ridefinirne le difficili relazioni con il contesto, ripensarli come parte di concatenazioni complesse, migliorarne le condizioni di abitabilità attraverso i caratteri ambientali e l'articolazione spaziale, a supporto delle pratiche che vi hanno luogo (emergenti e via via consolidatesi).

Questo tema dialoga con una parte della ricerca geografica e urbanistica che ha sottolineato in vario modo la natura frammentata e discontinua assunta dal territorio contemporaneo durante il XX secolo. L'incisiva locuzione «arcipelaghi e enclave» (Petti, 2007) si riferisce a due grandi figure che hanno strutturato le politiche territoriali in relazione al paradigma della sicurezza e del controllo: «la figura dell'arcipelago, cioè di isole fra loro connesse, e quella dell'enclave, cioè di isole tra loro irrimediabilmente separate», entrambe rappresentative di processi di riorganizzazione e separazione di insediamenti fra loro discontinui (Secchi, 2007: XII).

Le figure dell'arcipelago, dell'enclave e del frammento, sono utilizzate da molti autori per tratteggiare i processi insediativi contemporanei: dall'«arcipelago metropolitano specializzato» di Indovina (2009: 175-197), agli esercizi compositivi concettuali del 'domino', 'puzzle' e 'bricolage' di Viganò (1999: 137-141), fino a ricerche contestuali, come la «patchwork metropolis» di W.J. Neutelings (1991) riletta recentemente da Pisano (2018). In quest'ultima lettura del territorio olandese è la 'patch' ovvero la tessera, il frammento, a comporre il territorio, in un accostamento di interventi e morfologie semplicemente giustapposte, come una visione dall'alto di molti contesti urbani permette di osservare.

Diversi contributi internazionali hanno sottolineano la varietà degli insediamenti specializzati e le geografie del territorio contemporaneo già dalla fine degli anni '90. Fra questi P. Hall (2001) con i termini di *new business district*, *specialized subcentre*, *R&D intensive centre*, etc., ma anche K. Kunzmann (2001) con i neologismi più evocativi quali *aeroville*, *funurbia*, *university town*, *technopolis*, *shopping city*, parte del «city-

regional archipelago model». Queste letture sono rafforzate, fra gli altri, da M. Bontje e J. Burdack (2011) che nello studio dei processi insediativi indicano la compresenza in letteratura di un approccio 'decentrista' (che riconoscerebbe una continua dispersione e forme di decentramento) e di un'interpretazione 'centrista' che individua forme di agglomerazione o di riconcentrazione periferica, in relazione agli ambiti specializzati, con funzioni legate ai trasporti, al commercio, all'intrattenimento, alla fornitura di servizi, alla produzione materiale e immateriale (si vedano anche, su questa linea di lavoro: Agnoletto *et. al.*, 2007; Indovina, 2009: Brunetta e Morandi, 2009; Fini, 2010 etc., fino alle interpretazioni più recenti di Balducci *et. al.*, 2011; Balducci *et. al.*, 2017: 33-36).
Tra le aree morfologicamente riconoscibili è quindi possibile riconoscere non solo gli ambiti specializzati tradizionali che hanno segnato la crescita e lo sviluppo urbano degli ultimi due secoli (gli insediamenti industriali, portuali e ferroviari, i quartieri di edilizia residenziale pubblica, etc.). Emergono anche gli spazi e le attività connesse agli sviluppi economici, infrastrutturali o di servizio degli ultimi decenni: le aree aeroportuali con le attività collegate, i poli logistici con gli spazi di stoccaggio e movimentazione delle merci, le aree terziarie e direzionali, i nodi extra-urbani delle stazioni dell'alta velocità, le cittadelle del commercio, dell'intrattenimento e dello sport, i centri ospedalieri e i campus scientifico-tecnologici, fino agli insediamenti fieristici ed espositivi. Un territorio extra-urbano che si caratterizza pertanto non solo dalla bassa densità e da materiali di grana fine, ma da un sistema di attrezzature e specializzazioni composito.

2 | Aree specializzate e spazi del lavoro: interpretazioni e rilevanza

Il tema degli ambiti specializzati e del loro progetto si lega a una riflessione che interpreta lo spazio e la società contemporanei come caratterizzati in misura crescente da separazioni fisiche e sociali. L'accostamento o l'eventuale convivenza di queste 'differenze' - di attività, popolazioni, pratiche - riporta al centro della disciplina alcune grandi nodi dell'urbanistica del Novecento e delle sue tecniche, come lo zoning, o come la necessità di configurare nuove *mixitè* con l'obiettivo di dare forma a territori sostenibili e inclusivi (su questa linea di riflessione si vedano Barattucci, 2013: 18 e Gabellini, 2018: 37).
In queste geografie articolate prendono forma e si riorganizzano vecchi e nuovi 'funzionalismi'. I primi legati alle tradizionali separazioni e attività novecentesche, alla «riduzione funzionalista come sottovalutazione della varietà degli usi» (Bianchetti, 2016: 11), i secondi propri dell'epoca e dello spazio neoliberale. L'autrice - pur con un senso in parte diverso - sottolinea come anche lo spazio contemporaneo sia soggetto a nuove forme di riduzionismo «che vorrebbero la società e il territorio piatti» (*ivi:* 14) e che conducono a separazione, semplificazione e a una diminuizione della comprensione dello spazio urbano.
A ridosso di questi ragionamenti si aprono due fronti di progetto significativi per gli ambiti specializzati della città contemporanea. Da un lato è in questi ambiti in cui il riduzionismo o la separazione di funzioni e pratiche (così come una loro eventuale relazione e *mixitè*) risultano ancora problematici e da ripensare in chiave attuale. Dall'altro vi è la sfida di tenere insieme uno spazio fisico, che in questi luoghi è esito di dinamiche economiche sovralocali e preponderanti, con società, valori e prassi in cambiamento, come sottolinea Gabellini con un richiamo a Farinelli (Gabellini, 2018: 37).
Concentrandoci invece sui luoghi del lavoro, la loro modificazione costituisce una fenomenologia del progetto contemporaneo per la quale vi è un interesse che attraversa le scale, intersecandosi con letture di fenomeni di portata maggiore. Per Forino (2010: 4-5), con particolare riferimento agli uffici, il luogo del lavoro rappresenta uno dei «grandi sistemi dell'organizzazione sociale e, come tale, non ha mai smesso di essere ripensato», attraverso la combinazione di elementi stabili e di altri che cambiano rapidamente, in relazione agli assetti economici, sociali-organizzativi e tecnologici. Spazi che rappresentano un tangibile riflesso del proprio tempo, «le sedi del terziario si modificano soprattutto con la trasformazione dei valori economici e delle condizioni ambientali, riflettendo i cambiamenti della società (…) secondo una concezione «più aderente alla realtà rispetto al disegno dell'abitazione» (*ibidem*).
Sulla stessa linea di riflessione, anche per Aureli e Tattara (2015), le trasformazioni che riguardano gli uffici mostrano non solo «an act of recycling an increasingly underused typology, but a possibility of giving (…) spatial form to the contemporary condition of labor in which work, domestic labor, socialization, rest, and exchange are no longer separate spheres but part of the same productive stream».
Per Secchi infine (2011, 2010) è nei "momenti di passaggio da un sistema di produzione all'altro o (…) al mutare delle relazioni fra capitale e lavoro" che prende corpo una nuova questione urbana. I mutamenti attualmente in corso nei campi della produzione e del lavoro, insieme alla crisi globale degli ultimi anni, riflettono questi caratteri: è in questi momenti che si manifesta una riorganizzazione spaziale e tecnologica della produzione, insieme a nuovi rapporti sociali e nuovi assetti geo-politici. Questi brevi

richiami servono a sottolineare come la 'lente' di osservazione degli spazi del lavoro, della produzione e del terziario, è considerata da molti autori proficua per indagare le nuove sfide della sostenibilità ambientale e sociale delle regioni urbane, anche in relazione alla necessità di ripensare alcuni principi e assetti che hanno invece caratterizzato il secolo precedente.

Il quadro europeo: caratteri dei distretti terziario-direzionali

In letteratura, ricerche che affrontano in modo sistematico il tema della rigenerazione degli spazi del terziario o ne presentano un quadro complessivo sono ancora poco numerose: più frequenti le analisi, anche comparative, di contesti specifici, con l'approfondimento di strumenti di progetto e politiche di modificazione (Jansen, Wünnemann, Roost, 2017 su Francoforte; Remøya, Street, 2018 su Rotterdam e Croydon, etc.). Nozeman e van der Vlist (2014) trattano il tema con affondi su dieci contesti nazionali, con un interesse legato al mercato immobiliare, mentre la ricerca olandese *The Flexible City* (Bergevoet, van Tuijl, 2016), con la sua ampia casistica e il suo sguardo transnazionale, mostra come la dismissione e il ripensamento di distretti ed edifici terziari sia un fenomeno rilevante in molti contesti europei: i Paesi Bassi, il Regno Unito, la Germania, l'Irlanda, la Francia.

Una prima mappatura di casi e progetti europei (cfr. Figura 1) compone un'interessante geografia del tema attraverso la quale osservare come questi distretti siano oggetto di logiche compresenti: dismissione, rigenerazione, ammodernamento, sviluppo parziale, talvolta in maniera combinata. Per comporre una prima tassonomia è possibile interrogare i casi alla luce di alcuni aspetti di seguito proposti, con la possibilità di costruire ulteriori mappature:

- periodo di costruzione e sviluppo (a partire dal secondo dopoguerra in Europa; in relazione a periodi di particolare crescita economica in specifici contesti);
- la distanza dal cuore dell'agglomerazione (con la collocazione all'interno del centro urbano, nelle prime aree di espansione, nelle frange più esterne);
- il rango dell'area metropolitana (con interventi che si collocano sia in aree metropolitane con un ruolo economico forte sia in contesti periferici. La realizzazione di interventi direzionali ha infatti costituito una delle operazioni architettoniche peculiari della seconda metà del '900 con l'obiettivo di modernizzare i centri urbani e supportare lo sviluppo di nuove attività economiche: si veda per esempio la politica delle *Métropole d'équilibre* francese).

Riguardo alle tipologie, è possibile individuare progetti unitari con alle spalle un numero limitato di ideatori, spesso pubblici, e interventi parcellizzati, con una pluralità di promotori o proprietari, prevalentemente privati e caratterizzati da uno sviluppo incrementale. La realizzazione dei primi si colloca maggiormente fra gli anni '60 e '70 del Novecento, con richiami nell'impianto e negli stili architettonici ai movimenti moderno, strutturalista e brutalista. L'idea di una 'nuova modernità' accompagna questi interventi, con l'intenzione di realizzare attrezzature di sostegno alla crescita economica, nuovi spazi per il lavoro, per la rappresentanza e i servizi. La rigenerazione degli interventi unitari si lega pertanto al "ripensamento del moderno", un tema di grande interesse per questi complessi, in modo analogo a quello che è già avvenuto con lo studio dei grandi quartieri di edilizia residenziale pubblica del '900 (Infussi, 2011). Gli interventi parcellizzati pongono invece temi diversi in quanto gli spazi pubblici, le funzioni collettive o la presenza di servizi sono limitati e i caratteri architettonici sono inizialmente poco ricercati e standardizzati.

Rispetto a questa ampia gamma di questioni, un riferimento importante è costituito dal progetto di rigenerazione del distretto parigino de La Défense: nella sua complessità mostra sia la 'durezza' e i caratteri originali degli interventi terziari unitari, sia le possibilità di modificarne spazi e funzioni, attraverso le occasioni avviate a partire dalla fine degli anni '2000 (per una ricostruzione puntuale si vedano Lenoci, 2013; Agence François Leclercq, 2015 e 2016). Osservando i due interventi di seguito presentati, ma anche il dibattito sulla rigenerazione degli edifici del terziario, l'ipotesi del lavoro qui sviluppato è che sia necessario progettare una *transizione* di questi brani di città-territorio e che la loro modificazione costituisca una scommessa per la città contemporanea. I progetti approfonditi vogliono mettere in luce questa possibilità, come suggeriscono le ricerche esplorative per La Défense (Lenoci, 2013), per Brussels Zaventem (Aureli e Tattara, 2015), o per Brussels Quartiere Europeo (Ranzato, 2017) incentrate rispettivamente sull'articolazione delle pratiche e degli spazi, su una commistione con l'abitare, sulla dimensione ecologica e la gestione delle acque. Una modificazione quindi, che non si limita al semplice progetto degli edifici ma presenta effetti spaziali in un dimensioni urbana e territoriale più ampia.

3 | Lione Part Dieu: il ripensamento di un intervento direzionale unitario

Il quartiere della Part-Dieu è collocato ad est del nucleo storico di Lione e del fiume Rodano, con un'estensione di 177 ha. Lo sviluppo dell'area a centro terziario-direzionale è legato a due scelte importanti di pianificazione nazionale. La prima, nel 1968, è la definizione della strategia francese delle *Métropole d'équilibre*, che determina la costruzione nelle principali città della Francia di nuovi poli terziari per controbilanciare l'importanza economica di Parigi. La seconda è la realizzazione nel 1979 della stazione ferroviaria di Lyon Part-Dieu, inaugurata nel 1983, con un collegamento alta velocità per Parigi (TGV Paris-Lyon – TGV Sud-Est).

Il polo costituisce oggi il centro direzionale di eccellenza di Lione. Con oltre 850.000 mq di spazi per uffici e servizi, 2.200 imprese insediate, 55.000 occupati, concentra il 25% degli uffici dell'agglomerazione, secondo solo a La Défense a livello nazionale (Grand Lyon, 2016; Métropole de Lyon, 2016). Il settore terziario copre il 91% degli occupati, il 52% ca. degli edifici ha più di 20 anni e il 64% dei proprietari degli immobili è costituito da investitori pubblici[1].

La concezione originaria del quartiere (1967) si deve a Charles Delfante, Directeur de l'Atelier Municipal d'urbanisme, e segue i principi del movimento moderno e quelli riconosciuti durante i *Trente glorieuses*[2]: un progetto unitario (*project totale*), realizzato su un podio rialzato (la *dallè*), con una netta separazione fra flussi carrabili, movimenti pedonali e funzioni. Durante gli anni '80 e '90 La Part-Dieu cresce grazie ai costi al mq inferiori rispetto La Défense, ma in modo via via disomogeneo e rallentato a favore dello sviluppo policentrico della regione metropolitana. Nel corso degli ultimi quindici anni la Part-Dieu è oggetto in misura complementare di saturazione degli spazi e di un sovraccarico di alcune funzioni (in particolare del nodo ferroviario), ma anche di fenomeni puntuali di dismissione degli immobili, poiché una parte delle strutture è ritenuta superata per gli attuali standard e le nuove richieste di spazi del lavoro.

Figura 2 | Lione Part-Dieu: foto aerea dell'intervento. Foto di Thierry Fournier

Il progetto di trasformazione: temi, principi, dispositivi

Al cuore del progetto di rigenerazione non vi è tanto la necessità di affrontare una condizione di declino economico o di spazi vacanti come nel caso successivo, ma l'intenzione di modificare l'immagine complessiva e migliorare l'attrattività della Part-Dieu, un obiettivo che presenta anche implicazioni strettamente economiche (Greater Lyon - Saentys: 2018)[3].

Il progetto Part-Dieu 2030 è lanciato nel 2009 dalla Greater Lyon; l'esito del concorso internazionale - l'*Appel d'offres pour conception et accompagnement du projet* - è l'assegnazione nel 2010 dell'incarico allo studio AUC - Ad Urbe Condita, alla testa di un gruppo articolato e multidisciplinare. Il *Plan Concept* (2010) diviene lo strumento concettuale e strategico di riferimento per la definizione dei documenti successivi: il *Plan Guide*, il *Plan de Référence Urbain V1* (2012) e il *V2* approvato nel 2014. Il progetto di trasformazione è gestito dalla SPL - Société Publique Locale Lyon Part Dieu, società di sviluppo

---

[1] I maggiori proprietari dell'area sono RFF - Réseau Ferré de France, SNCF, principale gestore ferroviario francese, l'EDF-Foncière des Régions, Gecina e Unibail come proprietari del centro commerciale.

[2] Per una ricostruzione della vicenda da parte di uno dei suoi principali attori, si veda Delfante (2009).

[3] La presenza di spazi vacanti si attesta intorno al 5% ed è determinata da un «persistent mismatch between inadequate supply and demand» (Grand Lyon – Saentys, 2018: 5). Complessivamente il distretto beneficia della stabilità economica della regione di Lione e della forza di alcuni settori trainanti (medicale, scientifico, delle comunicazioni, etc.).

pubblica fondata nel 2015 di cui la Métropole de Lyon detiene il 90% delle quote e la Ville de Lyon il 10%.
Considerando la complessità dell'operazione, non è qui possibile esaminare in dettaglio la ricchezza e l'articolazione tecnica del progetto, le tempistiche e le relazioni fra i soggetti coinvolti all'interno di un intervento 'coprodotto' fra attori pubblici, istituzionali e privati. Interessa invece chiarire i principi e i dispositivi attraverso cui uno spazio uniforme, moderno e stratificato in modo non lineare come la Part-Dieu è rimodellato. La strategia generale è sintetizzata nel titolo *Hub métropolitain contemporain* e i temi chiave del progetto – «share, hybridize and de-compartmentalize»: condividere, ibridare e 'de-compartimentare' - lavorano sulla 'scomposizione' dei principi e degli spazi del progetto originario: l'accento è sull'apertura e una nuova articolazione deve riguardare sia lo spazio fisico, sia le attività e le pratiche che vi hanno luogo. Ai temi generali corrispondono cinque strategie da cui deriva la rimodellazione complessiva dell'area all'interno di un *périmètre large* (Métropole de Lyon, 2016). Si tratta di: *mobilités durables - la surface d'échange* (con il miglioramento dell'accessibilità e il sostegno delle forme di mobilità sostenibili); la *natures en ville* (con l'incremento della naturalità dell'area); *qualité des ambiances urbaines* (dedicata al comfort dell'ambiente urbano); *combiner développement et régénération,* con una combinazione fra nuovi sviluppi e la rigenerazione degli edifici esistenti.
I cinque dispositivi progettuali risultano essere originali sia in questo contesto sia per la valenza che possono avere in interventi simili. Sinteticamente sono delineati come segue:
- *epicentré* (l'epicentro) è incentrato sulla riqualificazione degli spazi fra la stazione e il centro commerciale. Il progetto vuole intensificare questa doppia polarità per renderla più riconoscibile, integrata e attrattiva, ristrutturandola nel disegno dello spazio aperto e attraverso nuove attrezzature culturali e servizi;
- *sol facile et le socles actifs* ('suolo facile e basamenti attivi') lavorano sul suolo del distretto alle sue diverse altezze. Il *sol facile* prevede la ridefinizione degli spazi pubblici e delle connessioni della *dalle*: abbattimento dei gradini e delle interruzioni spaziali, semplificazione delle connessioni verticali, ridefinizione di sequenze e sezioni della maglia stradale. Il *socles actifs* promuove l'interazione verso l'esterno dei piani terra degli edifici, la realizzazione di funzioni temporanee all'interno e nello spazio pubblico;
- *la traverse culturelle* consiste nell'identificazione di un nuovo spazio strutturante che renda meglio fruibili le attività culturali e ricreative che possono essere potenziate nell'area (la Hall Paul Bocouse, l'Auditorium Maurice Ravel, la biblioteca municipale etc.). Questa azione si ripropone anche di lasciare spazio a configurazioni e pratiche di nuovo tipo all'interno dello spazio pubblico della *traverse* e delle sequenze urbane che dalla Part Dieu arrivano al cuore di Lione;
- la riscoperta dello *Style Part-Dieu* e lo *Skyline* lavorano sulla valorizzazione degli edifici moderni (in alcuni casi patrimonio architettonico vincolato) e sui nuovi interventi, attraverso il ripensamento del rapporto con il suolo, la conservazione delle facciate, nuovi innesti. Un intervento esemplificativo di questa strategia è quello per gli edifici Silex 1 e 2, proposto come un'operazione di «riciclaggio e ibridazione» dell'edificio originario (Ehret, 2015: 4).
Il progetto della Part-Dieu si configura quindi come un intervento avanzato e complesso, caratterizzato da una forte chiarezza dei diversi livelli progettuali: una strategia transcalare, l'identificazione di temi e principi che affrontano i nodi critici dell'intervento, l'articolazione in dispositivi e in aree di trasformazione. Attraverso la combinazione di questi strumenti si riconfigura uno spazio specializzato con le sue durezze, aprendolo a nuove possibili relazioni e sequenze alla scala urbana e metropolitana.

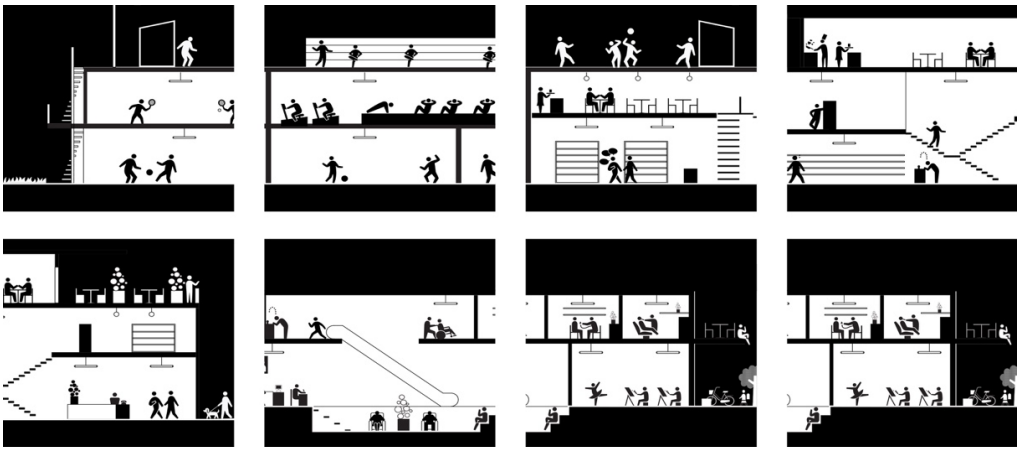


Figure 3 e *4* | Diagramma del dispositivo 'socles actifs' (sopra);
Simulazione di progetto: Place Charles de Gaulle, 25 maggio 2020 h. 14:00 (sotto).

4 | Amstel III: l'evoluzione di un office park monofunzionale

Amstel III è un office park di 250 ha collocato nel settore sud-est di Amsterdam, tra la linea ferrovia e l'autostrada A2 che collegano la città con Utrecht. A partire dagli anni '60 sono stati realizzati diversi interventi seguendo lo sviluppo lineare di queste infrastrutture: il quartiere di edilizia residenziale pubblica Bijilmeer (dal 1966), Amsterdam Poort (dal 1987), ArenA (dal 1996), le aree per uffici e produzione leggera Amstel I, II, III e infine l'Academic Medical Centre. Secondo l'impronta funzionalista alla base del settore, gli interventi presentavano in origine un carattere monofunzionale e tutt'ora sono caratterizzati da una funzione prevalente: commercio e intrattenimento ad ArenA, terziario e produzione leggera negli Amstel office parks, una prevalenza della funzione residenziale a Bijilmeer (Jolles, 2003). La pianificazione di Amstel III risale ai primi anni '70 ma la saturazione delle attività nel distretto si compie nei due decenni successivi, in concomitanza con l'importante crescita economica degli anni 1996 - 2001: i *golden years* della Amsterdam Metropolitan area, legati allo sviluppo di imprese ICT, new-media, attività congressuali e no-profit. A questa crescita corrisponde un «unprecedented construction boom for new offices in and around the city. In five years (1998-2002) 1.5 million mq of new offices were added to the stock» (Brouwer, 2014: 104): una crescita che è stata anche definita «office space tragedy» da Janssen-Jansen *et al.*, 2009).

L'attuale ripensamento di Amstel III è legato a due condizioni emerse con chiarezza negli ultimi quindici anni. La prima è una generale insoddisfazione verso i caratteri dell'area: Amstel presenta spazi ed edifici standardizzati e ripetitivi, poco caratterizzati rispetto alle attività che vi hanno luogo, alla loro visibilità, ma anche rispetto ai bisogni di chi ci lavora. Lo spazio aperto è monotono, sovradimensionato, con una scarsa attenzione ambientale e rispetto alle attività che si potrebbero svolgere: «ownership is fragmented, there is a lack of liveliness and the public and private external space is primarily designed for cars» (Aa. Vv., 2016). La seconda condizione è in relazione alle alte percentuali di uffici vacanti nell'area metropolitana e, a livello nazionale, negli interi Paesi Bassi: dei 700.000 mq di spazi per uffici, una quota variabile fra il 25% e il 30% all'inizio degli anni 2000 era sfitta o invenduta nella Amsterdam Metropolitan Area, con le percentuali più alte di tutta la regione nelle aree di Sloterdijk e Teleport, ben connesse ma periferiche e monofunzionali (DRO, 2012: 17, Brouwer, 2014)[4].

Il progetto di trasformazione: i temi e il processo

Analizzando i progetti di trasformazione di Amstel III si rileva uno spettro ampio di azioni, incentrate sulla cooperazione fra attori istituzionali, operatori privati (i piccoli imprenditori e i proprietari degli immobili) e le associazioni di lavoratori e cittadini. Il nodo cruciale, e l'interesse verso questo progetto, consiste non tanto nella definizione ex ante di un progetto articolato come nel caso precedente, ma nell'attivazione di più soggetti e nella capacità della Municipalità di fare convergere le azioni verso una strategia comune che si rafforza nel tempo (le prime trasformazioni dell'area iniziano in modo sporadico nel 2010).

L'obiettivo è trasformare Amstel III da distretto terziario monofunzionale a nuovo spazio del lavoro, del vivere e dell'offerta di servizi, attraverso una «interazione coerente fra interventi e investimenti

[4] Alcuni dati di inquadramento: la città di Amsterdam presenta uno stock di 1.3 milioni di mq di uffici inutilizzati (il 17%) su un totale di 7.5 milioni. Due milioni di mq sono conteggiati nell'Amsterdam Metropolitan Area e 7,5 milioni a livello nazionale (Brouwer, 2014: 109; DRO, 2012: 30). Sempre a livello nazionale, rilevanti rispetto a questo tema sono le città di Rotterdam, L'Aia, Utrecht ed Eindhoven (Bergevoet, van Tuijl, 2016; ZUS, 2019).

compiuti dal comune e interventi e investimenti affrontati individualmente o collettivamente dalle parti private interessate» (Gemeente Amsterdam - ZO!City 2015: 32; Gemeente Amsterdam, 2011).
Interpretando criticamente le strategie e le azioni, è possibile individuare tre livelli di progettualità: I. la definizione di una nuova visione e di interventi strutturanti l'area; II. l'attivazione di operatori privati, come stakeholders e lavoratori, con una varietà di proposte per gli spazi aperti e la realizzazione di nuove attività; III. le sinergie con le strategie più ampie promosse dalla Amsterdam Smart City e dalla Kantoreen Strategy - Office Space Strategy. Poiché queste ultime si collocavano nella fase originaria del progetto, in questo testo si da maggiore risalto al primo e al secondo livello (per il terzo: cfr. Fini, 2013; Fini e Caschetto, 2014).

Figura 5 | Amsterdam Amstel: foto aerea dell'office park e degli interventi adiacenti del settore sud-est

Spazi strutturanti e nuovi interventi
A quaranta anni dalla pianificazione di Amstel III, il primo documento ufficiale che segnala un nuovo progetto per l'area è *Amstel III: Van een monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk* ('Amstel III, da distretto terziario a distretto polifunzionale') elaborato dal DRO nel settembre 2011. L'aggiornamento della strategia è invece documentato nella *Zuidoostzuid Amsterdam. Paving the Future. Gebiedsvisie 2015-2025,* elaborato congiuntamente dalla Municipalità e dall'associazione Zo!City (zocity.nl).
Nel documento del 2011 si indicava la possibilità di una prima articolazione delle funzioni con la presenza di nuovi spazi residenziali (scelta che dato origine alla realizzazione dell'intervento Spoot! (approvato nel dicembre 2017), il rafforzamento delle relazioni con ArenA come *metropolitan highlight* e la riqualificazione dei principali spazi aperti esistenti.
Rispetto a questo ultimo punto, l'intervento più rilevante è stata la riorganizzazione in un 'railway linear park' dello spazio compreso fra la linea ferroviaria in rilevato e gli edifici terziari: un parco lineare con percorsi pedonali e ciclabili, aree attrezzate per la sosta, l'incontro o per attività sportive. Una seconda azione riguarda il ridisegno delle sezioni stradali tra gli edifici per uffici, da quelle più ampie e riconoscibili nell'impianto urbano alle secondarie. La proposta, presente in maniera meno articolata nella Vision del 2011, prende corpo nel documento del 2015 attraverso la gestione collettiva dei parcheggi, della vegetazione, dell'illuminazione degli spazi di accesso e di quelli compresi fra i lotti privati. Questo sistema si prefigge da un lato la creazione di una struttura continua e riconoscibile alla scala urbana, dall'altro ha l'obiettivo di aumentare le percorrenze lente e di attraversamento nel distretto, insieme alla qualità degli spazi aperti all'interno dei lotti.
Partendo da questi principi, il progetto *Paving the future* articola ulteriormente gli interventi secondo tre livelli. Gli interventi 'macro' sono gestiti dal pubblico, come il ridisegno dell'asse principale di Paasheuvelweg, il collegamento con l'AMC, le connessioni con la stazione di Holendrecht. Gli interventi 'meso' sono definiti da principi comuni attraverso cui rimodellare lo spazio dei lotti privatamente o collettivamente, insieme a interventi come la concentrazione di servizi ad uso delle imprese e l'apertura dei piani terra. Infine, gli interventi 'micro' riguardano l'illuminazione stradale, i parcheggi pubblici, la

segnaletica, il rafforzamento del 'community building & branding', in questo caso incentrato sulle compagnie e i servizi presenti all'interno dei lotti.

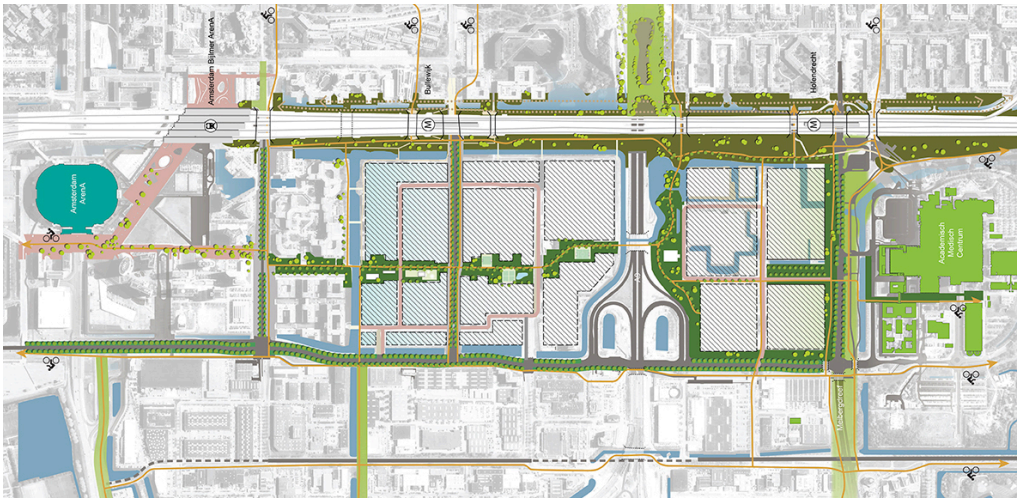


Figure 6 | Planimetria degli spazi aperti come evoluzione della Visie 2040.

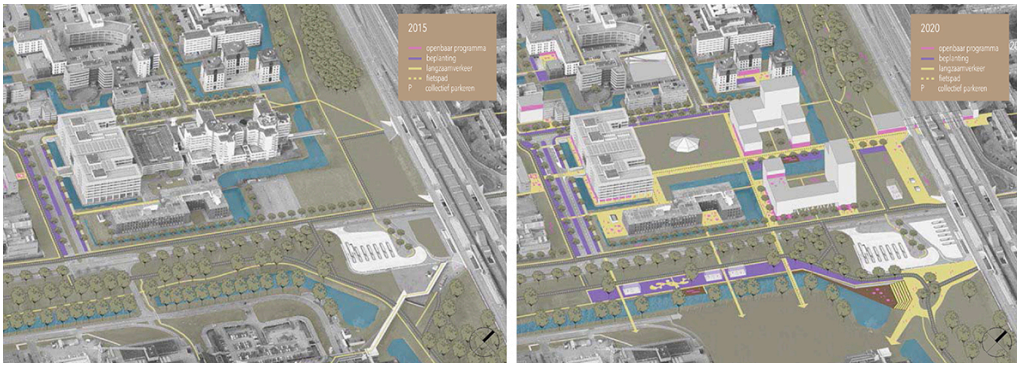


Figure 7 e *8* | Simulazione di progetto: raccordi con il circostante e attraversamenti 2015-2020 (sopra). Fonte: Gebiedsvisie 2015-2025.

Le progettualità dei privati e l'articolazione delle attività

A fianco degli interventi spaziali si collocano le azioni promosse dai lavoratori o dagli operatori immobiliari privati. L'associazione che negli anni è riuscita maggiormente ad imporsi è stata *Glamorous City* che ha ampliato la propria rete e si è evoluta nel 2017 in *Zo!City – Transforming Amsterdam Southeast*. Partita come semplice attività che promuoveva «indipendent (bottom-up) urban transformation projects», in seguito è stata supportata dai principali attori istituzionali. L'associazione è diventata oggi l'operatore di riferimento per le trasformazioni di Amstel, anche attraverso una recente piattaforma web, attiva dal gennaio 2019, dove le proposte di trasformazione e i dati tecnici sugli spazi disponibili sono messi a disposizione di cittadini e operatori (Aa. Vv., 2016; Bermond, 2017).

Rispetto allo sviluppo di nuove funzioni, sono state sostenute numerose iniziative. Una delle chiavi del cambiamento è infatti identificata nella presenza di molti lavoratori nell'area e nel possibile abbinamento fra edifici vacanti, nuove pratiche e bisogni emergenti nei luoghi del lavoro[5].

5 | Conclusioni. Gli spazi del terziario: nuove sfide di modellazione e transizione

I due progetti presentati sono stati utilizzati come casi esplorativi per indagare in modo approfondito azioni e strategie di rigenerazione dei distretti terziario-direzionali. Gli interventi, nella loro diversità, mettono in luce alcuni approcci peculiari ma anche la ricchezza e la gamma delle operazioni possibili. Come tratto comune, si può sottolineare l'intenzione di 'rilavorare' le aree in modo tran-scalare, come parte di relazioni plurime sia spaziali sia funzionali, verso una maggiore integrazione e sostenibilità dei distretti terziario-direzionali.

Un primo livello, con un fuoco sull'abitabilità dei distretti e degli edifici, riguarda il miglioramento delle condizioni energetiche degli immobili, l'apertura e la costruzione di relazioni ai piani terra, la ridefinizione degli spazi interni (in relazione a forme del lavoro più flessibili e interrelate con altre attività). Un secondo livello colloca gli interventi nella dimensione urbana e si concentra su relazioni e attrattività, attraverso la costruzione di una struttura e di connessioni chiare con il circostante, la possibilità di rafforzare lo spazio pubblico come nuovo supporto per pratiche differenziate, il miglioramento del comfort ambientale dello spazio aperto, un uso più ampio nel corso della giornata (non solo limitato agli orari e alle funzioni lavorative). Infine, un terzo livello consolida il ruolo dei distretti alla scala territoriale, come parti di relazioni e flussi di portata maggiore, costruendo un'immagine attrattiva multifunzionale, migliorando l'abitabilità complessiva e l'accessibilità, oltre la sola dimensione lavorativa e il ruolo economico.

Sintetizzando, i progetti mostrano come gli interventi terziario-direzionali possono essere considerati non come porzioni definite e concluse in modo univoco, ma come parti di un processo urbano in evoluzione: in grado di assorbire con più forza le modifiche e le pratiche, riflettere i cambiamenti dell'evoluzione sociale ed economica, accogliere nuove sfide di rimodellazione e transizione.

Riferimenti bibliografici

Agence François Leclercq, Ateliers Lion Associes, Agence Mimram, Rio (2016), *La Défense. Vers un Quartier d'Affaires a haut niveau de services*, Atelier International du Grand Paris, Paris.

Agence Francois Leclercq (2015), "La Défense. Vers un Quartier d'Affaires a haut niveau de services", *Urbanisme*, no. 54, pp. 58-63.

Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M. (a cura di, 2007) *La civiltà dei superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana*, Damiani, Bologna.

Aureli P.V., Tattara M. (2015), "Production/Reproduction: Housing beyond the Family", *Harvard Design Magazine, Family Planning*, no. 41 (http://www.harvarddesignmagazine.org/issues/41)

Balducci A., Fedeli V., Pasqui G., (2011), *Strategic planning for contemporary urban regions. City of cities: a project for Milan*, Ashgate, Aldershot – Burlington.

Balducci A., Fedeli V., Curci F. (a cura di, 2017), *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Guerini, Milano.

Barattucci C. (2013), *Zoning/mixité: alle radici dell'urbanistica italiana e francese 1870-1945*, Officina, Roma.

Bergevoet T., van Tuijl M. (2016), *The Flexible City: Sustainable Solutions for a Europe in Transition*, NAI Publishers, Rotterdam.

Bianchetti C. (2016), *Spazi che contano. Il progetto urbanistico in epoca neo-liberale*, Donzelli, Roma.

Bontje M., Burdack J., (2011), "Post-suburbia in continental Europe", in Phelps Nicholas, Wu Fulong (eds.), *International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World?*, Palgrave Macmillan, London, pp. 143-162.

Brunetta G., Morandi C., (a cura di, 2009), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*, Alinea, Firenze.

[5] «26.000 people work in this area, but their needs have changed over time. Today's professional wants to walk around, have a place to go for lunch and build their network in the vicinity of their work» (Gemente Amsterdam, https://amsterdam.nl/projecten/amstel3). Fra le nuove attività realizzate vi sono la CompaNanny (primo asilo nido di Amstel III), alcune strutture sanitarie di welfare aziendale, palestre per sport che richiedono spazi ampi, imprese di ristorazione e catering, la clinica oculistica dell'AMC, il Pand 14 (piattaforma culturale temporanea), il Muntbergweg (dove artisti, musicisti e dj mostrano il proprio lavoro) e la chiesa C3 Church Amsterdam.

Fini G. (2010), *From poles to places: Crescita periferica, polarità emergenti e nuove urbanità*, Tesi di dottorato in Progetti e Politiche urbane, XXII Ciclo, DiAP – Dip. Di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano.
Forino I. (2011), *Uffici. Interni arredi oggetti*, Einaudi, Torino.
Gabellini P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze*, Carocci, Roma.
Hall P. (2001), «Global City-Regions in the Twenty-First Century», in Scott A.J. (ed.), *Global City-Regions. Trends. Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford, pp. 59-77.
Indovina F. (2009), "La nuova dimensione urbana: l'arcipelago metropolitano", in Indovina F., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano.
Infussi F. (a cura di, 2011), *Dal recinto al territorio. Milano, esplorazioni nella città pubblica*, Bruno Mondadori, Milano.
Jansen H., Wünnemann M., Roost F. (2017), "Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region", *Journal of Urban Design*, no. 22, vol. 2, pp. 249-272.
Kunzmann K.R., 2001, "Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregionen", in Brake K., Dangschat J., Herfert G. (eds.), *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*, Opladen, Berlin.
Lenoci S. (2013), *Il desiderio di urbanità della città contemporanea. Il caso La Défense*, Quodlibet, Macerata.
Nozeman E., van der Vlist A. (2014), *European Metropolitan Commercial Real Estate Markets*, Springer – Verlag, Berlin.
Petti A. (2007), *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporane*o, Bruno Mondadori Editore, Milano.
Pisano C. (2018), *Patchwork metropolis. Progetto di città contemporanea*, Letteraventidue, Siracusa.
Ranzato M. (2017), *Water vs. Urban Scape. Exploring Integrated Water-Urban Arrangements*, Jovis, Berlin.
Remøya H., Street E. (2018), "The dynamics of 'post-crisis' spatial planning: A comparative study of office conversion policies in England and The Netherlands", *Land Use Policy*, no. 77, pp. 811-820.
Viganò P. (1999), *La città elementare*, Skira, Milano.
Secchi B. (2010), "A new urban question", *Territorio*, no.53, pp. 8-18.
Secchi B. (2011), "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", *Crios,* n.1, pp. 89-99.

Lyon Part Dieu, riferimenti essenziali

Delfante C. (2009), *La Part-Dieu. Le succès d'un échec*, Une édition Libel, Lyon.
Ehret G. (2015), "Réinventer Lyon Part-Dieu", *Extrait d'AMC Architecture Mouvement Continuité*, no. 242, pp.1-12.
Grand Lyon – Saentys (2018), *Addicted to Lyon*, Business Real Estate Report, Lyon.
Grand Lyon – SPL Lyon Part-Dieu (2016), *Part-Dieu Notebooks. Les Cahiers Part-Dieu #4. A welcome system, adding value to the economy*, Grand Lyon - L'Agence d'urbanisme de Lyon, Lyon.
Métropole de Lyon (2016), *Lyon Part-Dieu. Un projet urbain ambitieux qui réinvente le ville*, Lyon Part-Dieu, Grand Lyon, Ville de Lyon, Rue Garibaldi, Lyon.

Amsterdam Amstel, riferimenti essenziali

Aa. Vv. (2016), "Amstel 3. Re-development of the Amsterdam Zuid-Oost area", *Cities in Transition*, https://citiesintransition.eu/place/amstel3 (ultimo accesso 15/05/2019).
Bermond G. (2017), "Amsterdam, un projet d'urbanisme collaboratif contribue à changer un quartier d'affaires", *Le Monde*, https://www.lemonde.fr (ultimo accesso 01/06/2018).
Brouwer H.J. (2014), "Land Policy and vacancies in the Metropolitan Amsterdam Office Market", in: Nozeman E., van der Vlist A. (eds.), *European Metropolitan Commercial Real Estate Markets*, Springer-Verlag, Berlin.
DRO - Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam (2012), "Empty offices: transformation for new functions", *PlanAmsterdam*, no. 1, Amsterdam.
Fini G. (2013), "Shoot higher in time of crisis: le risposte della Municipalità di Amsterdam alla crisi economica in ambiente urbano", *Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, Urbanistica per una diversa crescita*, Napoli, 9-10 Maggio 2013. *Planum. The Journal of Urbanism*, no.27, vol. II/2013, pp. 1-13.
Fini G., Caschetto S. (2014), "Politiche Smart e vision metropolitana: la dimensione territoriale nell'esperienza della Amsterdam Smart City Platform", *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n. 3, pp. 283-297.
Gemeente Amsterdam - Municipality of Amsterdam (2011), *Strategiebesluit Amstel III. Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk*, Projectbureau Zuidoostlob, Amsterdam.
Gemeente Amsterdam - ZO!City (2015), *Zuidoostzuid Amsterdam. Paving the Future. Gebiedsvisie 2015-2025*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
ZUS - Zones Urbaines Sensibles, van Boxel E., Koreman K. (2019), *City of Permanent Temporality*, Nai 010 Publishers, Rotterdam.

Il ruolo urbano della demolizione

Anna Livia Friel
Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del progetto
Email: *alfriel@iuav.it*

Abstract
Questo articolo si inserisce all'interno di una ricerca più ampia che ha come oggetto la demolizione. In un'epoca che ha visto i processi di accumulo arrivare ad un apice insostenibile, città e territorio sono stati consumati da un'indefessa produzione edilizia che ha condotto ad una paralisi del ruolo progettuale dell'architettura.
Riuso, riciclo e riciclo creativo possono fornire e hanno fornito delle risposte efficaci nel risolvere situazioni specifiche, ma non possono costituire da soli una strategia complessiva che restituisca un valore rappresentativo alla progettazione architettonica e urbana. Temi legati alla ridefinizione del patrimonio architettonico, alla 'monumentalità', al disegno dello spazio urbano vengono assimilati all'interno di un discorso che tenta di definire il processo di smantellamento nella prassi per il progetto della città.
Una serie di eventi architettonici, un elenco tuttora aperto che va dalla Parigi Haussmaniana a quella del concorso per la Défense, al fallimento del *social housing* americano degli anni '60, cercano di sollevare alcune questioni legate ad una prassi decostruttiva in fase di elaborazione.

Parole chiave: Urban form, Conservation & preservation, Urban renewal

Materia e memoria

Questo articolo si inserisce nel contesto di una ricerca più ampia che si fonda su un'ipotesi da verificare, e cioè che la demolizione, nel momento discendente della teoria dell'accumulazione (Smith), debba ritrovare il suo spazio nella prassi progettuale della città e del territorio.
Questa idea trova una sua posizione non solo all'interno del dibattito sul riuso e la rielaborazione – Correntin Fivret parla di *reprocessing* anziché *recycling* per quanto riguarda i materiali edilizi: questo termine permette di discostarsi da tutta la quantità di significati che si sono attribuiti alla parola riciclo– ma anche su una più ampia riflessione sulla formalità del progetto urbano.
La frammentarietà della città e le sue nuove conformazioni sono state parte integrante del dibattito degli ultimi decenni –una figura come quella dell'arcipelago non a caso continua tutt'ora a rappresentare con grande efficacia molti paesaggi urbani– e la tensione tra la scala degli interventi e quella dello sguardo onnicomprensivo risulta essere un fenomeno che offre ancora molti punti di vista dal quale essere osservato. Lo 'iato' che interrompe l'ambiente costruito non è soltanto lo spazio che rimane tra la precisione del dettaglio e la complessità dell'insieme, ma è soprattutto il terreno dove può essere riprogettata una 'cultura della decongestione'. Nelle frasi introduttive alla riedizione del manifesto di O.M.Ungers e colleghi per la città di Berlino, Sebastien Marot fa riferimento allo spazio tra le isole dell'arcipelago città come la vittima di una crescita esplosiva del fenomeno suburbano, lo spazio occupato da una distinzione ambigua tra città e campagna. I confini indefiniti di questa crescita erano allora il disegno preciso di un vuoto urbano, frutto sì di una iniziale "demolizione" involontaria ma diventata poi l'occasione per progettarne lo spazio libero.

Come sottolinea Choay, la produzione dell'ambiente urbano è sicuramente frutto di una costante dinamica tra costruzione e demolizione (Choay 1993), ma la chiave di lettura di questo rapporto si basa proprio sui diversi pesi che questi due aspetti, apparentemente contrapposti, assumono nel processo creativo. Infatti, il "Secolo breve", segnato per l'appunto da drammatiche distruzioni, è stato anche quello caratterizzato da una parola chiave fondamentale: crescita. Il secolo successivo d'altra parte ha perso bilanciamento tra queste due misure -a sfavore della demolizione-, inaugurando un nuovo linguaggio, ossia quello della scarsità. Il progetto di ricerca *Scarcity and Creativity in the Built Environment*, portato avanti dal gruppo Hera, individua nel rapporto tra scarsità e creatività uno dei temi impellenti nel territorio Europeo, mettendone spesso in luce gli aspetti contraddittori.

Certamente non si vuole fare un'apologia della distruzione in quanto tale, e tantomeno di quella legata ai conflitti, ma sottolineare il valore del processo spaziale ad essa legato, cercando anzi di privarlo dei suoi connotati ideologici e osservandolo con uno sguardo 'laico'.
Il progetto di demolizione non è pervasivo –facendo riferimento a Shumpeter, la distruzione creativa è funzionale al miglioramento del sistema e ne colpisce i punti deboli–, ed emerge nel suo continuo confronto con ciò che viene conservato. Come è ragionevole infatti il tema della conservazione ha i suoi albori proprio in concomitanza con le prime grandi demolizioni, ovvero nella Parigi del XIX secolo, ed è anche questa una riflessione che vale la pena sollevare parlando della demolizione. In un'epoca ossessionata dalla memoria un possibile progetto di demolizione ci costringe a riconsiderare criteri preservativi del patrimonio architettonico.

Seppure non sia stata formulata una vera teoria della demolizione, sicuramente l'argomento viene affrontato in maniera più o meno esplicita all'interno di numerose riflessioni. Da queste si tenterà di partire per ricostruire una narrazione eterogenea del tema e per aggiornare alcune posizioni.
Da un lato un approccio di fascinazione estetica, che infatti si arricchisce di alcune incursioni nel mondo delle arti visive, riesce a descrivere l'oggetto di studio con grande chiarezza, spesso però limitandosi ad osservare le operazioni di demolizione da un punto di vista strettamente materiale; dall'altro narrazioni che intrecciano il tema della demolizione con quella del palinsesto, della rappresentazione, della conservazione, del potere. Il tentativo però è quello di sfuggire da una storia della demolizione, e al contrario mettere in relazione un numero limitato di episodi rilevanti dai quali far emergere osservazioni differenti ma tutte riconducibili al medesimo obbiettivo. Questi episodi vengono raggruppati in posizioni e pratiche.

Posizioni
Le operazioni di demolizione (e costruzione) producono scarti e più genericamente materiale.
Questo tipo di approccio si è ancora più consolidato in concomitanza con il definirsi dell'energia grigia. Accenno solo la questione perché deve ancora essere approfondita e possibilmente ampliata mettendola in relazione con considerazioni riguardanti l'obsolescenza. Ciononostante si possono comunque aggiungere alcune riflessioni: in questo contesto di "estrema materialità" tutto deve ritrovare una sua funzione e una sua logica all'interno di un nuovo ciclo di vita fino a che non sarà il materiale stesso a portare un valore estrinseco. Siamo talmente poco propensi a liberarci di materiali che siamo disposti ad estetizzare anche elementi totalmente privi di significato.
L'artista basca Lara Amarcegui nel 2006 fa una stima di tutti gli materiali- non gli elementi- che compongono San Paolo, si arriva a migliaia di tonnellate di città, mai più eliminabili. Cumuli di detriti trovano una fotogenica collocazione all'interno delle gallerie, dove si fanno portatori di una memoria storica. La vita perpetua degli elementi costruttivi è alla base della ricerca Deconstruction dello Studio belga Rotor che attraverso la piattaforma Rotor DC condanna pavimenti (controsoffitti, partizioni di vetro, sedie da ufficio...) rifiutati ad essere reintegrati nel metabolismo della città.

Attraverso la rappresentazione, la demolizione si inserisce nel palinsesto e contribuisce a creare un sempre rinnovato stato iniziale. Un mese dopo il drammatico incendio che colpisce Chicago nel 1871 F.L. Olmsted descrive l'area colpita dal disastro specificandone le dimensioni esattamente come si farebbe con il lotto vuoto in attesa di progetto. Sulla stessa pagina compare la Richard's Illustrated and Statistical Map dove la macchia d'olio delle fiamme si sovrappone al tessuto urbano preesistente. Entrambi questi segni sussistono e contribuiscono alla riscrittura della città contemporanea.
Nelle pagine iniziali de il disagio nella civiltà, Sigmund Freud si sofferma sulla nota metafora che mette in relazione la mente umana alla città, nello specifico Roma, accumulo per eccellenza di storie e materiali.
Certo è impossibile negare che la forma di Roma sia la somma di tutte le sue vicende architettoniche, ma allo stesso tempo non è ragionevole, secondo Freud, pensare che gli edifici che la compongono possano coesistere nello stesso tempo e nello stesso spazio. Diverso è per la mente: una volta escluso che dimenticare possa voler dire "cancellare", "eliminare", e quindi considerando che di tutto rimanga una traccia, ecco che in qualsiasi costruzione (mentale) presente sarà incluso anche quello che è "passato".
Ciò che Freud descrive come un "inutile gioco"[1] si rivela al contrario una metafora perfettamente calzante.

Il progetto per il concorso alla Defense vale la pena di essere osservato con attenzione per diversi motivi: non soltanto si inserisce nella tradizione delle demolizioni parigine ma ha anche l'esplicito obiettivo di

[1] E aggiunge: «…e ha un'unica giustificazione: ci mostra quanto siamo lontani dal poter affrontare le peculiarità della vita psichica attraverso una rappresentazione efficace.»

"rivisitare la *tabula rasa*". Come afferma lo stesso Koolhaas, il paradosso di questo concorso era che lo sviluppo della Defense era già lì – l'area era piena. (Koolhaas, 1995) La premessa fa già intuire che qualcosa andava tolto. La *mission grande axe* svela quindi fin da subito le sue intrinseche contraddizioni: collocato nel contesto della prima periferia parigina, la vasta area della Defense è immersa e circondata da quello che viene definito dall'autore un tessuto urbano senza significato, un «*plankton–the typical accumulation of undeniably inferior building […] Most of the older buildings were in disrepair*» (ibidem) dal quale soltanto alcuni elementi emergono e valgono la pena di essere salvati: la Grande Arche, il CNIT e la torre FIAT.
Questi sono oggetti dal "valore sentimentale" che costituiscono una sorta di "acropoli del ventesimo secolo". Tutto il resto sembra non avere nessun significato. Il progetto per la valorizzazione di questa parte di città, letto inizialmente con una certa perplessità a discapito dell'"incrollabile ottimismo dei francesi" nelle potenzialità progettuali degli assi, diventa ben presto un progetto di demolizione pensato come una progressiva cancellazione che riconquisterà l'intera area nel corso dei seguenti 25 anni. Questo processo anziché cominciare dalle parti più vecchie, dense e deteriorate, partirà invece con l'eliminazione degli edifici più recenti[2]. Impossibile sottrarsi dal confronto con il piano per Parigi proposto da Le Corbusier nel 1925 a cui Koolhaas aveva già dedicato un capitolo di *Delirious New York*, ma mentre il Plan Voisin applica una drastica e indiscriminata cancellatura in una delle zone più popolari d'Europa, la proposta di OMA pone l'accento su ciò che deve essere conservato. Nel modello di progetto, l'"*ur-soup*", una sorta di brodo primordiale (questa definizione di K. contiene in sé una potenzialità creativa), sparisce sollevando una leggera pellicola che svela sotto di sé la griglia di Manhattan, un sistema che conferma di volta in volta di essere fonte di grandissima varietà.
Descrivendo il progetto della *Mission Grande Axe*, Koolhaas nota che proprio la nozione di *tabula rasa* introdotta da Le Corbusier con un gesto tanto drastico quanto eloquente, aveva chiuso qualsiasi possibilità di ragionamento sull'eventualità di un nuovo inizio per tutte le generazioni a seguire[3].
In qualche modo Koolhaas sta mettendo il suo progetto in opposizione a quello di le Corbusier quando invece sono di fatto strategicamente molto simili: generare il bisogno di un nuovo tessuto urbano attraverso il disegno di un vasto spazio vuoto. Quello che li rende dissimili e per ciò interessanti in questo contesto è proprio il disegno e il metodo che porta alla realizzazione di questa cancellatura.
R. Koolhaas d'altra parte ha sicuramente una posizione precisa rispetto alla demolizione (e alla conservazione) come fa emergere anche nel progetto Beijing Preservation.

Pratiche
La demolizione è un processo capace di stabilire un suo proprio linguaggio e funzioni indipendenti, non soltanto contiene un carattere creativo ma è anche portatrice di una specifica estetica. Quindi, cercando di mettere alla prova la percezione comune della demolizione come un puro atto negativo di sottrazione dal tessuto urbano, è invece importante focalizzarsi sulla forma positiva del vuoto sia in termini rappresentativi che ideologici. Nei primi decenni del dopoguerra, in un momento di grande espansione e infrastrutturazione, il comune di Venezia indice un bando internazionale per il piano strategico dell'isola del Tronchetto, quattro progetti vincono ex aequo, mentre il progetto Novissime del gruppo di Giuseppe Samonà viene premiato con un secondo posto. La proposta si fonda su di un intervento di demolizione piuttosto radicale, l'eliminazione del ponte della libertà, costruito nel 1850, che collega la città con la terraferma e la costruzione di due isole artificiali che accolgono il programma del bando. Un progetto distruttivo, che include l'espansione della città in termini di servizi, è in realtà un vero progetto di restauro, che però anziché riportare ad uno status quo specifico, riflette sul carattere della città. Come nota F. Choay, "conservare può essere condizione per l'innovazione, distruggere può essere sinonimo di conservazione".

Alla metà del XIX secolo quelle che cingono le città Europee sono delle "mura inquiete"[4]. La loro dismissione è imminente e le avvisaglie si percepiscono all'interno del loro circuito, dove nascono le

---

[2] A questo proposito è interessante la domanda che si pone K. «What would happen if, even in Europe or especially in Europe, we declared that every building in this entire zone that is less than twenty-five years old has to be destroyed, because it is worthless?»

[3] «the notion of a new beginning […] had been taboo ever since Le Corbusier's brutal attempt with the Plan Voisin to scrape everything away at once. The harshness, the shock, the obvious insanity –but at the same time the incredible eloquence– of his operation closed the book on the question of the new beginning for generation to come»

[4] J. Ruskin, *The Flamboyant Architecture of the Valley of the Somme*, conference held at the Royal Institution the 29 July 1869, quoted by A.M. Oteri in *I confine dissolti. La dismissione delle mura urbane in Italia dopo l'Unità*, Storia Urbana n.136-137, Franco Angeli, Milan 2012

esigenze di cambiamento. Le interpretazioni del fenomeno sono varie, la più sostenuta, a buona ragione, è quella legata ad un'esigenza di modernità – agevolare la circolazione, ampliare ed ordinare lo spazio abitato (Oteri, 2012). Ma a questa lettura se ne aggiungono altre: ragioni utilitaristiche che spingono alla dismissione di infrastrutture militari obsolete ed impulsi emotivi che vedono le mura come simboli repressivi da abbattere.

Il piano Haussmaniano non è certo il primo ad incidere sulla radicale trasformazione delle città di Parigi e «non sarebbe nemmeno un'esagerazione affermare che la storia della Parigi moderna –ovvero dall'Illuminismo in poi– potrebbe essere scritta a partire dall'elenco delle sue sistematiche demolizioni» [5] (Vidler, 2011). Cionondimeno alla metà del diciannovesimo secolo, «sotto l'impatto del *marteau* di Haussmann la città stava cambiando più rapidamente di quanto non possa cambiare l'animo umano» come ricorda sempre Vidler facendo riferimento al lamento Baudleriano contenuto ne *Les fleurs du mal*[6].
È la struttura materiale della città che viene completamente sovvertita in uno stravolgimento che si manifesta fino agli strati profondi del sottosuolo mettendo in atto una nuova rete infrastrutturale. Gli scavi che costruiscono la "città nuova" sono anche quelli che ironicamente mettono in luce la sua storia antica grazie al lavoro dell'archeologo Theodore Vacquer[7] che portò alla scoperta, nel periodo dei cantieri ottocenteschi, dei più importanti ritrovamenti legati all'epoca romana della città.
La trasformazione in atto viene ampiamente stigmatizzata dalla retorica nostalgica della letteratura contemporanea e dall'inventore della *modernità*[8] (che sa tuttavia assorbirla e trasformarla in carica creativa).
Non è soltanto un progetto di abbellimento della città o il mero prodotto della necessità di produrre un nuovo e salubre ambiente urbano ma è soprattutto una rivoluzione sociale e politica che ha l'obiettivo di sopraffare la città antica. Il borghese costruisce la sua propria capitale, pensata per conquistare il tessuto urbano esistente e seppellire la memoria di quest'ultimo sotto il peso degli ampi spazi vuoti richiesti dalla modernizzazione. Victor Hugo pubblica sulla *Revue des Deux Mondes* nel marzo del 1832 un accorato appello in favore di una "legge per la memoria" quando già nel 1790, pochi anni dopo la prima rivoluzione francese, viene introdotta dall'assemblea costituente[9] la questione legata al patrimonio, in occasione della demolizione della Bastiglia. Non a caso infatti è proprio l'eliminazione del passato che inventa la conservazione dello stesso e il concetto di memoria collettiva. Il tessuto "volgare, insignificante" non è materiale per la storia e soltanto "i monumenti più resistenti" [10] possono sopravvivere al progettista.
E' chiaro che quest'epoca è stata di grande rilievo nella rottura di barriere politiche ma sarebbe interessante scoprire anche I risvolti morfologici che questi stravolgimenti hanno portato. Dove sono le macerie della città ottocentesca, a che cosa hanno dato vita?

L'assai nota vicenda del complesso residenziale Pruitt-Igoe ha più volte catturato l'interesse di architetti, sociologi, storici, artisti… Il documentario *The Pruitt-Igoe Myth : an Urban History* [11] ne racconta la genesi, segnata dall'iniziale entusiasmo dei suoi abitanti (dai quali veniva descritto come "un'oasi nel deserto", una facile didascalia alle immagini che lo riprendono ancora circondato dai vecchi quartieri degradati), e il suo seguente e quasi immediato fallimento. Nel 1972 infatti, nemmeno 20 anni dopo la sua realizzazione, la maggior parte degli edifici che costituivano il complesso furono abbattuti. A renderlo famoso sarà Charles Jencks che descriverà l'evento come la "morte dell'architettura moderna", una detonazione che segnerà la simbolica tabula rasa necessaria per fare spazio alla nascita del movimento postmoderno (Jencks, 1977). Diventato ben presto luogo di degrado, criminalità e prostituzione, «*It was finally put out of its misery. Boom,*

---

[5] Vidler, mentre cita esplicitamente il noto Plan des Artistes del 1793 e il progetto napoleonico per Rue de Rivoli e Place de Vendôme, sotto il generico termine "*Enlightenment embellishers*" fa riferimento anche al Plan de Bullet et Blondel, depositato nel 1676, dove veniva rappresentata la demolizione dell'antica cinta muraria che lasciava spazio ad un nuovo boulevard sulla *rive droite* e raccoglieva tutti i progetti in corso voluti da Luigi XIX. Questo si tratta in effetti di un primo disegno di progetto urbano che raccoglieva in sé un importante valore simbolico: attraverso le demolizioni dei suo apparati difensivi la città smetteva di essere una linea di frontiera e si trasformava in una vera capitale 'moderna'.

[6] É la "forma della città" che cambia ne 'Il cigno', poesia dedicata a Victor Hugo: "Le vieux Paris n'est plus (la forme d'une ville change plus vite, hélas! que le cœur d'un mortel)

[7] Si fa riferimento all'articolo di Colin Jones *Theodore Vacquer and the Archaeology of Modernity in Haussmann's Paris*

[8] Così come è descritta da Baudlaire ne *Le Peintre de la vie moderne* del 1863

[9] Nella persona di Aubin-Louis Millin

[10] La traduzione è da Vidler (2011) che fa riferimento al testo di Fournier del 1853 *Paris démoli*

[11] Il documentario è stato realizzato nel 2011 e diretto da Chad Freidrichs

boom, boom.» (ibidem) Il complesso disegnato da Minoru Yamasaki lascerà tuttavia un importante eredità: il progetto della sua demolizione stabilisce uno standard per la tecnologia legata all'industria della demolizione programmata di edifici per numerosi anni (Easterling 2014). Come notato da Keller Easterling, che alla vicenda del complesso residenziale dedicherà molta attenzione, l'esplosione di Pruitt-Igoe darà il via ad una tendenza quasi liberatoria «*Hundreds of thousands of high-rise housing units have been razed since the destruction of Pruitt-Igoe. In 1996, Chicago projected the implosion of 15 per cent of its public housing projects by 2002. Most of the towers, when destroyed, were less than forty years old […] Philadelphia has cleared thousands of row houses, cleaning up vacant lots and re-aggregating parcels of land*» (Easterlig 2014)
Da queste vicende nasce una nuova logica: un edificio può adesso avere una data di produzione e di 'scadenza', potenzialmente un disegno dello spazio a tempo determinato.

Riferimenti bibliografici

Anderson M. (1967), *The Federal Bulldozer*, McGraw-Hill, New York.
Benjamin W. (1931), Il carattere distruttivo, in Maria Teresa Costa (2008), *Il carattere distruttivo: Walter Benjamin e il pensiero della soglia*, Quodlibet, Macerata.
Choay F. (1993), L'invenzione del patrimonio storico, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica* 80/81.
Choay F. (1997), Sulla demolizione, in Terranova A. (a cura di, 1997) Il progetto della sottrazione, *Croma Quaderni no. 3*, Università degli Studi di Roma "La Sapienza", Roma.
Easterlig K. (2014), *Subtraction,* Sternberg Press, Berlin.
Emery N. (2011), *Distruzione e progetto. L'architettura promessa*, Marinotti, Milano.
Freud S. (1929), *Il disagio nella Civiltà*, Einaudi, Torino 2010.
Le Corbusier (1925), *Urbanisme*, Les editions G. Cres, Paris.
Koolhaas R. (1995), *SMLXL*, Monacelli Press, New York.
Koolhaas R. (1993), "Urban operations", in *Columbia documents of architecture and theory*, n.3, pp. 47-57.
Shumpeter, J.A., (1912), *The Theory of Economic Development. An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest and the Business Cycle,* Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A) and London (U.K.).
Vidler A. (2011), "Paris démoli/Paris futur", *The scenes of the streets and other* essays, Monacelli Press, New York, pp. 233-241.

Sitografia

Fournier E. (1883), Paris démoli, disponibile su Bnf-Bibliothèque nationale de France, Biblioteca digitale 'Gallica'
http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k201368p.r=edouard+fournier.langFR
Hugo V. (1832), "Guerre aux démolisseurs", in Revue des Deux Mondes disponibile su La revue des deux mondes
http://www.revuedesdeuxmondes.fr/guerre-aux-demolisseurs/

Hydropolitical Landscapes.
The project of power in the Italian Piave river basin

Elena Longhin
Università IUAV di Venezia
Scuola di Dottorato, XXXII ciclo, Curriculum in Urbanistica
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: *elonghin1@iuav.it*

Abstract
In the context of the ongoing climate changes it is crucial to question the environmental context within which we operate, especially when it comes to water resources and riparian landscapes. This paper focuses on the appropriation and exploitation of water resources for hydro-power production in the Veneto region and specifically on the Piave river basin - the only Alpine hydrological system to reach Venice lagoon - as an example of the growing tendency of the beginning of the twentieth century dams projects of taming nature through engineering marvels and symbols of progress. It aims at teasing out multiple relations of power through which water have been enrolled, transformed and distributed and its current embedded structures across the territory. A wider reflection on the contemporary European attitudes towards water exploitation and power production explores ongoing conflicts over competing needs and programmes that drive the transformation of the landscape and its territorial development.

Key words: landscape, urbanism, large scale plans & projects

Introduction

Geography speaks, proclaiming certain fundamental truths. It has been explained that mechanical speeds have upset regulations, which were secularly and aver thousands of years in equilibrium - these speeds which have recently taken all forms, from the railway line to the radio [...] The world is spread over the entire surface of the earth, from one pole to the other including these poles themselves, a world made of quarries and mines, or gigantic powers of production, of gigantic means of circulation and of transport. From quarries, mines or other sources of primary materials to this consummation of products, which will be an act of intelligent distribution, life will be born creating inhabited places, punctuating the surface of the earth, places of transformation of primary or secondary material into consumer goods [...] In the first machinist stage, they were dispersed everywhere perpetrating the mess that exists. It will be more worthwhile, seeing that a century and a half of experience yields us the lesson to force ourselves to discover the principle. » (Le Corbusier, 1943: 148-149)

The last thirty years have witnessed several far-reaching worldwide socio-spatial transformations (Soja 1988, 2000) among which the creation of new scales of urbanisation and the re-articulation of urban territories. City-regions, city-territories (Piccinato, Quilici, Tafuri 1962) and conurbations represent a particular type of territory that are qualitative specific. It is anymore possible nor to consider a clear division between what's city and what's rural, nor to ignore the spatial relations which ties these spaces to their distant places of production. It comes thus to great interest in the present times to analyse those transformations happening in environments distant from the most densely populated areas, where nobody seems to look at. Those spaces that lie beyond the traditional city cores and suburban peripheries, have become integral parts of the worldwide urban fabric. However, all the outputs of processes of exploitation of landscape resources (for production purposes) bear no relation to economies of the larger territorial context their share. Food, raw materials, products, fossil fuels and energy are shipped to distant locations the very moment they are collected. Their outputs can be considered as fragments of remote territories. As entanglements, they become spatial prostheses of the metropolitan regions they belong to, enabling the urban body, although being not considered part of it (Grima, 2011). Logistic landscapes and productive territories of extraction of resources make a connection between provision and consumption, use and neglect. (Lokman, 2016). These spaces, albeit generic, have been designed and built and are among the most engineered, efficient and optimized of spaces; rather that marginal undervalued, they represent the most productive surfaces (Lokman, 2016).

Through the recent clustering of major activities and productive dynamics along mobility networks, corridors of transportation, superhighways and rail lines, many of these spaces have been already re-territorialised (Brenner, Schmid, 2011). How the "production of nature" (Swyngedouw, 2004) is then both the arena and outcome of this dynamic? As the global economy is facing an era of human development where resources, metals, minerals and energy will be more critical than ever, which kind of renewed urban and territorial framework can be imagined? A new conceptual lexicon has to be created to identify and understand the new emergent landscapes of socio-spatial difference and the variety of urbanisation processes that are currently reshaping the world (Brenner, Schmid 2011).

Landscapes of power: hydropower and dams construction

«The radical monopoly of our energy-intensive lifestyle over the landscape, culture, and language has made the ideal of energy dependence into an inescapable reality. In many places you cannot move any longer without wheels, you cannot eat without a refrigerator, you choke unless you turn on the air conditioner. Thus, the need for energy – and not only for jobs – became morally obvious: part of that civic religiosity that lies far beneath the political oppositions in a modern society. » (Illich, 1983:17)

Over the time we have come to realize that complex infrastructural systems occupying river and coastal dynamics have profoundly altered landscape ecologies as well as the built environment (Lokman, 2016). From the occupation of land, the appropriation of water, the creation of reservoirs and tourism infrastructures, to the capacity to irrigate large scale of territories, the infrastructures of dams have been part of a "political economy of power" (Swyngedow, 2004) which consequences have the capacity to spatially and environmentally reshape even the most remote landscapes. The twentieth century saw the completion of more than 45,000 large-scale dams' projects, which, «arguably like any other large-scale infrastructure, transformed landscapes across the world»[1] (Kaika, 2010:105). Their impacts radically restructured the functioning of entire territories, raising water management conflicts and questionable processes of appropriation of spaces and resources which reverberate till today.

Historically heralded as exquisite banners of humankind progress of the modern era, dams were seen as engineering marvels taming nature, and the engineer - lauded as a modern Prometheus – the hero capable of delivering human emancipation from the control of nature[2] (Kaika, 2010). As a new form of energy production dams have been also acclaimed by Lewis Mumford as the triumph of the «neotechnic phase» over the pollution produced by the Industrial Revolution (Mumford, 1934: 222-223).

Whilst providing wide range of benefits, such as providing energy, contributing to land irrigation and flood control, dams, as Illich (1989) argues, helped to cultivate social imaginaries over the acceptance of a control relationship toward nature and triggered political power relationships.

Water exploration in the Piave basin

In the twentieth century Europe saw the emergence of specific policies and land management practices that belonged to deliberate fascist environmental narratives. In Italy, even though many historians have neglected the interest of the Fascism for the environment, it has been increasingly clear the existence of a specific environmental narrative, enabled through policies and environmental acts (Armiero, 2013:15). In a geopolitical context where it was always more important to secure a certain level of economic independence given the lack of coal and steel resources and in the attempt to recover the country economy, the chances of promoting industrialisation relied on the capability to exploit water system (Soriani, 1996) encouraging the manipulation of water for greater energy and profits (Barca, 2010). With the goal of promoting autarky, the electricity production sector in close alliance with the network of interests sustaining the fascist polities, choreographed an entire territorial shift into modernity shaping nature as "territory that works" (Soriani, 1996). The rising number of dam constructions in the fascist period overwrote the right to the landscape and its resources, through a designed loss of *landship* and the wiping out of several towns trough flooding. In the 1905 the availability of water and inexpensive

[1] The opening of the Adams Power Plant in Niagara Falls in the 1896 November 17 is the first large-scale, hydro-electric power plant in the world.

[2] In modern history, the emergence of the quest to tame, discipline and control nature in the nineteenth century, described as the "modernity's Promethean project" (Foster 2000, Gandy 2002), gave way to civic and national pride over a transformed man-made nature. Three phases are known to have marked the socio-economical change and the cultural role of dam's construction, particularly in the north America. The first period can be identified in-between 1890s and the 1930s when the sublime acceptance for large-scale dam constructions was forged through the ideological link between hydropower and the narrative of national power. As the cities became theatres of accumulation, hydropower became the iconic embodiment of progress capable of sustaining urban development. The concept of technology as a medium of progress and emancipation was achieved in the second phase, which lasted until the 70s.

hydroelectric power had positioned Italy at the third place in the worldwide energy production and the first one in Europe, of which 70 percent was indeed derived through water exploitation (Ciarlo, 1993; Vallerani, 2006; Armiero, 2013).
In comparison to other rivers in the Alps, water exploitation for hydroelectric power in the Piave river started rather late (Ferrario, 2015). Located in the north east of Italy, Piave river in the Veneto region is one of the most exploited rivers in all Europe, whose development came to halt only with the disaster of the Vajont dam in 1963[3]. The engineering works which transformed the territory since the end of the 18th Century were all manifestation of the gradual process of appropriation of land and water rights by competitive electric companies [fig. 1], and mainly by the Adriatic Society of Electricity (SADE)[4]. In 1908, SADE initiated its projects with the aim of establishing the first industrial electric power plant reclaiming the marshland of Venice and establishing the new port which would have helped the city to relieved form its economic and social stagnation. The intricate story of the development of what used to be one of the most advanced productive sites in Europe at the beginning of the 19th century, was very much intertwined with the infrastructural development of the hydro-power project established by SADE and the strategical political operations of its promoters. Head of SADE was count Giuseppe Volpi, who, apart from being part of the most influential venetian aristocracy that controlled and shaped the project for Porto Marghera, was also the minister of Finance of the fascist Italian administration and therefore the man who made possible both the approval over the port project and its funding, and simultaneously the appropriation of water rights and the consequent grants for dam constructions[5] (Chinello, 1975; Nappi,1994; Petri, Reberschack, 1993; Serena, 2016).

[3] On October 9th, 1963 a landslide from the Toc Mountain caused the overflow of 263 million of cubic metres more than the entire volume of water of the reservoirs). A tremendous wave as height as 260-270 metres swept away the entire valley, razing to the ground the entire town of Longarone, destroying Erto e Casso and killing 1910 people and seriously injuring other 150. The tragedy of the Vajont dam has been the climax of a long and complex procedure of water rights appropriation by the Adriatic Society of Electricity (SADE). The company has been found guilty of ignoring safety alarms and geomorphologic test results on the effective capacity of the location to sustain such a critical mass of water. Many others warning signals and incidents occurred before this last tragedy in different other locations. One of the most relevant cases was the newly-built dam collapse in the Gleno valley occurred on December 1st, 1923, when 6 million of cubic metres of water killed 356 people. The valley had since 1916 lost its water rights in favour to the private electric company Viganò (Armiero, 2013).

[4] For an exhaustive analysis of the long array of SADE operations across the Piave river basin, see Toni Serena, *Le dighe della Provincia di Belluno, Storia e Immagini, Volume 1 & 2– Dal 'Ottocento al 1945*, Corriere delle Alpi, Editoriale Programma, 2016.

[5] SADE was among other 11 companies and other 8 private investors - including Giuseppe Volpi – that founded the Industrial Port Society of Venice.

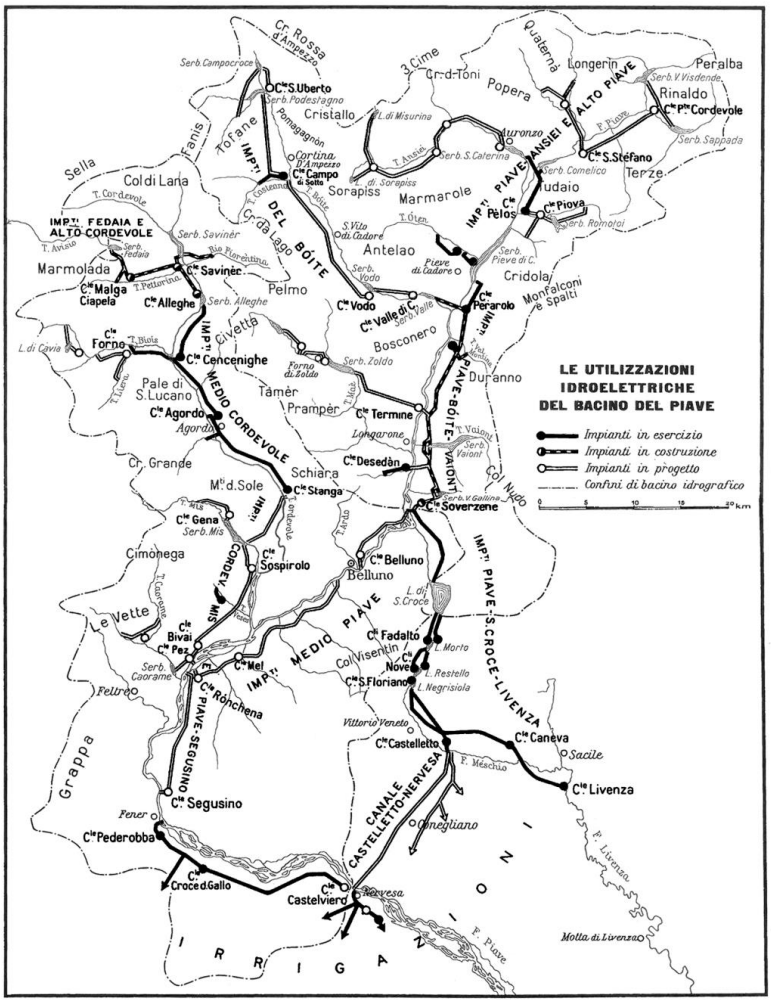


Figura 1 | The hydroelectric system of the Piave in the vision of its founder, Ing. Carlo Semenza, director of the Projects Section of SADE. This scheme, which includes both the systems made and those in progress, is accompanied by an essay by Semenza that opens the new edition of the Alpine guide by Antonio Berti dedicated to Eastern Dolomites, published by Club Alpino Italiano-Touring Club Italiano, (Semenza, 1950).

Differently from the Swiss case where dams were seen as the sublime expression of the bound between engineering command and mountain nature, in Italy this aesthetic didn't take hold (Briffaud, Ferrario, 2015). In Veneto, dams were located mainly on less visible and attractive places, often even hidden or somehow domesticated (like in Auronzo). Indeed, hydro-electric power plants projects were displayed as the great occasion of progress for the Italian industry and through *greenwashing* their reservoirs as perfect embellishments for tourism advancement. This ideology was SADE's argument that persuaded inhabitants to sell or just leave their lands (Armiero, 2013; Ferrario, Castiglioni, 2015).

In the mountain regions the relationship between hydroelectric infrastructures and exploitation of water resources has been the one of an open conflict. The radical change of the landscape through tons of concrete, steel, and land manipulation, reorganized the relationship between the mountain and plain territories. The vast array of dams which as well, and through history left behind obsolete infrastructures, architectural ruins, engineering relics and empty rivers. In many cases the construction of power dams overturned so much the territory to impress highly on cultivated landscapes. The consequent modification of river flows has accelerated the loss of agriculture activities both in terms of loss of cultivable lands, flooded by newly shaped water reservoirs, and diverting labour from the fields to constructions sites and hydropower related infrastructures. The extreme east side of the Piave river basin has been for years the battle ground between hydro power companies and local inhabitants in the effort to preserve their right to territory.

Nowadays, this conflict, although still active, has somewhere brought beneficial changes, making possible the accessibility to remote villages through the infrastructural road network (e.g. Sopalù case, in Comelico valley) and somewhere even promoting the cultivation of new lands thanks to the water flow control.

Conclusion

In the western world, particularly after the 1970s, dams started to be seen as symbols of ecological disaster and the unfulfilled promise of modernity (Kaika, 2010), as many failures and catastrophes started to occur more frequently across continents. In the US dam's removal proposal of 850 dams (of which 600 have been removed between 1931 to 2014) (Jensen et ali, 2017:80-81) have raised debates over production and water defence. The emergent processes of de-territorialisation and re-territorialisation have been sustained by reason as various as river restoration, emergency management and flood control.

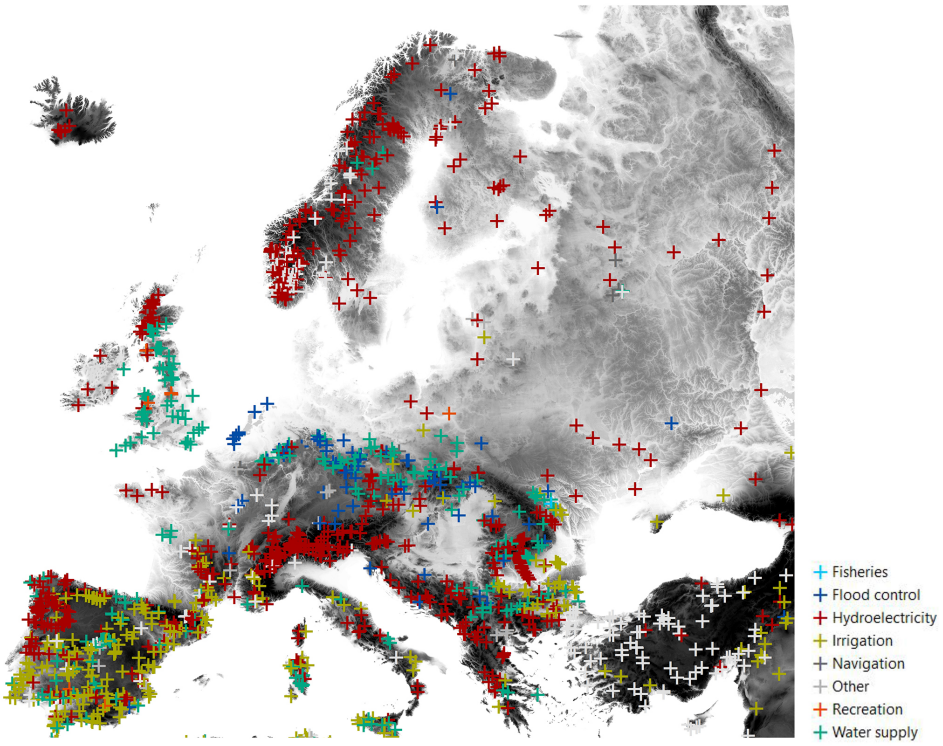


Figura 2| Type and distribution of hydropower. The varied geography of Europe has allowed for a broad range of hydropower types across different parts of the region, including pumped storage, run-of river, and reservoir facilities at all scales. There is a high concentration of reservoir dams in mountains and glaciated areas, including the Alps, the Pyrenees, and Norway. Run-of-river dams are typically found at lower elevations, where the flatter terrain is less suitable for reservoirs. Pumped storage hydropower, which is developed in conjunction with other power generation sources as a means of storing surplus energy produced at times of off-peak usage, is found primarily in Western Europe. Elaborated by the author.

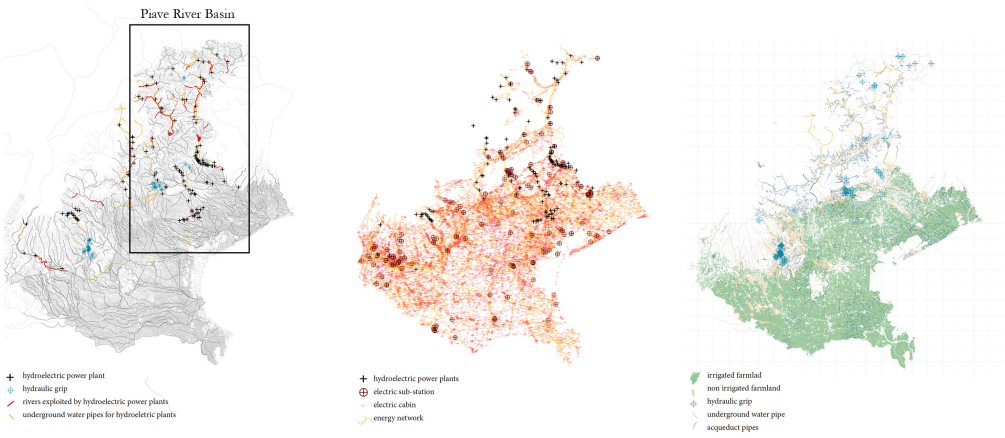


Figura 3 | Hydropolitical landscapes of the Veneto Region. These three maps depict the current locations of dams and the exploited rivers (a), energy distribution (b) and irrigated lands (c). Elaborated by the author.

In the recent debates and fears over climate change, oil crisis and the pressing search for alternative resources large dams are however making a comeback[6]. In the western world, driven by the same concerns, many organizations currently promote hydropower as a sustainable resource. Either through small scale interventions (such as the European Commission support to small-scales hydropower plants projects through the Horizon 2020 Work Programme for 2016-2017), or large-scale, long-term interventions landscape continues to be ceaselessly transformed as it was in the nineteenth and twentieth centuries (Kaika, 2006). Cases such as the Spanish Ebro River Basin Management Plan[7], the current plan for the construction of 31 dams in Albania along the undammed river Vjosa, or the hydraulic success in Norway, prove that energy production is still being considered as an engine of prosperity linked to the real economy and to the territorial development of a country [fig. 2]. Moreover, in a vast array of cases, debates against dams decommissioning are frequently halted by local residents in the attempt to avoid conflicts of displacement, social and economic loss in tourism and recreational facilities, making the retrofit of nature, even if strongly advised and promoted by environmentalists, as complex as the initial commissioning of dams (Kaika, 2010).
Today the Veneto region is still trying to overcome the legacy of water appropriation and management practices that turned rivers into the most contested terrains. Conflicts between competing needs of generation of power and tourist activities developed around water basins are in strong contrast with irrigation demands of the machinic landscape of the productive floodplain [fig. 3] which faces also environmental pollution, lack of sediment deposition and period of severe droughts. Given also the ageing of infrastructures, the idea of recovering nature through the possibility of re-establishing river ecologies to a certain extent remains out from any political debates in a territory which bear no more degrees of natural dynamics, but rather embodies one of the highest human altered ecosystem.

References

Armiero M. (2013), *Le montagne della patria*, Einaudi Storia.

Brenner N., Schmid C. (2012), "Planetary urbanization" in Mathew Gandy ed., *Urban Constellations,* Berlin: Jovis.

Briffaud S., Ferrario V. (2015), *Ricollegare energia e territorio: il paesaggio come intermediario*. Alcune riflessioni a partire dai risultati del progetto Ressources, in Castiglioni B., Parascandolo F., Tanca M. (Eds.), *Landscape as Mediator, Landscape as Commons,* Prospettive internazionali di ricerca sul paesaggio, CLEUP, Padova, pp. 83 - 100.

Chinello C. (1975), *Storia di uno sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia 1951-1973*, Roma, p. 12.

Ciarlo P., *Il testo unico del 1993 sulle acque e sugli impianti elettrici*, In Giuseppe Galasso, (a cura di), *Storia dell'industria elettrica italiana*, vol. III, *Espansione e Oligopolio. 1926-1945*, Laterza, Roma-Bari.

Ferrario V., Castiglioni B. (2015), *Il paesaggio invisibile delle transizioni energetiche: una rilettura critica dello sfruttamento idroelettrico nel bacino del Piave,* Boll. Soc. Geogr. Ital. 8, pp. 531–553.

Grima J. (2011), *Entaglement*, in *San Rocco, 'The Even Covering of the Field'*, 2, Summer 2011, pp. 110 – 114.

Illich I. (1989), *The Social Construction of Energy*, *New Geographies, 02: Landscapes of Energy*, edited by Rania Ghosn, Harvard GSD, Cambridge.

Jensen D. et al (2017), *Water. An Atlas*, Guerrilla Cartography.

Kaika M. (2010), *Hydropwer. From Techno-Nature to Retro-Nature*, in Goshn, M., *New Geographies, 02*: *Landscapes of Energy*, Harvard GSD, Cambridge.

Lokman K. (2016), *Dam[ned] Landscapes: Envisioning Fluid Geographies*, Journal of Architectural Education, Vol 70, Issue 1.

Le Corbusier 1979), *The Three Human Establishments. Punjab Government*, Department of Town & Country Planning (first published in French 1943), pp. 148-149.

Nappi A.F. (1994), *Storia di Marghera. Da periferia a città*, Venezia.

[6] As well as India and Africa, China's massive urban development and economic success was powered and watered by a state-large hydropower project made up of more than 21,000 dams along the Yangtze river.

[7] Adopted by the Spanish government in June 2001 but collapsed in the face of public and EU opposition, the Spanish National Hydrological Plan (SNHP) foresees the building of 118 new dams (Spain already has 1,200 large dams) as well as huge transfers from the Ebro river to southeast Spain and from the Rhône river to Barcelona. The Plan calls for the re-routing of 35 rivers and tributaries and the building of 14 canals (one over 700 km long), a 900 km pipeline and all the supporting infrastructure. The Plan embraces a total of 889 projects.

Petri R., Reberschack M. (1993), *La Sade di Giuseppe Volpi e la "nuova Venezia industriale"*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Il potenziamento tecnico e finanziario 1914-1925*, vol. 2, a cura di L. DE ROSA, Bari, pp. 317-346.

Piccinato G., Quilici V., Tafuri M. (1962), *La città territorio: verso una nuova dimensione. Casabella continuità*, (270), pp. 16-25.

Mumford L. (1934), *Technics and Civilization*, New York, Brace and Co, Harcourt 1934 [trad. It. Tecnica e cultura, il Saggiatore, Milano 1961].

Serena T. (2016), *Le dighe della Provincia di Belluno, Storia e Immagini, Volume 1 & 2– Dal 'Ottocento al 1945*, Corriere delle Alpi, Editoriale Programma.

Soja. E. W. (1989), *Postmodern Geographies,* Verso.

Swyngedouw E. (2004), *Social Power and the Urbanization of Water,* Oxford University Press, New York.

Vallerani F. (2006), in Franzin, R., 2006, *Il respiro delle Acque*, Nuovadimensione.

Vallerani F., Zanetto G., Soriani S. (1996), *Nature, Environment, Landscape: Europen attitudes and discourses in the modern period. The Italian case, 1920 -1970* in Quaderni del Dipartimento di Geografia, Padova.

Peripheral corridors: the post-metropolitan landscape of Melville (Johannesburg) and Leganes (Madrid)

Alona Martinez Perez
De Montfort University UK
Leicester School of Architecture
Email: *alona.martinezperez@dmu.ac.uk*

Denver Hendricks
University of Johannesburg
Architecture Department
Email: *denverh@uj.ac.za*

Abstract
Thesis describing main arguments: This paper consists of a general history of the concept of periphery and aims to introduce the different definitions of periphery in architectural and other theories. It begins by setting out some of the difficulties encountered when attempting to define the periphery, before continuing with the three main parts to the paper. The first of these provides a general taxonomy and describes the characteristics of the periphery in architecture, based on historical general discourses; the second examines architectural discourse and typologies in more detail, developing a particular focus on the European context and thirdly it focuses in more detail on this difficulty of defining the peripheral condition in architecture theory. The architects Jonathan Woodroff, Dominic Papa and Ian Mac Burnie write (Woodroffe, J., Papa, D., and Mac Burnie, I 1994:6): "Today, it seems an almost impossible task to define a contemporary peripheral condition; and yet it is that very quality, its extreme elusiveness, that ensures its attractiveness for debate […] In Western Europe with the exception of Britain, the notion of periphery has historically been associated with the 'marginal'".
South African Landscape
This quote summarises recent discourse on peripheries, where the difficulty of the theme through its elusiveness has made the discourse marginal. So it is through these marginal figures that the exploration of the theme can be carried out in order to understand its language.
This paper will look at how the traditional categories used for interpreting the features of urban development are not anymore capable of grasping the distinctive features of the recent processes of urban transformation in peripheral areas and will focus in the application of peripheral theories in two urban corridors located in Leganes in Madrid (Spain) and Johannesburg (South Africa).
The paper will look at the theoretical difficulty to define periphery in architecture and its application to two peripheral corridors in two capital suburbs in Spain and South Africa.

Keywords: peripheral development, corridors, post-metropolitan landscape

Introduction

It is difficult to define the contemporary peripheral condition. Many architects and authors have tried to define this phenomenon, from Rem Koolhaas' concept of Junkspace, to Marc Augé concept of non-place, to Stefano Boer's concept of anti-city, Ignasi de Sola- Morales terrain vague and Lars Lerup's work on American suburbia. This elusiveness of defining the peripheral condition and the multiple definitions define the complex condition of the contemporary metropolis. Regarding the subject of peripheries in architecture, there is still no clear or specific theory about it, as Rem Koolhaas writes in his essay Junkspace: "We inhabit sumptuous Potemkin suburbs of weasel terminologies. Aberrant linguistic ecologies sustain virtual subjects in their claim to legitimacy, help them survive…Language is no longer used to explore, define, express, or to confront but to fudge, blur, obfuscate, apologize, and comfort…"(Koolhaas, 2002:186).He refers here critically to the terminologies that have been used in recent years that do not really use language to define or express concepts. This difficulty of defining a condition often connected with urban growth and infrastructure. A kind of city space that grows outside the city boundaries into the suburbs often seen as a space of deregulation and speculation. A space that sprawls outside the city into the region, requiring infrastructure to support it. A space that is flexible,

mutant, interesting and without particular rules. Forget here the beautiful Italian piazzas, and the nice monuments that Aldo Rossi describes in *The architecture of the city*, as a critique to functionalism. This kind of new space is sprawling, is here growing across cities and continents, when it is too dangerous it becomes gated, when is too distant, we drive through it. A space that is difficult to theorise about in one rule-book. A space that is seductive, this is the space where the majority of us live in, because is affordable, because is easy. We can drive through it, we can afford it. We criticise it as a non-space, as a kind of anti-city but now in Europe most people live in the peripheral areas, in the city-regions outside the main European cities. This concept is not so dissimilar in modern African cities such as Johannesburg. The biggest financial city in South Africa, like Madrid in Spain both cities came out from two difficult political regimes into new democracies. Spain suffered a dictatorship following a civil war (1936-1939) for over forty years, and South Africa emerged later into a new democratic nation in 1994 following a period of racial and social division during the apartheid. This paper compares two cases studies in both cities, comparing the urban corridors emerging in those two cities' peripheries. What the Madrid city-region and Gauteng area have in common is that they are the financial hubs of these two countries. The cities where people go looking for opportunities, where people come to live in the city often moving to the suburbs. This paper is the result of research collaboration between two architects from both countries, a co-effort to share our ideas with different contexts. This context that has resulted in numerous trips between Europe and Africa, in order to work on the ground and share our common ideas. To determine that here the post-metropolitan corridors emerging in our countries have commonalities but also differences from where we can start a conversation, follow a discussion and understand the phenomenon that even though is separated by geographical location share common paradigms.

Case study Johannesburg. Introduction

The composition of the typical South African city has always been at the mercy of drastic socio-political intervention over the last hundred years (Turok, 2014; Morris, 1999; Dirsuweit, 2009; Fataar, 2012). Apartheid planning which was engineered by the white minority government spatially divided the city into racial categories prioritising white people at the core and non-white people on the periphery of the city. This created an irreversible socio-economic condition for the South African cities and has left a harmful legacy that undermines economic performance, reinforces poverty and exclusion…"(Turok, 2014:2). It is also one of the sole reasons for the shape of the city and it's constantly morphing periphery. Although South Africa is now a democracy, and the opposition black government has implemented a number of policies and projects to re-stitch the city, create and equal opportunity for all, I argue that nothing has really changed. The city and it's periphery is just a another morphing version of its schizophrenic self and the white elite has developed new ways of perpetuating marginalisation. Our cities continue to serve the white elite through different practices of exclusivity (Landman, 2004:265; Turok, 2014:3) and is clearly exhibited in the peripheral condition of the city.

I will refer to city of Johannesburg as a case study because it demonstrates the typical transformation of the periphery. For us to understand these transformation we need to ask the following questions: what are the main socio-political periods which were responsible for the various political transformations? What are the types of different peripheries that were defined and how did the socio-political conditions affect the periphery? There are three main periods which spatial socio-political interventions changed the spatial transformation of the periphery. Firstly, there was the pre-apartheid era. Johannesburg was developed due to the discovery of gold in the late 1800's. This brought upon a slow but steady influx of rural black men who could offer cheap labour to serve the mining magnets at that time. They were appropriated in camps on the close periphery of the inner city. Secondly, through the formalisation of the inner city, the population increase and the racial mixing brought upon the Apartheid era. Instituted by the Group Areas Act Policy in 1952 which saw the forced removal of non-white people from the inner city periphery and dumped on the outskirts of the city. Thirdly, the post-apartheid era which was earmarked by the 1994 democratic elections facilitating no restrictions of habitation or access in the city.

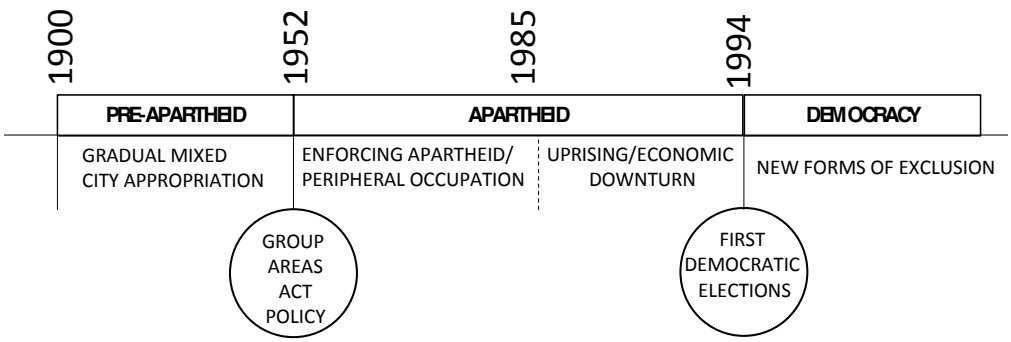


Figure 1 | Time periods in the South African socio-political past.

Apartheid Era

Spatial segregation was institutionalised shortly after the 1950's. Black, coloured[1] and Indian people were forcefully removed from their homes and relocated at least twenty kilometres outside of the periphery of the city. This created mix of low rise and sparse formal[2] and informal[3] suburban condition. These spaces were unforgiving and sprawling. People of colour were not only physically marginalized, but also exempted from entering most public spaces, institutions and schools found in white areas. Amenities were scarcely dotted around the communities with very little principals of city making, integration and cohesion implemented.

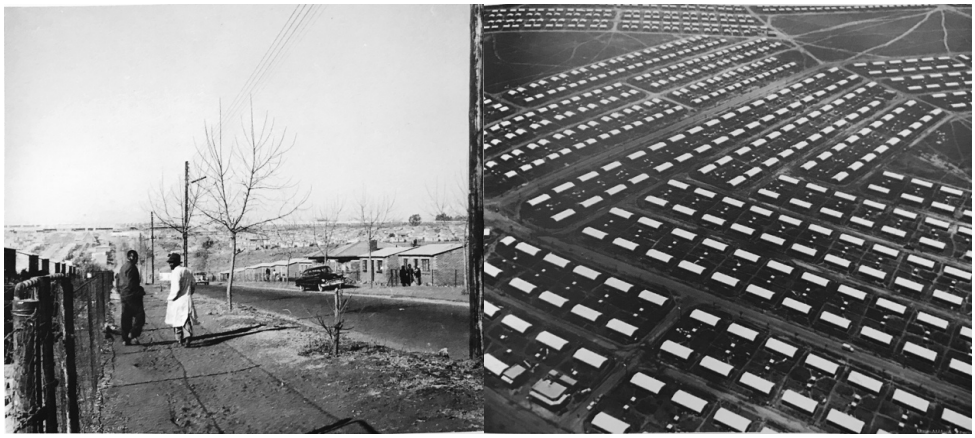


Figure 2 |Orlando was one of the first black townships established as part of the relocation policy in 1960. (council-built houses).

Black people were relegated to Soweto and Alexandra; while coloured people were moved to Eldorado Park and Indian people were forced to move to Lenasia. Now with the poorest traveling the longest distances into the city centre they spend a large percentage amount of money on public transport - these conditions now compounding the effect of being poor.

Democracy and Lifestyle

The country was in turmoil from 1985. The black majority resistance against the white minority government grew. Political activism was rife protests were increasing causing death and destruction (Morris, 1999:509). The release of Nelson Mandela was subsequently globally symbolic to end the fight and to begin an era of freedom. In 1994 the first and free elections voted in the African National Congress as the first black led government. This meant that all citizens were free to live and work without the restrictions of their race. By this time the periphery went through its another cycle of transformation.

[1] The South African term which refers to mixed race of indigenous and colonial settlers mainly Dutch mostly found in the Western Cape.

[2] Brick structure council-built houses.

[3] Metal sheet cladded houses illegally built on vacant parcels of land with little or no services.

Black peripheral occupants in 1980 began to densify inner-city neighbourhoods like Hillbrow. According to Morris (1999:511), he believes that the decline stemmed from the fact that tenants felt they had a right free accommodation. However, a decade prior, Sandton City[4] was established. This is important to note because it provided a 'back door' for the elite to relocate their financial interests, protect their investments and themselves. This earmarked the exodus of most white city occupants from Central Business District leaving their inner city properties behind to be hijacked by its self-proclaimed owner.

Figure 3 |Sandton City, the new Johannesburg Central Business District.

Figure 4 |Hijacked building in Johannesburg CBD.

This gave rise to the northern suburbs peripheral gated community model which mushroomed around these and other competing versions of Sandton (Dirsuweit, 2009:77). This model is a direct response to crime and fear in the post-apartheid era (Landman, 2004:151) and actively fragments, segregates, isolates communities reducing public space and restricting access to public roads. This Landman (2004) argues, due to the political transition, post-apartheid poverty, crime and unemployment's has increased. As a result we have an agglomeration of gated communities mushrooming other periphery. This is a failure to great safe environments. Landman (2004:152) argues that gated communities are a growing concern and it's important to address growing development and although acknowledges reasons for such establishments, she is more interested in navigating the city policies to establish the government's stance on the managing. Although she states there are three ways to deal with it i.e. Intervene; manage or ignore- there is not clear registry to this phenomena as a growing problem to the city and their policies. .

[4] A central business district established outside of the original city center. Due to the urban decay of the original city, the need to attract investment and the influence of neoliberalism and modernism.

Today, this secure gated community model condition can be found in pockets around Johannesburg sprawling in most directions creating an ever increasing illegible and inefficient city. Neighbourhoods like Midrand and Centurion are growing in the direction of Pretoria[5]. It is expected that this growth would reach this city. In the south west, Soweto (which was one of the marginalised townships) are cottoning onto a similar model.

Figure 5 |Left: Waterfall Estate Golf Estate caters for the elite on the northern suburbs. Right: A new Development in Dobsonville periphery caters for middle income with aspirations for luxury. Noticeably security is main selling point and the architecture is similar.

Post Democracy and Policy

Meanwhile, the city of Johannesburg is making an effort to reverse the wrongs of spatial injustice. It strives for a compact city and understands the inefficiencies which goes along with it. Fataar (2012) examines the sites of where policies encourage a "good city"[6] (Dirsuweit, 2009:77). These are:

1. The Development Facilitation Act of 1995- the objective is to override apartheid planning and discourage sprawl
2. The Metropolitan Spatial Development Framework of 1996 – promotes densification; promotion of corridors and increase density
3. The Housing Act of 1997 defines principals of sustainable housing development
4. The Spatial Planning and Land Use Management Act (SPLUMA) of 1995 regulates spatial planning and land use management.
5. The Transport Orientated Development Policy- recognises the strong relationship between infrastructure and transport
6. The Public Transport Network for 2032 (for Cape Town) recommended nodal density and efficient transport clustering and costs
7. The Corridors of Freedom (for Johannesburg) is part of the spatial planning for 2040. It articulates high density, mixed use nodes along three corridors in Johannesburg.

So if all these policies exist, why does the peripheral city of Johannesburg continue to produce fragmented and isolated environments like the pre-apartheid era? Are the policies effectively being implemented to increase density, develop corridors and nodal mixed use neighbourhoods? Landman (2004) quotes Vanessa Watson (2oo3)…"urban restructuring efforts in this period of transition have been largely ineffective, and many South African cities are almost divided, spatially, economically, as were in the days of apartheid…(Landman, 2004:165). Fataar (2012) questions whether all the post-apartheid policies which enhance the recalibration of the cities socio-spatial condition is enough to "'to inspire the spatial restructuring and in particular densification" (Fataar, 2012:7).

To begin to answer some of these difficult questions, we turn to a 2016 case we have been personally involved in called the Melville Precinct Plan. The Melville Precinct Plan is a community participatory design project. Its objective is to include the community members in the urban vision and planning of their neighbourhood. The Melville Precinct Plan is part of a The Corridors of Freedom[7] 2040 Johannesburg Strategic Planning and feeds into the broader corridor. It was initiated by the Mayor Parks Tau (a town planner by profession) and it the project exhibited the values of the anti-apartheid city. To

[5] Pretoria is the capital of South Africa.

[6] Deepening democracy, enhancing good governance and building a caring society.

[7] http://www.corridorsoffreedom.co.za/

allow a high density, multi-nodal, mixed use corridor with rapid and efficient public transport. The intention is to ultimately provide a renewed level of access to places of work and urban opportunities The Corridors of Freedom along the corridor. It is envisaged that this strategy would not only address apartheid planning aggressively, but dramatically improve people's lives daily. "….safety, comfort and economic well-being are placed at the core of planning and delivery processes….will result in reduced poverty for the majority of the City's residents (Http://www.corridorsoffreedom.co.za/, 2018). Melville is located about three kilometres north west of the inner city of Johannesburg; on the cusp of the inner city periphery. A middle income, mostly white neighbourhood. It is still one of the few public-orientated walkable neighbourhoods. It has the further advantage of being located adjacent to Johannesburg's only two public institutions[8]; parastatal and private media houses and the natural attraction of an archaeologically significant hill known as the Melville Koppies[9]. Due to its location it susceptible to high transience of visitors, academics, students, musicians and entertainers.

Through a series of community participation workshops which ran during 2017, it was natural to identify the stakeholders for this community. One of the stakeholders which proclaimed to have the most power was the Melville Residence Association (MRA). This voluntary group were constituted by conservative residents who not only rejected the spirit of project, intentionally disrupted the participatory process and incited fear amongst the fellow residents that allowing densification means Melville will turn into "another Hillbrow" or a slum. The MRA employed tactics through social media used excuses like heritage preservation and celebrating the architectural style to avoid the possibility of developing a mixed, use vibrant and well-knit community. Petitions of "do you want to live next to a student dormitory" and "I don't want to live in another Hillbrow" were slogans punted in meetings. The MRA wrote petitions and initiated surveys to persuade the city to not develop.

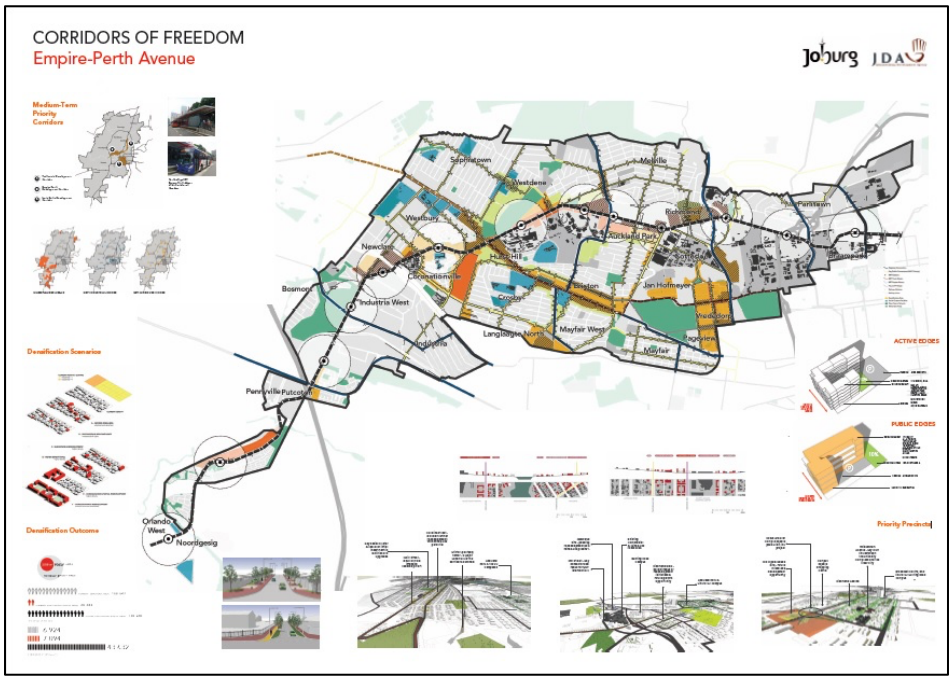


Figure 6 | Corridors of Freedom. Empire-Perth Avenue.

The MRA felt that they had the majority influence simply because they owned homes in the area. We explained that a stakeholder encompasses all citizens who use the public space of Melville and that a democracy is not scalable to the amount of property (or money) one has. This approach by the MRA not only demonstrates acute indirect exclusionary practices (similar to that demonstrated in the apartheid era) and exhibits an lack of participation and democracy to co-operate and work together to develop new vision for Melville.

[8] The university of Johannesburg and the University of Witwatersrand initially registered mostly white students but today reflects the true demographic of South Africa- that being predominantly black.

[9] Refers to the Afrikaans term for 'peak'

Landman further reflects on Harrison's 2002 and Watson's 2003 (Landman, 2004:165) paper in which she translates the argument that there is a sense of failure and disappointment in the city's inability to deal effectively with spatial fragmentation. The planning processes are slow and bureaucratic (Turok, 2014:5). "Although the white paper[10] on spatial planning and land use management intends to set out ways of how integration needs to be conceived, that one of the process known as the IDP[11] uses s budget system to allocate expenditure in neighbourhoods, However this In some cases, the interpretation and implem marginalisation of the IDP has led to the marginalization of spatialisation" (Landman, 2004:165). Furthermore, it is clear by the Melville Precinct Plan case study is that exclusionary practices are still prevailing in the most subtle and indirect ways. Although the city is living up to its mandate of the "good city", it is indeed deepening democracy, developing good governance and caring about its citizens. The most challenging of all is that same white fear prevails in new creative ways by manipulating the community participatory process. The white minority will again influence maintain the South Africans spatial patterns which today the urban poor battle with every day to survive.

Case study Spain

This area studied in the city of Madrid is the Tertiary Corridor in Leganes located in Southern Madrid (which incorporates a new University Campus and a train station that connects the town with the city centre in less than twenty minutes). Most of the peripheral areas in Madrid have been built from scratch apart from the periphery in Leganes, which was built next to the existing town of Leganes (a peripheral working class town developed mainly during the 1960's to accommodate workers who came to Madrid from other parts of Spain). Spain built numerous PAU's (the so called Urban Action Plans) to incorporate new social housing. The scale was massive, the architecture results questionable. A kind of city, ruled by the automobile, often more similar to the kind of city mentioned in the critical manifesto from the 1960's *Learning from Las Vegas* by Venturi and Scott-Brown.

The areas were selected to show different samples or study areas of periphery in the city, and to allow a discussion and a comparison. It is worth stating that the North of the City is generally wealthier than the South.The study was carried out by walking, photographing and taking notes both during and after the fieldwork. The particular areas on which I concentrated were first identified using Google Earth before undertaking the fieldwork. The reality of what I found during the field work was very different from what I originally saw on Google Earth. The findings are connected with my own assemblage of ideas and narratives and the images are resituated as a graphic recording of the peripheral city.

I will analyse the typology of the Strip/Corridor in Leganes in relation to defining this is a Tertiary Corridor, but I will also connect this to the idea developed in Ciudad Lineal by Arturo Soria, and to the concept of infrastructure and capitalist development. I argue there that this type of corridor developed in Ciudad Lineal promoted a speculative model of development connected to the infrastructure, and that this kind of model is a precursor to what we see today in Madrid's periphery. I will apply here the ideas of Venturi and Scott-Brown whose ways of understanding these environments are often associated with the car and the accompanying signs used to navigate these areas by vehicle.

The walk through Leganes started in the centre of the Old Leganes, progressing through the University Carlos III campus and ending up in the train station area. For analytical purposes, I have divided my walk into 22 stages in order to focus and explore the walk in more detail, as shown in Figure 7.

[10] A legislated policy for spatial planning and land use management https://www.gov.za/documents/spatial-planning-and-land-use-management-white-paper.

[11] Integrated Development Plan used by local municipalities to plan through budgeting processes.

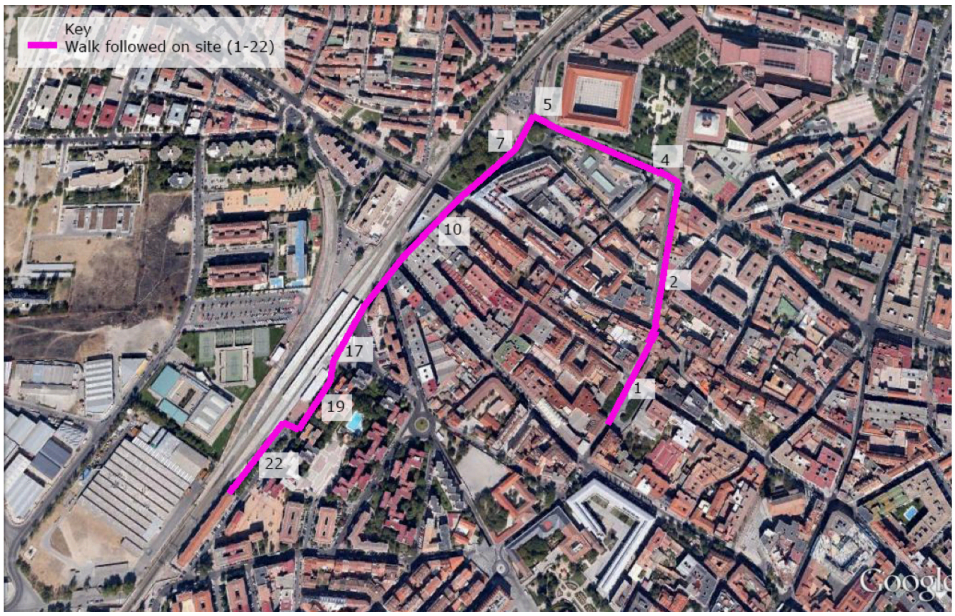


Figure 7 | Stages of the walk followed on site during the fieldwork (in pink) through tertiary corridor (1-22). The pink line shows the itinerary of the path that I followed, and the path then becomes a series of architectural objects that are recorded mainly through photography at different stages telling a narrative that then when analysed and evaluated could become a series of categories or typologies of these peripheral areas. Image copyright Google Earth, adapted by authors.

I travelled to Leganes on public transport from Madrid city centre, and it took me one tube to Carabanchel (which I visited first) and then two bus rides between old Carabanchel and Carabanchel PAU, and then from there to Leganes Old Town. The total time of these journeys was approximately an hour and twenty minutes, which is significantly longer in comparison to the twenty-minute journey by train between Leganes new train Station and Atocha Station (the central station in Madrid). This shows that the infrastructure investment really reduces the perceived distance between the periphery and the city centre, managing to connect the city-region in almost record time, showing the importance of infrastructure investment and its connection with development, in this case the University.
The selection of this area was informed by the issues raised and discussed in the literature review and defined accordingly as a Corridor: (Ezquiaga 2009:272) "[…] backing urban references of traditional centrality, and the low density suburbanisation, first of the higher and mid-income properties, and later in segments of directional activities with a higher added value (financial entities, R+D, directional tertiary sector activity), specialised services (private universities, hospitals…), leisure and commerce (large commercial centres, theme parks…)"(Ezquiaga 2009:272). More specifically, it would be defined as a Tertiary Suburban Corridor specialising both in services and consumerism: "Development of a range of industrial activities to the South- supported by the Campuses of Carlos III+ King Juan Carlos Universities" (Ezquiaga 2009:272).

Following this definition, in the urban analysis below the corridor typology can be identified in Leganes (Figure 8). There, one can see the elements of the corridor: a central new station for Leganes (in orange), a 1970's residential blocks for workers (in light blue), industrial areas (in grey), car parking (in dark brown), and the new University Carlos III campus (light brown).

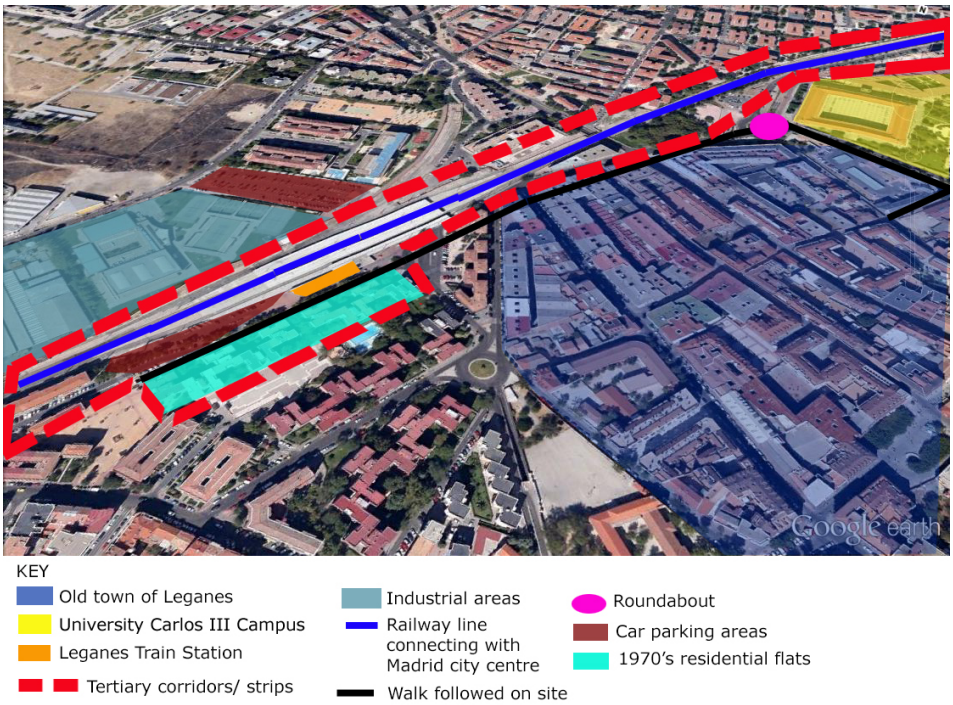
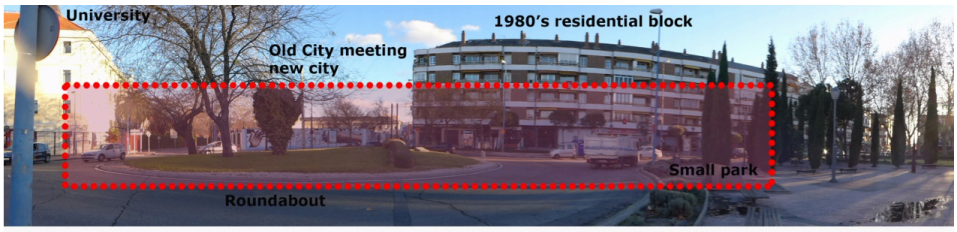


Figure 8 | Analysis of the route followed on site identifying different urban elements (Author's own). Image copyright Google Earth, adapted by authors.

The car has an important role in the corridor, the car parking areas allow people to park their cars and connect with the train to the city centre, and there is also a big roundabout (in pink) next to the corridor. There is a clear car based interface between the corridor and the surrounding areas, but also the presence of the roundabout emphasizes this area as a car-dominated environment.
The existing town of Leganes is next to this Tertiary Corridor. The town centre has some community spaces and activities such as pedestrian streets, a town square and a police station. The new roundabout provides a connection between corridor (car dominant) and old-town (tighter urban fabric). The train station and tertiary activities are supported by the University Campus and by the transport infrastructure (both rail and car).
Permanence and memory can be identified in the fact that next to the corridor typology we can see the urban morphology and the collective facilities such as the police station forming part of this space between the old and new city, making this periphery more human than the other peripheries studied There, in some of the PAUs like San Chinarro and Las Tablas, as well as Carabanchel, the scale of both open spaces and buildings is much bigger, and the urban morphology of the last decades could not be seen in the urban fabric. Moreover, they lacked the collective facilities and smaller urban scale of the local shops at ground level, of the residential buildings in existing town of Leganes.

Memory as a category for Aldo Rossi is shown when a city evolves over a period of time: meaning that, memory is registered by urban morphology, and this exists in the example of Leganes more than it does in the other peripheral in Madrid. In Leganes the new tertiary corridor does not appear suddenly built in the middle of the countryside, like in the other areas of Madrid. However what becomes apparent too in this new corridor is the presence and dominance of the car, influencing the urban elements and devices (bollards, benches, planting) that prevent it from accessing the public urban spaces of the existing town.



The area where new city meets the old city highlighted in red (stages 5 & 6 of the walk), has a new roundabout, and a small park next to the block of flats from the 1980's. The road infrastructure is new, giving preference to the cars rather than people (2 lane traffic).There is no physical connection between the old and the new, apart from the height of the buildings.

Figure 9 | Example of Old Leganes meeting New Leganes corridor.

In the example of where the old city meets the new one in Figure 9 (Stage 5 & 6 of the walk) we can see a new roundabout and a small park. The new road infrastructure is giving preference to the circulation of the cars, while pedestrians are overlooked. What is interesting here is that as one becomes immersed more in the corridor and the connection between the old and the new, the control of the car over space becomes more apparent. Rather than having a square at the end of the street, what we have is a roundabout with a monument and a sculpture to the architect Sabatini at the centre of it.[12]

The concept of the monument and the square as places for people to meet and to represent collective places is here substituted and subordinated by a 'monument' to the car. In the old town of Leganes we have a public square, while here in the extension of the periphery with the corridor we have a roundabout.

However, in the area in between the old and new we can find a small square and also the existing housing which still has the small facility of a green space for existing residents and newcomers. I can confirm again in this example that there are more collective facilities here than in the other peripheral areas studied.

The other aspect which is interesting here is the idea that as a result of the priorities of the planners of this infrastructure corridor the two spaces are not being physically connected: the housing and the University. All around the University perimeter the access for pedestrians and cars is restricted. Here the message is clear: the car is the king, and this starts creating a new urban order in the connection between the old and the new city but also space is privatised around the University Campus giving restricted access to both cars and people.

In the case of Leganes the presence of an existing urban morphology within the areas connecting the old and new city is visible. Next to the corridor we can see existing facilities such as housing, parks, a police station and also industrial uses which were one of the characteristics of this type of corridor in theory, showing presence of permanence of the area's past history and characteristics. These facilities integrate with the new corridor typology established at the beginning of the study as a *tertiary corridor* and the infrastructure has been well integrated with the existing town. This integration allows the periphery to have both collective facilities, and an urban morphology that brings the memory of the past to the existing corridor.

Another lesson learnt from these examples is as one goes further into the corridor the presence of the car becomes much more apparent, with devices to stop cars entering the space such as bollards and street furniture. The nature of the space changes, from catering more for pedestrians in the existing town of Leganes to a more car-oriented environment (wider roads, and roundabouts) in the newer development.

Another interesting lesson is that the power of the car is clear in this new corridor. Where in the existing town at the beginning of the walk we see pedestrian streets and small-squares with shops, as we penetrate deeper into the corridor we can see that the square is substituted in favour of a new roundabout which

[12] Francesco Sabatini (1722 – 1797) was an Italian architect that worked as the Royal architect in the period when Carlos III was the King, being responsible for the mayor works of the transformations of Madrid during the second half of the 18th century. (Author's translation) Source: http://www.arteespana.com/franciscosabatini.htm [Accessed November 26, 2015] The monument to Sabatini is in Leganes because before the University Carlos III was built around 1994 there was an old barracks designed by Sabatini on the site which was demolished before the construction of the Campus Source: http://elpais.com/diario/1994/11/03/madrid/783865465_850215.html [Accessed November 26, 2015]

represents a monument to the use of the car as described. This change of urban order shows the importance of the car in this new typology. The monument that results from this new corridor typology is a monument to the car, not to the people.

Another lesson from these examples is the presence of physical barriers between the old and the new, for example the perimeter wall stopping access between the University and the town, and the long brick wall next to the new train station.

Conclusion

The periphery of Johannesburg can be described as a polycentric, post-industrial metropolis, a heterogeneous assemblage of highly differentiated and relatively autonomous edge cities, commercial clusters, and business nodes that have blossomed along the urban fringe. It is an assemblage of unplanned market-driven urban forms of sprawling patchwork fragmented and insular sovereignty is (Murray, 2011:180). The dimension and the significance of the periphery has been a key indicator of the socio-political landscape in Johannesburg. Similar to a measuring devise to indicate the socio-political values of the country at the time. Johannesburg has come a long way for citizen rights and democracy in the last century. Its socio-spatial composition has morphed a number of times to reflect political temperature of the country. Although it is difficult to negotiate the current spatial pattern of South African cities, the government is attempting to create an inclusive city as much as possible. Developing progressive spatial policies and plans to reflect the symptoms of a real city, it is through technocratic process by the minorities who makes the process of re-creating new peripheries and corridors which reflect our constitution very hard to attain.

The periphery of Leganes showcases the beginning of a new corridor that extends to the city-region where a new University and train station connect the city periphery with the centre increasing the mobility between the town of Leganes and the city centre. Here what is interesting is to see how the existing city's infrastructure helps humanising the peripheral corridor but also how the new corridor brings a new order to the existing settlement. In this new corridor, we see an environment full of bollards, roundabouts, and cars. The idea of a Linear City like Arturo Soria developed in the 1930's with a tram connecting the Linear City with the centre of Madrid is exemplified here. This shows the changes of the peripheral city, relying on infrastructure and transport connecting the two cities in Madrid, the city centre and the periphery.

What we see in the cases studies is the tales of two cities, where a revisit of planning of these areas is required. A planning that is inclusive of the residents that will inhabit these areas, making decisions in their city. A city that is inclusive for all sectors of society that is not gated separating the rich from the poor and that does not need people moving throughout in cars but rather walking. What both cases studies show is a city where the rich leave in gated communities both in Johannesburg, and also this trend is starting in urbanisations and gated communities in Madrid. These corridors require cars or infrastructure to move through them, either because of security and crime in the case of Johannesburg in relation to wealth and race. Or in the case of Madrid because the existing city is changing to a city like this paper explains that is more reliant on cars than pedestrian. What we see in Madrid is a space that is becoming privatised with fences, and private fences and a change of the civic space into a private or car oriented space. This change in the Spanish city is already taking part in a city like Johannesburg but in there is the result of many years of social and racial segregation affecting the urban environment of the city. Both cities show interesting ways of including people in the process of developing their own city, such as the Melville case which could be useful in the development of new areas in Madrid, or the case of Leganes where a new train station connects people through public infrastructure which could be an useful lesson for the city of Johannesburg to have more reliance on public transport investment that is affordable instead of cars.

Riferimenti bibliografici

Dirsuweit, T. (2009) 'New Urbanism, Public Space and Spatial Justice in Johannesburg : The case of 44 Stanley Ave', *Annales de Géographie*, 118e Année(No. 665/666), pp. 76–93.

Ezquiaga, J. M. , "Fragmentation to fractality: the paradoxes of diversity" in A. J. Cantis and A. Jaque, Piensa Madrid = Think Madrid: [José María Ezquiaga, Juan Herreros, Fabio Casiroli ...]. In [Madrid]: (Caja Madrid: La Casa Encendida, 2009)

Fataar, R. (2012) 'Densification and the ambition for a democratic city', *ETH Zurich*.

Http://www.corridorsoffreedom.co.za/ (2018) *http://www.corridorsoffreedom.co.za/*. Available at: http://www.corridorsoffreedom.co.za/ (Accessed: 1 May 2018).
Koolhaas, R. Junkspace in «October», Vol. 100, Obsolescence, Spring (2002)
Landman, K. (2004) 'Gated Communities in South Africa: The Challenge for Spatial Planning and Land Use', *Source: The Town Planning Review*. Liverpool University Press, 75(2), pp. 151–172. Available at: http://www.jstor.org/stable/40112598 (Accessed: 12 May 2018).
Morris, A. (1999) 'an Inner-city Neighbourhood in Johannesburg Linked references are available on JSTOR for this article : Tenant-Landlord Relations , the Anti- Struggle and Physical Decline in Hillb Inner-city Neighbourhood in Johanne', *Urban Studies*, 36(3), pp. 509–526.
Turok, I. (2014) 'Urbanisation', *Researchgate*, 299921010.
Murray, Martin J. Durham (2011) 'City of extremes [electronic resource] : the spatial politics of Johannesburg ', Duke University Press
Woodroffe, J., Papa, D., and Mac Burnie, I. "An Introduction" in M. Toy (ed) The periphery (London: Architectural design, 1994)

Riconoscimenti
We would like to thank the University of Johannesburg Dean Professor Federico Freschi for his financial and personal support in allowing both authors travelling to South Africa and Italy to attend this conference and support our reserach. We would also like to thank our universties (University of Johannesburg Department of Architecture, and Leicester School of Architecture, De Montfort University) also for their support of our work.

Tipi di rappresentazione, urbanizzazione

Fabrizio Paone
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento di Scienze, Politiche e Progetto del Territorio
Email: *fabrizio.paone@polito.it*
Tel: 011.0906470

Abstract
L'ipotesi dello scritto procede a partire dalla constatazione di uno sfalsamento fra tecniche di rappresentazione e studi di urbanistica e pianificazione. Il terreno d'indagine è riferito alle dinamiche contemporanee dell'urbanizzazione e delle città italiane ed europee, inclusi i confronti con realtà e rappresentazioni extraeuropee. Gli ambiti disciplinari dai quali cogliere gli elementi disciplinari portati dal cambiamento di natura, di dimensione e di significato dell'urbanizzazione partono da più angolazioni disciplinari, tra cui la geografia urbana, le letture postmarxiste del territorio e della produzione, la comunicazione politica. La sovraesposizione iconica e informativa portata dal web e dal progresso tecnico dei software sembra aver prodotto un eccesso di dati, lasciando al contempo inalterata la difficoltà di individuazione degli indicatori realmente rilevanti (di per sé, o in relazione a specifiche azioni di governo/gestione/trasformazione del territorio),e delle relazioni fondamentali e generative. A partire dalla collezione di rappresentazioni messe a punto per studiare la dimensione regionale del fenomeno urbano, presto divenute espressioni metaforiche, diventa evidente il cambiamento di scala, l'oscillazione sistematica tra ambiti di ampiezza diversa, la necessità del congedo tra precedenti corrispondenze stabili (o desiderate tali) tra popolazioni, pratiche, assetti urbani e territoriali.

Parole chiave: urbanization, globalization, urban theory

Le previsioni a scala globale di un aumento della popolazione mondiale urbana, la capacità di manipolazione tecnica dell'assetto territoriale ereditato pongono la disciplina dell'urbanistica e della pianificazione in una condizione di necessità di ricalibrare l'attualità delle proprie rappresentazioni del mondo. Tali rappresentazioni costituiscono lo sfondo necessario sul quale vengono proiettate le azioni tecniche parziali localmente attribuite alle proprie competenze. Tali azioni si sono costituite durante la modernità (una fase perdurante variabile spazialmente, che può essere intesa iniziare nel XVIII secolo in Europa e non ancora conclusa, anche se principalmente trasferita in contesti extraeuropei) in relazione a un ordine regolativo basato sullo stato nazionale, oggi fortemente indebolito nelle sue capacità di promozione delle politiche dall'internalizzazione e dalla finanziarizzazione dell'economia intervenute con la globalizzazione.A tutto ciò ha corrisposto un cambiamento dei fenomeni urbani, che ha rotto le precedenti consuetudini, spesso silenti (Brenner, Schmidt 2011). La modernità disciplinare, che ha avuto forti momenti di spinta alla definizione e all'innovazione verso la metà del secolo XIX e nel decennio a cavallo tra gli anni venti e gli anni trenta nel XX secolo, aveva posto un forte accento sulla dialettica tra la scala regionale degli insediamenti e la scala urbana.

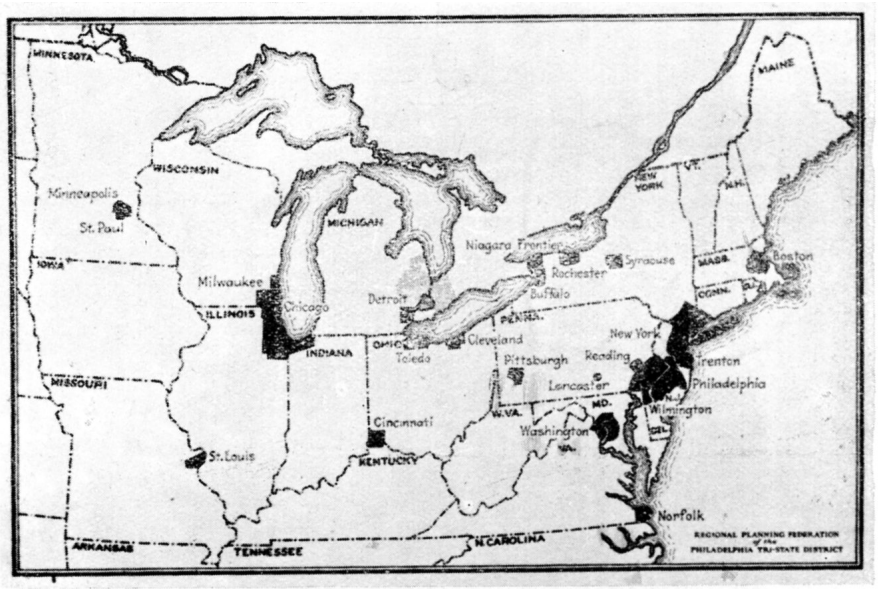


Figura 1 | I piani regionali americani negli stati del Nord Est.
Fonte: Fuselli 1935, come tutte le immagini che seguono, riportate con le didascalie originali.

La dimensione regionale, in particolare, avrebbe dovuto dare seguito all'organizzazione progressiva della crescita dimensionale, senza perdita di coerenza e di compattezza.

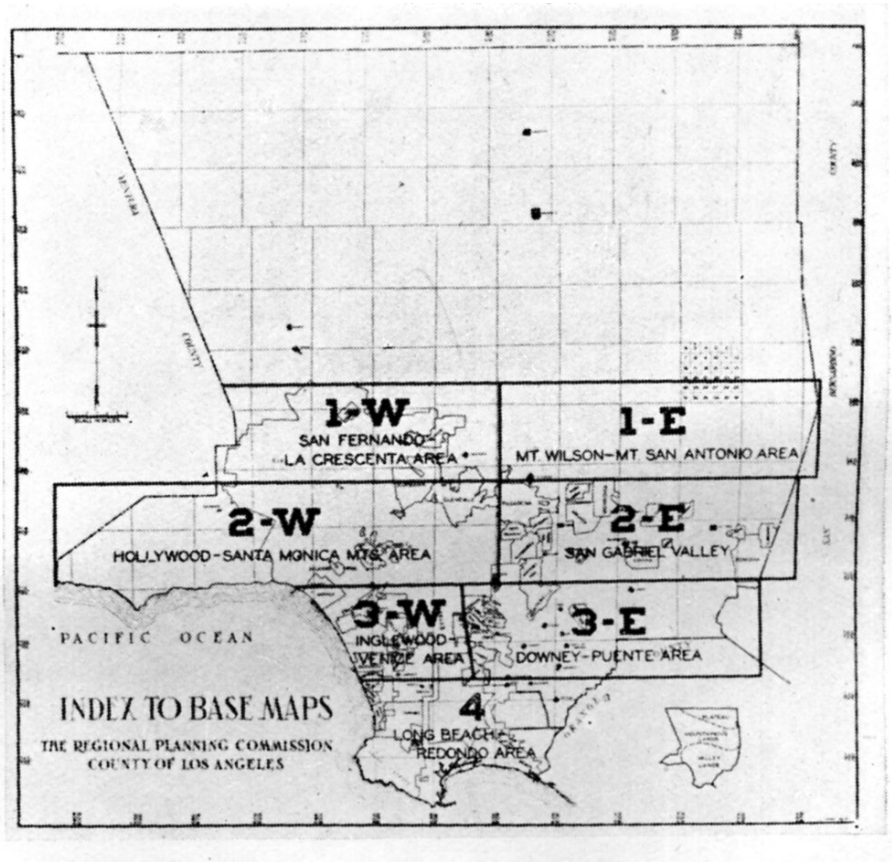


Figura 2 | Il piano regionale della contea di Los Angeles
con le sette sezioni in cui è stato diviso per la preparazione del progetto.

La definizione della modernità in architettura e in urbanistica è rimasta aperta, e ha assunto soprattutto la forma della ricerca della modernità, come attestano lucidamente, stagliandosi tra i molti, l'insieme degli scritti di Le Corbusier (Le Corbusier 2003). Piuttosto che la codificazione di un apparato finito di

enunciati, leggi, principi, concatenazioni temporali, priorità logiche, emerge un'organizzazione discorsiva del modo di cogliere e concettualizzare il fenomeno urbano in mutamento.
Essa, pur rimanendo assai lontana dal divenire storicamente effettuale, si incardina sulla doppia polarità di città e regione. Entrambi vengono trascritte secondo rappresentazioni soprattutto planimetriche, topograficamente definite, che virano il proprio significato in figure. Il momento analitico-interpretativo e il momento progettuale-volontario si saldano grazie ad un'unica identità compendiaria iconica, supportata da un apparato argomentativo variamente inteso, non di rado di dimensioni monumentali. All'immagine di sintesi viene associata un'essenza organica e organicista, dedicata a trasmutare la coerenza figurale in una più forte ontologia biologica e vitale, che si aggiorna con nomi cangianti nel tempo, fino alle attuali resilienti e metabolici.
Le visioni fondamentalmente universalistiche della civilizzazione, che elevano la tecnica a motore primo delle trasformazioni epocali dello sviluppo urbano e dell'estetica dell'architettura (Harvey 1985) iniziano a essere oggetto di critiche e di appassionate rivisitazioni fin dagli anni cinquanta del Novecento, anche all'interno dei congressi CIAM, sebbene le proposizioni e i progetti della generazione degli Smithson, De Carlo, van Eyck e altri appaiano oggi interamente interni ai codici della modernità, importanti contributi incrementali all'ortodossia del rinnovamento. Ciò che forse è mancato nella riflessione sulla dimensione urbana a partire dagli anni cinquanta, o quantomeno non è riuscito a radunare sufficiente consenso e univocità intorno a poche fondamentali ipotesi è la consapevolezza di quanto dell'ineffettualità delle nuove proposte fosse dovuto agli assunti disciplinari dell'architettura e dell'urbanistica (avvicinate come mai prima, tra loro, e come mai si è dato in seguito) e quanto fosse piuttosto causato dall'irruzione di una storia esterna militare, economica e politica traumatica, distruttiva, conflittuale. Di una sorta di disgiunzione delle esegesi, capaci di leggere i piani di analisi indipendenti, così come quelli derivati e innescati da meccanismi causali. Ci si è collettivamente concentrati su adeguatezza e inadeguatezza delle visioni e degli assunti disciplinari, declamando congedi e superamenti, ricorrendo a una costante e rituale autocritica e autoriflessività, senza però acquisire nuove teorizzazioni unitarie capaci di far corrispondere all'aumento dell'urbanizzazione una nuova «teoria della città» e una ripartizione socialmente riconosciuta di compiti e di ruoli per pianificazione, urbanistica, architettura.

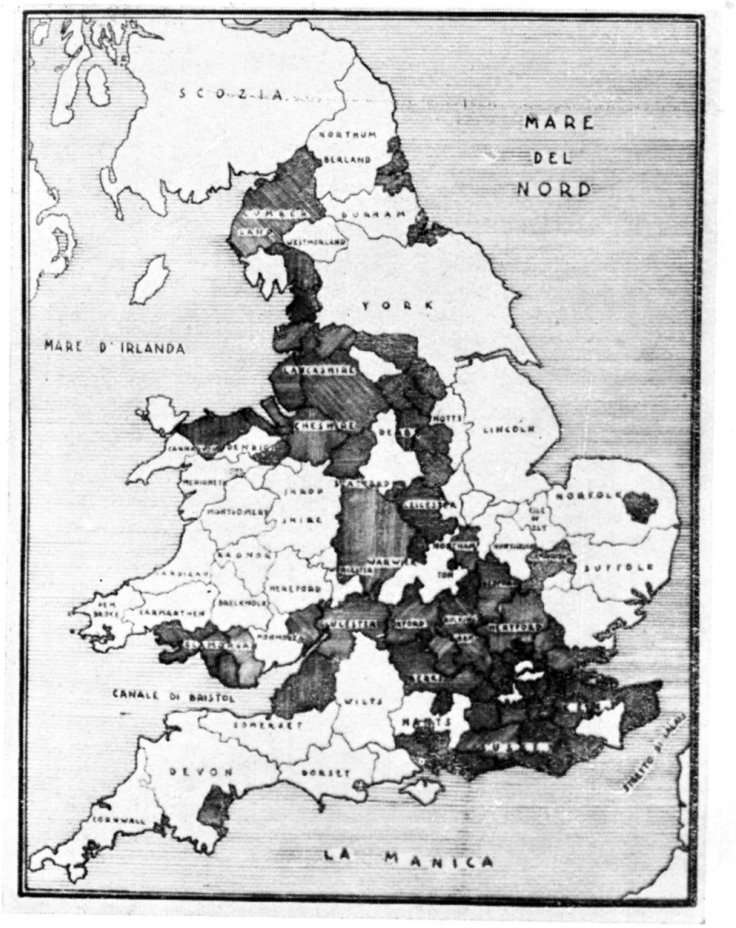


Figura 3 | I piani regolatori regionali in Inghilterra.

Questo rilievo accompagna l'osservazione di come si siano progressivamente inaridite ed estinte le teorizzazioni della post-modernità, di eventuali seconde o terze modernità, mentre rimane aperta una riflessione generativa sul moderno e sulla modernità (Brenner 2016).
L'ipotesi di lavoro che questo breve scritto coltiva procede a partire dalla constatazione di uno sfalsamento fra tecniche di rappresentazione di area vasta usate all'interno degli studi di urbanistica e pianificazione, e il persistere di alcune questioni problematiche legate ai codici della rappresentazione (Paone 2018). L'idea di una area vasta, regionale o metropolitana, collegata a una dimensione urbana finita, il cui rango è collegato all'ampiezza/dimensione, non è adeguato alla interpretazione della città e dell'urbanizzazione nell'era della globalizzazione avvenuta. Nondimeno il retaggio implicito dei documenti istruiti dalle prassi legislative nazionali e internazionali resta spesso legato alle inerzie delle precedenti visioni, confermate dal senso commune e dal pragmatism amministrativo. [Vedi, per ciò che riguarda l'Italia, l'impostazione della ripresa del tema della del governo della dimensione metropolitana espressa dalla legge del 07.04.2014, che non sembra aver tratto insegnamenti dalle ineffettualità della precedente legge n.142 del 08.06.1990].
I fenomeni che la recente lettura rilega con la nominazione di re-scaling urbano rimarcano, a mio modo di vedere, un'evoluzione significativa, che sottolinea l'uscita da una logica di oggettivazione univoca delle formazioni urbane contemporanee, basata sull'adeguamento dimensionale e sull'accoglimento della dimensione regionale. L'accento si sposta significativamente verso la compresenza di relazioni strutturanti coglibili a scala differenti, che convivono interagendo, eventualmente rinforzandosi. Le letture tentate per i contesti locali, siano esse riferiti a limiti amministrativi o ai confini topografici degli oggetti osservati, evidenziano l'impossibilità di procedere a nuove immagini unificate o unificanti (AA.VV. 1969).
Ciò segna forse una traccia della impraticabilità di azioni di governo decisive. Si perde la possibilità di una visione gerarchica stabile dei sistemi urbani [quella che ha raggiunto i vertici dell'eleganza concettuale con il modello christalleriano], e con essa la ricerca di rappresentazioni rilevanti e dimostrative, verificate secondo procedure di formale convalida. Alcuni ruoli, assunti un tempo dalla planimetria topograficamente rilevata e, in chiave previsiva, dal disegno di interpretazione/precognizione strutturale, sono oggi frazionati. Ne deriva un elevato numero di rappresentazioni e immagini, ognuna delle quali dedicata a un compito tematicamente parziale, o specifico. Le rappresentazioni dell'urbanizzazione d'area vasta e in senso lato regionali si moltiplicano e diventano ciascuna non particolarmente rilevante, in quanto volontaria e implicitamente autoriale. Si pensi alle immagini aeree notturne, in cui l'entità dell'immagine cambia in modo decisivo a secondo della trascrizione del pixel luminoso, all'ambiguità che si instaura tra formazioni urbane, fonti di illuminazione, fonti di calore. Allo stesso tempo si pensi alle immagini fotografiche zenitali, un tempo rare e frutto di campagne mirate, oggi tramite Googleearth definitivamente accessibili e diffuse, e tuttavia poco rivelatrici alla scala dell'urbanizzazione regionale e ultraregionale, condizionate in maniera decisiva dai codici cromatici e dalle convenzioni di rappresentazione assunte.
Si evidenzia l'argomento del rapporto di condizionamento ma anche di generazione tra pratiche di potere e instaurazione della condizione che rende possibile (e poi eloquente) la rappresentazione. Il ruolo estremamente debole, o minoritariamente settoriale, svolto dalle pratiche di pianificazione pubblica di area vasta rende non necessaria la convergenza su alcuni documenti, che rivestirebbero un ruolo rilevante in fase diagnostica, analitica e investigativa.

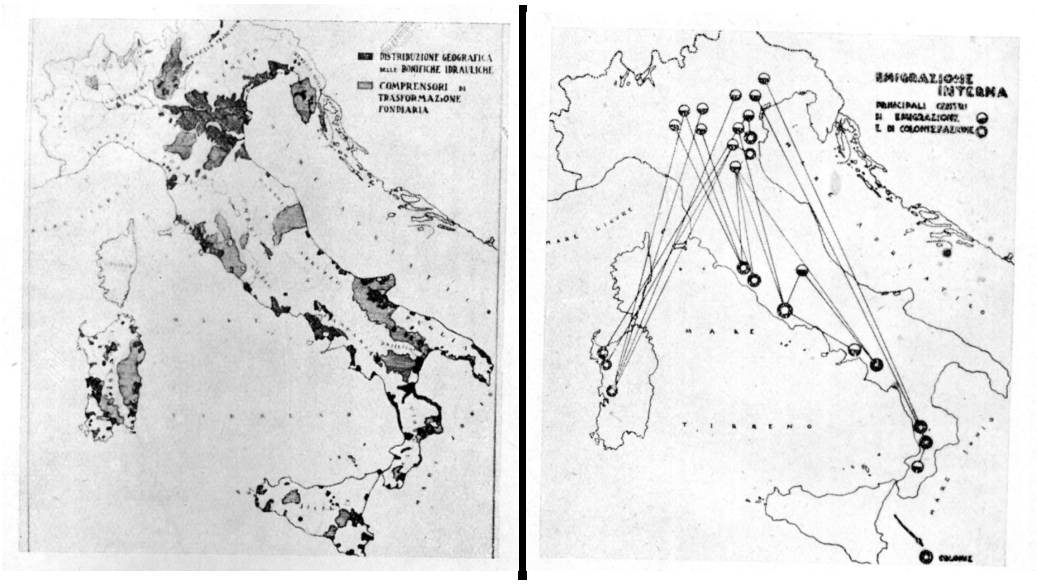


Figure 4,5 | Il piano regolatore nazionale. Schema di distribuzione della bonifica integrale.
Indirizzi dell'emigrazione interna in Italia.

Gli ambiti disciplinari dai quali cogliere gli elementi tematici e disciplinari portati dal cambiamento di natura, di dimensione e di significato dell'urbanizzazione contemporanea procedono a partire da più osservatori disciplinari, in primis la geografia urbana, le letture postmarxiste del territorio e della produzione, la comunicazione politica, il marketing aziendale. Dalla ricerca di oggettivazione della nuova dimensione urbana, e di adesione verso una immagine di struttura da realizzare si passa piuttosto al predominio del tematismo, e dell'immagine concepita per fini persuasivi, per muovere comportamenti economici, e consensi, con una domanda di conoscenza molto condizionata da contingenze rapide a mutare. Si può citare a questo riguardo l'assenza di omogenea copertura della cartografia di microzonazione sismica, in relazione alla globalità degli insediamenti, o la documentazione relativa agli usi del suolo, in riferimento a cartografie di base adeguatamente dettagliate e aggiornate. Resta la consolazione, più virtuale che reale, della disponibilità di immagini fotografiche, aeree e dal basso, numerosissime e onnicomprensive, con la capacità di produrre un «effetto realtà» che si protrae nel tempo, impreciso e apparentemente invincibile.
La sovraesposizione iconica e informativa portata dal web, dai GIS e dal progresso dei software con applicazioni urbane e territoriali sembra aver prodotto un eccesso di massa informativa, lasciando al contempo inalterata la difficoltà di estrazione dei dati e degli indicatori realmente rilevanti per la descrizione delle relazioni fondamentali della città e dell'urbanizzazione. Si pensi ad esempio a carte tipiche della tradizione della pianificazione di area vasta come quelle dei trasporti e della mobilità, divenute progressivamente ardue da declinare in maniera non genericamente ricognitiva, o come certificazione di decisioni indipendenti da altri assunte.

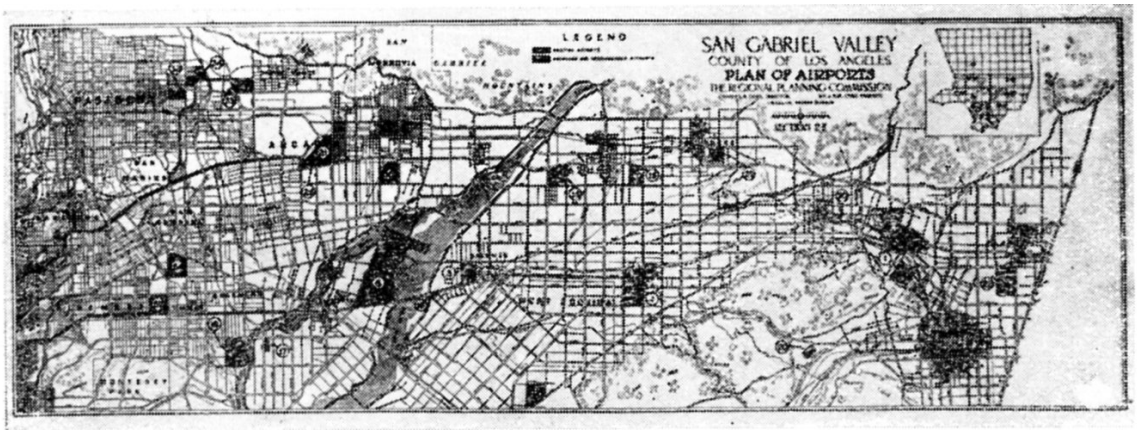


Figura 6 | Il piano regionale della contea di Los Angeles, valle San Gabriele.
Previsione delle aree da destinarsi agli aeroporti.

In questo campo i temi costitutivi dell'urbanizzazione regionale si trovano stretti tra ambiti di sostanziali oligopoli, sottratti di fatto alla pianificazione pubblica per la presenza di grandi operatori che agiscono con logiche autonome, sovralocali. Si pensi alla portualità, alla logistica, alle ferrovie, alle localizzazioni aeroportuali. Al contempo si evidenzia una elevata difficoltà di accesso ai dati sensibili sui traffici, oggetto di competizione commerciale, gestiti soprattutto dai soggetti che li producono, con grande attenzione alla divulgazione e all'uso competitive applicato dei dati. Alle tradizionali surveys subentrano prosaici sondaggi.

A partire dalla collezione di alcune rappresentazioni dedicate alla dimensione regionale del fenomeno urbano, si osserva soprattutto come esse siano divenute espressioni metaforiche per indicare il cambiamento di scala del fenomeno urbano, l'oscillazione sistematica tra ambiti di ampiezza diversa, la necessità del riconoscimento del congedo tra precedenti corrispondenze stabili (o desiderate e immaginate tali) tra popolazioni, pratiche, assetti urbani e territoriali. Le rappresentazioni assumono, soprattutto quando connotate da successo (si pensi alla "blue banana" della concentrazione urbana nell'Unione europea, o ai "corridoi europei" per la politica dell'integrazione trasportistica transnazionale) un ruolo di esortazione all'azione, di scenario di mobilitazione, più che di trascrizione misurabile di una «nuova oggettività».

Le note avanzate hanno un carattere iniziale, elementare, indiretto: una traccia dubitativa per riprendere a ragionare sulla struttura dell'urbanizzazione (sui livelli di governo, sulla efficacia degli assetti istituzionali e delle politiche sperimentate nel recente passato) a partire dal riconoscimento di regolarità e differenze riscontrabili in una serie di rappresentazioni territoriali. La profondità della trasformazione intravista sembra coivolgere la stessa concezione spaziale moderna, isotropa, omogenea, regolare, normativa. Si staglia piuttosto un nuovo spazio discontinuo, topologico, segnato da diseguaglianze di fatto, cui far seguire giustificazioni.

Riferimenti bibliografici

AA.VV. (1969), *La pianificazione regionale: problemi di teoria e metodo nelle esperienze italiana e straniera*, Atti del Convegno Internazionale di Sorrento, 12-14 settembre 1968, Quaderni di Studi Urbani e Regionali, Marsilio, Padova.

Brenner N., Schmid C. (2011), *Planetary Urbanization*, in Gandy M. (ed.), *Urban Constellations*, Jovis, Berlin, pp.10-12.

Brenner N. (2016), *Stato, spazio, urbanizzazione*, Guerini Scientifica, Milano.

Fuselli E., *La tecnica dei Piani Regolatori Regionali all'estero*, in Istituto di Studi Romani, *Il piano Regolatore Provinciale di Roma*, Cremonese, Roma 1935, pp.113-138.

Harvey D. (1985), *The Urbanization of Capital*, Blackwell, Oxford.

Le Corbusier (2003), *Scritti*, Einaudi, Torino.

Paone F. (2018), *The Urban Re-Scaling. Questions of Representation*, in: International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts. Conference Proceedings, vol.V, Urban Planning, Architecture and Design, Issue 5.1, pp.425-432.

Il territorio degli anziani: per una città *age-friendly*

Viviana Pappalardo
Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
Email: *viviana.pappalardo@darc.unict.it*

Francesco Martinico
Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
Email: *francesco.martinico@.unict.it*

Abstract
I sistemi insediativi generano strutture sociali e non rappresentano solamente semplici scenari dove si svolge il funzionamento delle città. La popolazione della Regione Europea ha l'età media più alta del mondo e gode di un'aspettativa di vita tra le più elevate: entro il 2050, si prevede che più di un quarto (27%) della popolazione avrà 65 anni o più. Nei sistemi insediativi a più bassa densità cresce la presenza degli anziani, ed emergono nuove questioni territoriali connesse alla relazione con i modelli insediativi che si riferiscono ad aspetti quali la dimensione della socialità, le reti di aiuto e la possibilità di accedere ai servizi, la mobilità e la sicurezza personale, la questione del ripensamento di standard edilizi e urbanistici, la sempre più evidente e stretta relazione tra residenti anziani e stranieri non stanziali che si occupano della loro assistenza quotidiana.
La crescente presenza di popolazione anziana costituisce lo spunto per indagare le relazioni che si istaurano tra anziani e territorio, adeguando conseguentemente lo spettro delle analisi urbanistico-territoriali e analizzando molteplici contesti urbani anche ai fini di adottare nuovi approcci per individuare dinamiche di funzionamento e nuovi scenari di sviluppo per i territori della post-metropoli.
Lo studio esamina il caso dell'area metropolitana di Catania avvalendosi di un insieme di indicatori primari e secondari, selezionati per la misura dei fenomeni territoriali che si intendono indagare e legati alle due principali sfide che l'Europa deve affrontare: l'invecchiamento della popolazione e la sostenibilità dello sviluppo territoriale. In tal senso, le analisi territoriali proposte utilizzano sia dati contenuti nelle banche-dati ufficiali a disposizione, che indagini specifiche effettuate, da oltre un decennio, dal Laboratorio Lapta dell'Università degli Studi di Catania.
Questo studio, contribuisce a verificare l'ipotesi che il tessuto della città storica non sia più il solo ad essere tipicamente caratterizzato da fenomeni di invecchiamento dei residenti, evidenziando le dinamiche di diffusione della popolazione anziana nei territori della post-metropoli e correlando la stessa con l'insieme di fattori individuati per indagare e descrivere le sfide emergenti per i modelli insediativi urbani.

Parole chiave: anziani, area metropolitana, analisi territoriali

Introduzione

Da uno sguardo ai dati sulle dinamiche demografiche, particolarmente in contesto europeo, emerge quanto la popolazione stia vivendo vite sempre più lunghe e con aspettative sempre più alte, legate anche a condizioni di salute molto migliori rispetto al passato.
Vagni e Longo (2016) richiamano i dati Eurostat 2016 e UN 2002, evidenziando come l'invecchiamento della popolazione europea è un *trend* di lungo termine, senza precedenti o analogie nella storia demografica, destinato a perdurare, e non controbilanciato da un simile andamento nella popolazione giovane e in età da lavoro.
Se poi si volge lo sguardo al Mezzogiorno d'Italia, l'invecchiamento della popolazione, assieme alla bassa fecondità e al saldo migratorio negativo, è fenomeno già evidente a livello macroscopico (Crisci, 2016). Le previsioni di lungo termine (2065), seppure da considerare con la necessaria cautela, indicano uno scenario di invecchiamento complessivo della popolazione (con una quota degli over 65 pari al 33,2% nel 2056) e di notevole spopolamento delle ripartizioni geografiche del sud e delle isole, dove l'elevata presenza di anziani over 65 sarà aggravata dal numero ridotto di persone in età lavorativa. "Le regioni del Mezzogiorno, quindi, avendo conosciuto negli ultimi anni un rapido processo di transizione da un regime di fecondità medio-alta a uno di fecondità contenuta, potrebbero sperimentare un processo

d'invecchiamento della popolazione più rapido di quello, demograficamente più maturo, che si riscontrerebbe nelle regioni centrosettentrionali" (Istat, 2011). La versione più aggiornata delle previsioni Istat conferma che la probabilità di aumento degli abitanti del Mezzogiorno è nulla e che "il processo d'invecchiamento della popolazione è da ritenersi certo e intenso" con un picco nell'incidenza degli ultrasessantacinquenni (circa il 34%) che si verificherà tra il 2045 e il 2050 (Istat, 2018). Il confronto dei due report dell'Istat indica che le previsioni per la ripartizione geografica "Isole" sono in ulteriore diminuzione sia per il valore mediano (6,6 milioni) che per l'intervallo di confidenza al 90%. Nel corso dei prossimi sette anni la ripartizione perderebbe circa centomila abitanti e nel, lungo termine (2065) lo scenario peggiore indica una popolazione complessiva per le due isole pari a 4,5 milioni di abitanti, inferiore di circa il 10% rispetto alla popolazione attuale della Sicilia (5,029 milioni, al Novembre 2017). La conferma che il fenomeno dell'invecchiamento è destinato ad aggravarsi è data dal fatto che nel periodo 2012-2016 le regioni meridionali hanno già mostrato un tasso di incremento della popolazione anziana più elevato rispetto a quello delle province del Nord Ovest, caratterizzate da livelli già elevati d'invecchiamento (Reynaud et al 2018).
Questa dinamica demografica pone inevitabilmente sfide nuove e difficili che interesseranno le comunità e gli insediamenti in modo complesso, obbligando a considerare le conseguenze economiche e sociali e anche quelle sulla struttura insediativa delle città. E' facile intuire che l'invecchiamento della popolazione influenza i processi di urbanizzazione ma questo dovrebbe anche stimolare una riflessione profonda per adeguare la strategie di pianificazione che li informano.
Nel Mezzogiorno, la mutazione nella struttura demografica comincia a manifestarsi anche nei sistemi urbani più dinamici come le aree metropolitane, anche se non ancora forse percepita in tutta la sua rilevanza. Il tema assume ancor più forte valenza se osservato sotto la lente degli studi e della pratica urbanistica che, ai fini della razionale pianificazione dello sviluppo e della razionalizzazione degli agglomerati urbani, sarà chiamata a tenere in considerazione le nuove necessità in relazione a: distribuzione di servizi e risorse, mobilità, stili di residenza e di impiego del tempo libero, inclusione sociale e sicurezza ai rischi urbani, temi rispetto ai quali la comunità anziana costituisce quasi sempre il gruppo a più alta vulnerabilità.
Il caso di Catania può fornire utili indicazioni e spunti di riflessione alla luce delle condizioni della attuale struttura insediativa frutto della crescita ipertrofica degli anni passati (La Greca e Martinico 2017).

L'area metropolitana di Catania e la situazione regionale

Significativo è l'andamento dell' indice di vecchiaia (pari al rapporto tra Popolazione > 65 anni / Popolazione 0-14 anni) * 100 calcolato sui dati Demo.Istat, riferiti al 2016 (Tabella I), nell'area metropolitana: solo nove comuni su 27 hanno un valore inferiore a 100, e i valori maggiori si riscontrano nei comuni della prima fascia, quelli che stanno subendo maggiormente processi di invecchiamento e contrazione demografica (in ordine decrescente: S. A Li Battiati, Acicastello e Gravina, oltre al comune di Acireale). Il valore più alto (S.A Li Battiati con 189,4) è tuttavia di gran lunga inferiore a quello del comune più vecchio della provincia (Mirabella Imbaccari, 254,1).

Tabella I | Indice di vecchiaia nei comuni dell'area metropolitana di Catania (Elaborazione su dati Urbistat – Demo Istat).

	Comuni Area Metropolitana	**Indice di vecchiaia %**
1	Sant'Agata li Battiati	189,4
2	Aci Castello	164,4
3	Gravina di Catania	156,1
4	Acireale	150,6
5	**Catania**	**146**
6	San Gregorio di Catania	136,9
7	Tremestieri Etneo	134,4
8	Santa Venerina	126,4
9	Ragalna	124,6
10	San Giovanni la Punta	124,5
11	Nicolosi	120,9
12	Zafferana Etnea	120,3
13	Aci Bonaccorsi	113,3
14	Viagrande	110,6
15	Valverde	108,1
16	Paternò	107,8
17	Santa Maria di Licodia	106,5
18	Trecastagni	102,6
19	Pedara	96,4
20	Mascalucia	94,9
21	Motta Sant'Anastasia	88,7
22	Belpasso	85,6
23	Aci Sant'Antonio	84,8
24	Misterbianco	84,8
25	Aci Catena	84,1
26	San Pietro Clarenza	68
27	Camporotondo Etneo	48

Il confronto con i dati delle altre provincie (Tabella II*)* indica il miglior valore medio per la provincia di Catania, minore del valore regionale e nazionale ma comunque superiore a 100.
I dati provinciali confermano che il processo di invecchiamento della popolazione è ormai avanzato in tutto il territorio regionale, seppure la situazione sia leggermente migliore del dato medio nazionale.

Tabella II | Indice di vecchiaia (2016 * il dato nazionale è aggiorato al 1 gennaio 2018) nelle ex provincie della Regione Sicilia e dato complessivo regionale (Elaborazione su dati Urbistat – Demo Istat).

	Indice di vecchiaia %
Messina	177,4
Enna	172,1
Trapani	167,6
Agrigento	156,5
Siracusa	149,9
Caltanissetta	143,1
Palermo	137
Ragusa	136,4
Catania	*127,5*
SICILIA	**145,8**
Italia *	**168,7**

La situazione regionale, valutata alla scala comunale conferma come le aree interne e montane siano oggetto di processi di invecchiamento molto più marcati. Per esempio, nella provincia di Messina si registra il valore massimo dell'indice (418,9) a Floresta, un comune montano isolato sui monti Peloritani a quasi 1,40 ore di distanza dal capoluogo di provincia.

L'area metropolitana e il dettaglio per sezioni censuarie

Un'analisi di maggior dettaglio è stata effettuata per individuare le relazioni tra fenomeni di invecchiamento della popolazione e la struttura del sistema insediativo nell'area metropolitana di Catania.
L'incidenza percentuale degli over 65 in vaste zone della conurbazione catanese, già al censimento del 2011, era superiore al valore medio nazionale, registrato nel 2017 e pari al 22%. I dati qui di seguito descritti fanno riferimento al censimento 2011 ma l'accelerazione dei processi di invecchiamento nelle province del mezzogiorno è un fenomeno che si sta verificando soprattutto a partire dal 2012 (Reynaud et al., 2018), facendo ragionevolmente ipotizzare che la situazione attuale sia peggiore di quella descritta.

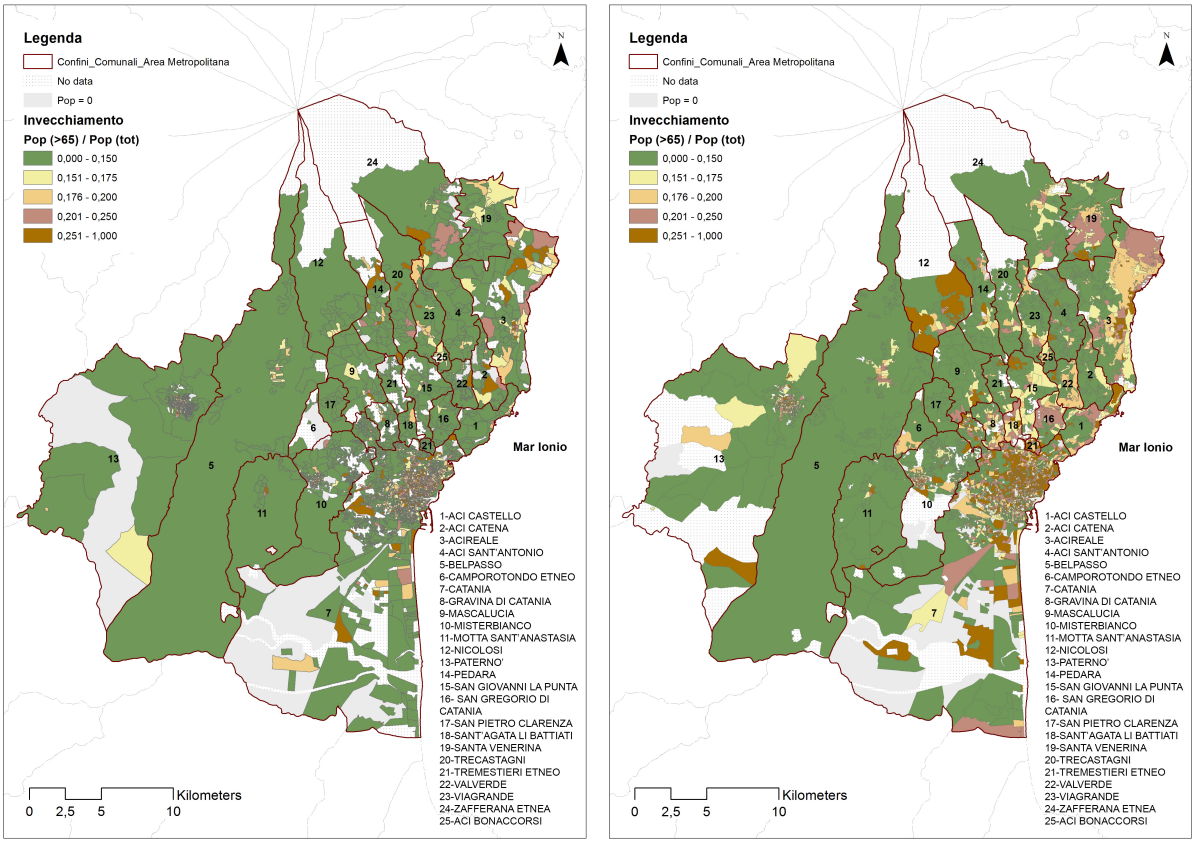


Figura 1 | Distribuzione dell'invecchiamento nell'area metropolitana di Catania: confronto del rapporto tra popolazione over 65 e popolazione residente totale al 1991 (a sinistra) ed al 2011(a destra) (fonte: elaborazione degli autori).

La mappa per sezioni censuarie al 2011 (Figura 1) indica una prevalenza del fenomeno di invecchiamento nel comune centrale ma il confronto tra il dato del 2011 e quello del 1991 conferma la forte tendenza all'aumento della presenza di over 65 nel gruppo dei comuni della prima fascia dove l'aumento dell'indice è più evidente.

Il settore nord ovest (Camporotondo, Nicolosi Mascalucia, Pedara, San Pietro Clarenza Trecastagni Viagrande) e la porzione nord orientale che gravita attorno ad Acireale (Aci Sant'Antonio e Aci Catena) si confermano ancora come le zona demograficamente più dinamiche, con una percentuale di over 65 nettamente inferiore rispetto al gruppo dei comuni con popolazione più anziana. In questo gruppo di comuni, tuttavia, il confronto 1991-2011 rivela l'inizio di un processo di invecchiamento soprattutto nei centri storici. I centri maggiori della conurbazione (Misterbianco, Acireale e Paternò e i centri di transizione verso il sistema rurale interno (Belpasso e Motta Sant'Anastasia) presentano una dinamica di invecchiamento più tradizionale con un progressivo invecchiamento delle zone centrali e una popolazione più giovane nelle zone periferiche.

A Catania, la distribuzione per sezione censuaria dell' indice di invecchiamento si caratterizza per valori superiori al 25% in ampie parti del comune. I valori sopra il 20% interessano estensivamente le zone dell'espansione degli anni '50 e '60 e, in buona parte, anche gli insediamenti realizzati in attuazione al Prg "Piccinato", approvato nel 1969, e i grandi quartieri di edilizia pubblica che interessano i quadranti nord occidentali del territorio comunale (Nesima, Trappeto Monte Po).

Lo stesso si verifica in parte dei quartieri popolari settentrionali (Picanello, Canalicchio, Barriera).

L'incidenza degli over 65 è meno consistente nelle periferie "interne al centro storico" (La Greca et al, 2008), attorno e a sud della Via del Plebiscito, e in parte dei quartieri pubblici del quadrante meridionale.

L'invecchiamento maggiore non si registra quindi nelle zone del centro antico, interessate da fenomeni di terziarizzazione soprattutto nelle parti più pregiate e a maggior vocazione commerciale. Piuttosto, queste sembrano essere interessate da fenomeni di spopolamento, seppur non marcati, e di insediamento di stranieri (Figura 2).

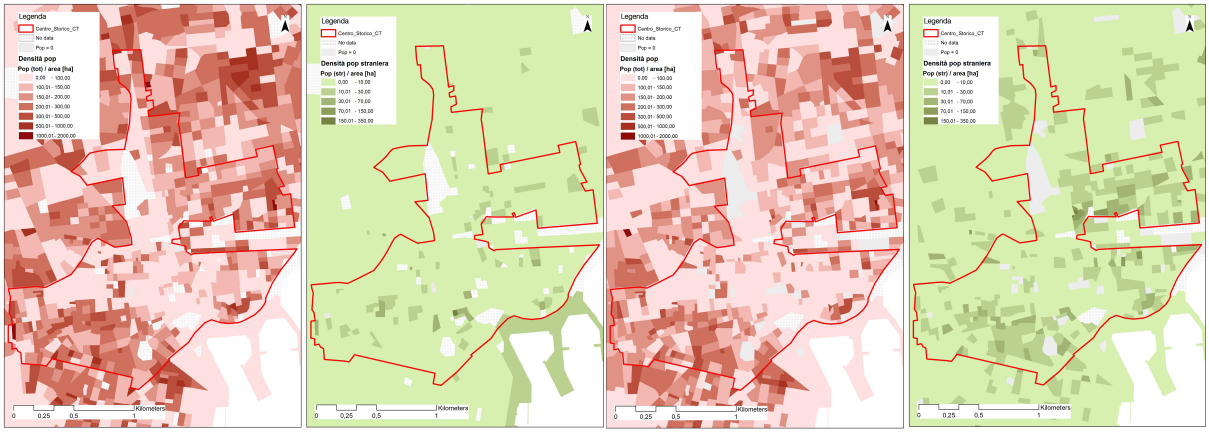


Figura 2 | Densità di popolazione e densità di popolazione straniera per sezione censuaria nel centro storico del comune di Catania: confronto tra i dati del 2011(a sinistra) e del 1991(a destra) (fonte: elaborazione degli autori).

Nella zona sud della città il dato sull'invecchiamento si presenta più articolato con una maggiore incidenza degli over 65 negli insediamenti di edilizia pubblica più antichi (Villaggio Sant'Agata e Zia Lisa e in alcune parti di Librino). Negli agglomerati abusivi a sud della Via Palermo (San Giorgio Cravona, Nuovaluce, ecc.) i valori sono ancora prevalentemente inferiori al 15%.
La situazione complessiva del comune principale del sistema metropolitano conferma una tendenza in atto in diversi sistemi urbani italiani di dimensioni maggiori, come Roma e Genova, (Calza Bini et al. 2010; Casacchia e Crisci, 2013) seppure con ragioni del tutto diverse.
L'osservazione dell'indice di invecchiamento nelle sezioni censuarie dei comuni della conurbazione è particolarmente utile per comprendere i recenti fenomeni evolutivi della struttura demografica. In particolare, i valori crescenti dell'indice di invecchiamento nel gruppo di comuni centro orientali della prima fascia attorno al comune di Catania (principalmente Aci Castello, San Gregorio, Sant'Agata li Battiati e Gravina ma anche porzioni dei comuni di Mascalucia, San Giovanni La Punta, Tremestieri Etneo e Valverde) conferma come la presenza degli over 65 riguarda ormai in modo consistente quei centri che negli anni 1960-70 erano oggetto di tassi di crescita elevatissimi, dovuti prevalentemente a trasferimenti di popolazione giovane dal comune principale. I processi di suburbanizzazione del sistema insediativo dovuti alla ricerca di alloggi a prezzi minori o con tipologie più richieste si sono progressivamente spostati verso nord ovest seppure con velocità e dimensioni molto più contenute(Figura 3).

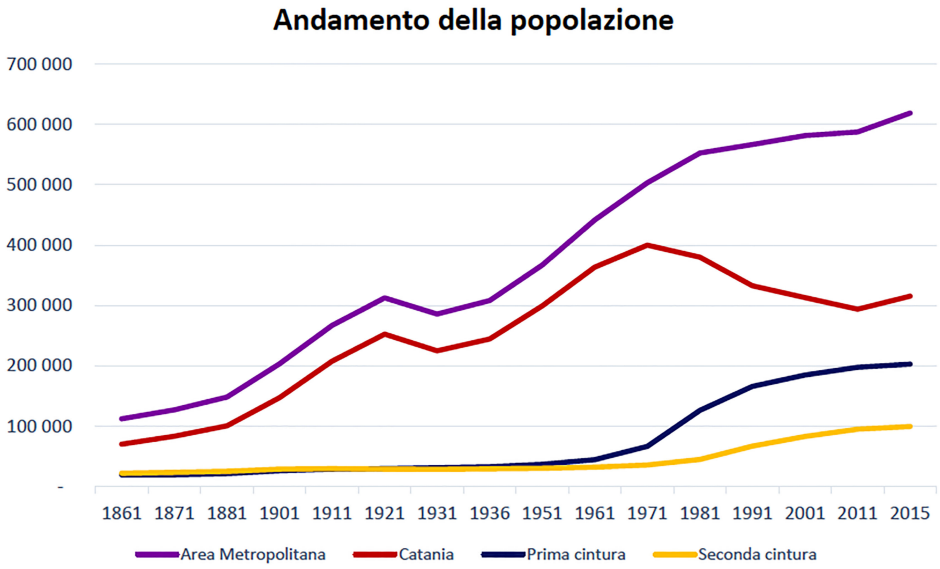


Figura 3 | Andamento della popolazione –censimento 1861 al censimento 2015 (fonte: Galvagno, 2016).

La distribuzione del dato relativo alla mappatura dell'indice di vecchiaia per sezione censuaria (Figura 4) evidenzia in modo ancora più accentuato lo squilibrio delle struttura demografica della conurbazione catanese. I valori superiori a 100 rimangono maggiormente concentrati nella città principale ma sono ampiamente distribuiti al di fuori dei nuclei storici dei comuni della conurbazione estendendosi anche alla seconda fascia. Il confronto 1991-2011 mostra un notevole incremento di questo indice in tutti i comuni della conurbazione evidenziando il forte squilibrio tra popolazione anziana e giovani, che sta caratterizzando zone sempre più ampie della conurbazione. Per esempio, nei comuni della seconda fascia (Aci Bonaccorsi, Mascalucia, Nicolosi, Pedara, Trecastagni) l'indice di vecchiaia presenta valori elevati (superiori a 100) anche nelle zone con indice di invecchiamento inferiore al 20%, un elemento che indica una presenza contenuta di famiglie di recente formazione in zone ampie dell'insediamento a bassa densità. La seconda fascia è quindi ancora interessata da flussi migratori di giovani famiglie che in alcuni casi (Mascalucia e Pedara) mantengono il valore medio comunale dell'indice ancora inferiore a 100, ma è probabile che queste zone si avviino a subire processi analoghi a quelli ormai evidenti nei centri più vicini a Catania.

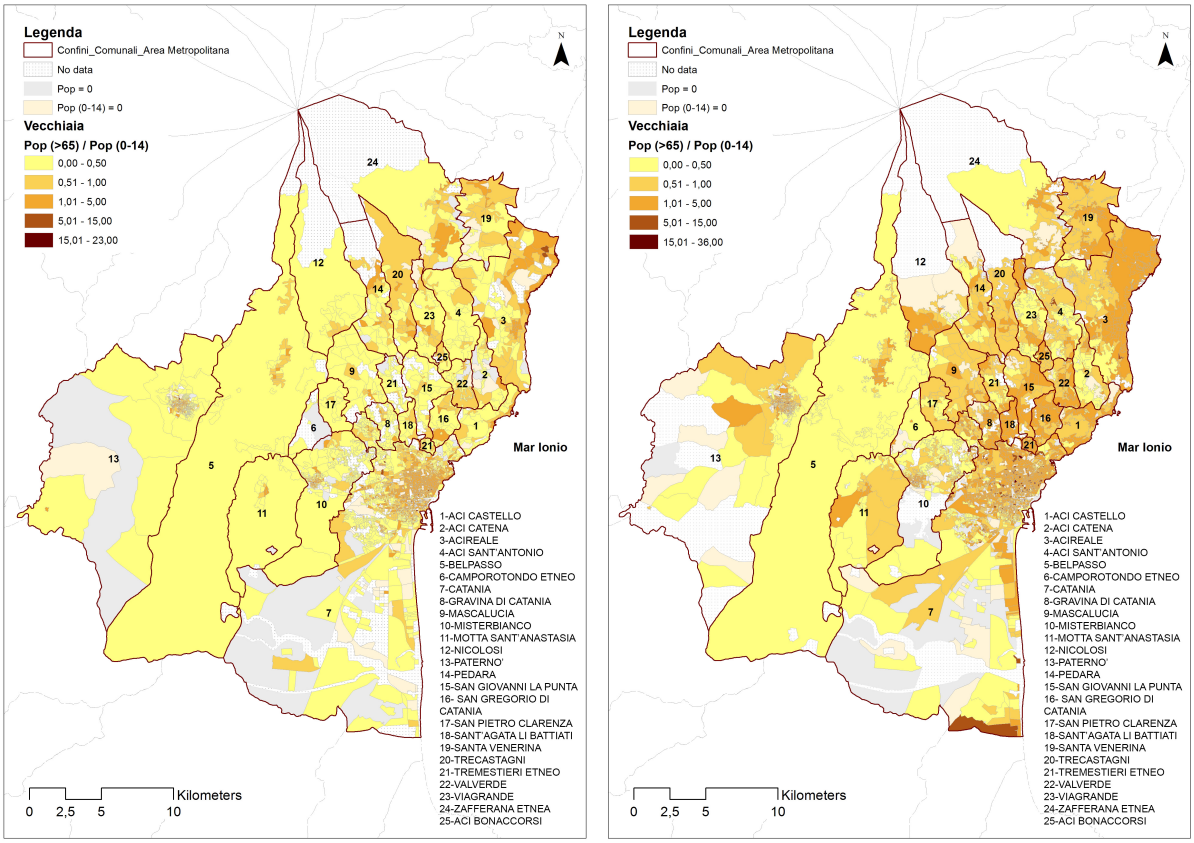


Figura 4 | Distribuzione della vecchiaia nell'area metropolitana di Catania: confronto del rapporto tra popolazione over 65 e popolazione 0-14anni al 1991 (a sinistra) e al 2011 (a destra) (fonte: elaborazione degli autori).

La distribuzione della fascia di popolazione over 74, quella all'interno della quale si colloca la quota di anziani maggiormente bisognosi di assistenza socio-sanitaria indica, oltre all'evidente invecchiamento del comune principale, che buona parte dei comuni della prima fascia sono caratterizzati da un incidenza di over 74 tra il 5 e il 15 % diffusa sull'intero territorio comunale. Il confronto con il dato del 1991 indica un consistente aumento dell'incidenza percentuale di questa classe di età nella parte nord orientale del comune di Catania e in tutti comuni della prima fascia, oltre alla progressiva estensione della classe 5-15 % nei comuni della seconda fascia che ancora conservano valori inferiori a 100 dell'indice di vecchiaia. Ad esempio San Giovanni La Punta, un comune che è stato interessato da un considerevole sviluppo degli insediamenti a bassa densità negli anni della grande crescita dei comuni della conurbazione, si caratterizza per una consistente presenza di questa classe di età su quasi tutto il territorio comunale, una condizione che nel 1991 era limitata al tessuto storico (*Figura 4*).

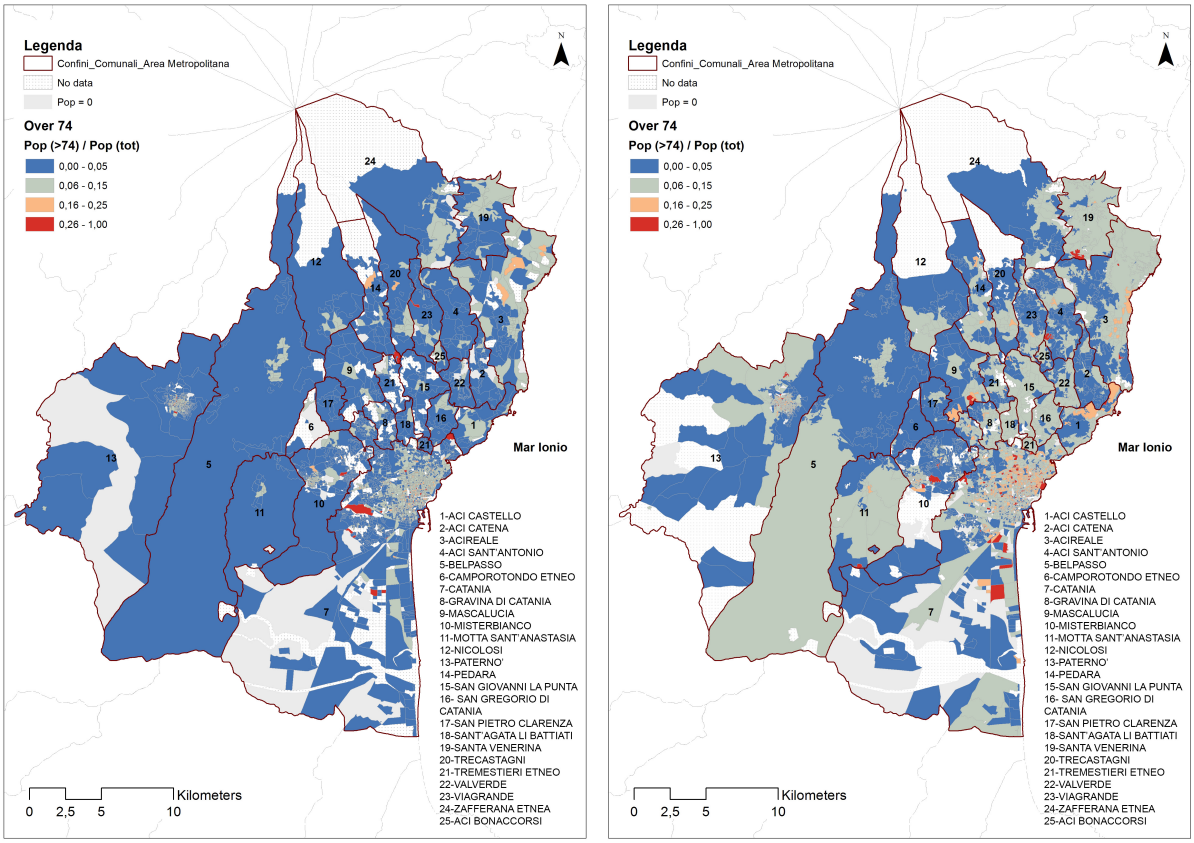


Figura 5 | Distribuzione della popolazione over 74 nell'area metropolitana di Catania: confronto tra il 1991 ed il 2011 (fonte: elaborazione degli autori).

Il sistema insediativo visto dalla parte degli anziani: spunti di riflessione per una pianificazione urbana *age-friendly*

Due fenomeni emergono con evidenza nel sistema catanese.

Il primo è la notevole concentrazione di popolazione anziana nel comune principale e in quelli immediatamente adiacenti. Questa polarizzazione avviene soprattutto nelle zone ad elevata densità insediativa che, pur caratterizzandosi per una scadente qualità dello spazio pubblico, per una quasi completa assenza di spazi verdi e per la elevata congestione da traffico automobilistico, possiedono ancora una buon livello di multifunzionalità e di dotazione di attività commerciali, assieme a una discreta presenza di servizi e di luoghi di socializzazione. Per contro, la frammentazione dei legami familiari dovuta, per esempio, allo spostamento dei figli e di altri parenti in zone esterne alla ricerca di alloggi a prezzi contenuti, può causare difficoltà nei momenti di accudimento connesso alle fasi più avanzate del ciclo di vita, una funzione che nel Mezzogiorno grava molto sulla famiglia e subisce già e prime evoluzioni legate alle evoluzione demografica (Istat 2018b) .

Il secondo fenomeno che comincia a emergere nel sistema metropolitano catanese, come si evince dai dati qui presentati, è quello dell'invecchiamento dei residenti della città diffusa, le cui conseguenze sono ancora più preoccupanti per il benessere della comunità anziana.

Lo sviluppo dell'edilizia residenziale catanese negli anni della grande crescita suburbana ha infatti prodotto un modello insediativo con i caratteri tipici della diffusione urbana che non può certo considerarsi adeguato alle necessità delle popolazione over 65 e, ancor di più, over 74. La prevalenza della tipologia insediativa delle case isolate e la carenza assoluta di spazi pubblici sono infatti le caratteristiche prevalenti di questi insediamenti.

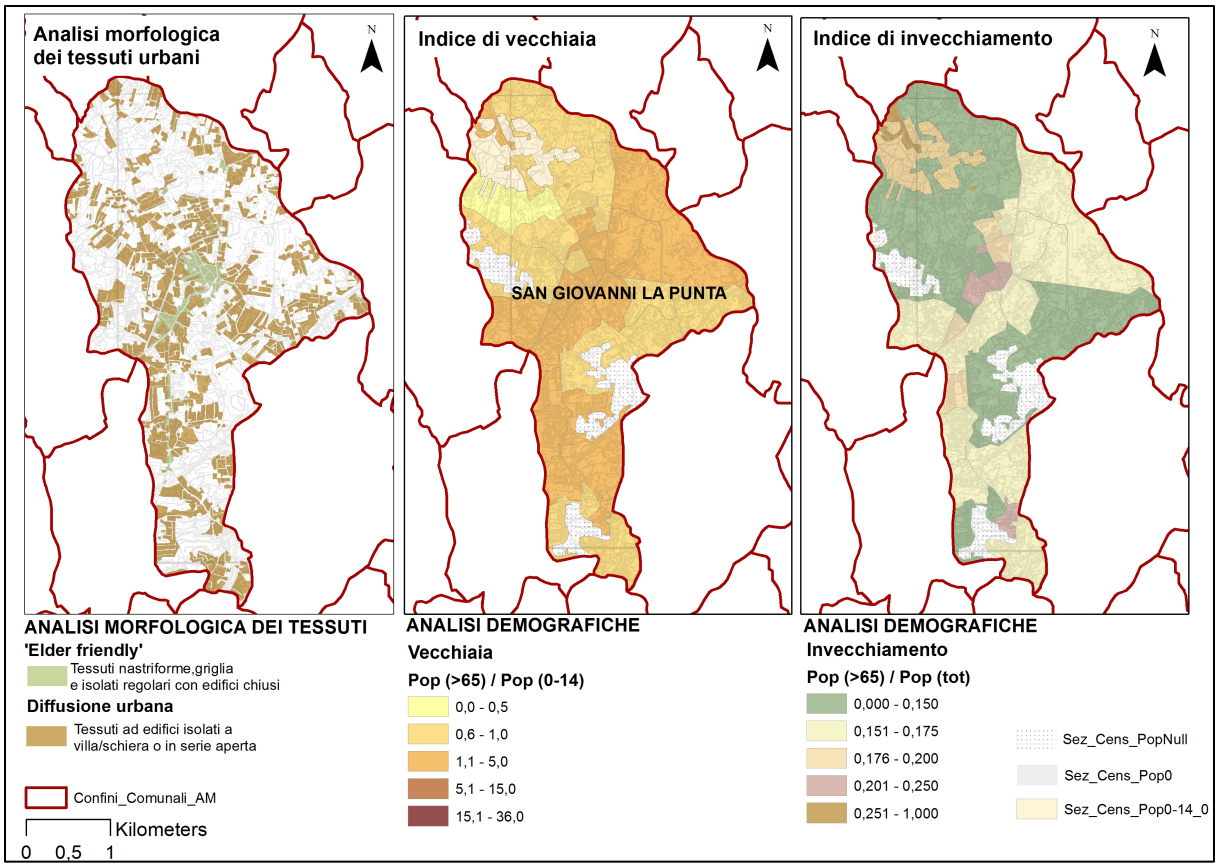


Figura 6 | Analisi morfologica dei tessuti e analisi demografiche al 2011a confronto nel comune di San Giovanni La Punta (fonte: elaborazione degli autori).

Una prospettiva utile a comprendere quali elementi di crisi possono emergere dal nuovo scenario demografico è quella della complessità delle relazioni della mobilità, sintetizzata dal concetto di "motilità", intesa come capacità delle entità (merci, informazioni e persone) di essere mobili nello spazio sociale e geografico (Kaufmann et al., 2004). Un modello insediativo basato sull'uso quasi esclusivo dell'auto privata e l'assenza di elementi base tali da consentire la mobilità pedonale e ciclabile, quali la presenza di marciapiedi adeguati, sono i due elementi che condizionano il primo degli elementi che caratterizza la "motilità" ovvero quello dell' "accesso" ad alternative di mobilità. Il secondo aspetto, quello della "competenza" è ancora più specifico della condizione degli anziani in quanto attiene alla capacita fisica di accedere alle risorse della mobilità o alla disponibilità di abilità organizzative, una condizione che può essere ridotta in modo sostanziale con l'avanzare di patologie connesse all'età. Anche il terzo elemento che caratterizza la "motilità", quello dell' "appropriazione" intesa come capacità di relazionarsi nei confronti delle opzioni di mobilità, deve essere valutato in ragione del diverso atteggiamento della popolazione anziana che, per esempio, può utilizzare la mobilità come occasione per svolgere in modo diverso attività inerenti alla vita quotidiana.
La totale dipendenza dall'auto per l'accesso a servizi elementari come l'acquisto di beni di prima necessità diventa un elemento critico non appena gli anziani riducono la loro capacità di spostarsi autonomamente.
La morfologia dei tessuti della diffusione urbana si caratterizza per la perdita dei caratteri di vicinato e prossimità come presenti nei centri storici e tessuti urbani più compatti, creando una condizione nuova per l'anziano che abita le suburbanizzazioni dell'area metropolitana rispetto a quella vissuta dalle stesse fasce di popolazione prima dei forti periodi di espansione urbana periferica. La Figura 6 mostra, in uno dei comuni della prima fascia della conurbazione catanese, il confronto tra la struttura insediativa, analizzata in termini di macro categorie insediative (adatte alle esigenze degli anziani) e gli indici di vecchiaia e invecchiamento. I dati confermano l'ampiezza del fenomeno di invecchiamento all'interno del tessuto della diffusione urbana. Come confermato dal recentissimo rapporto Istat (2018b) questo può tradursi in una condizione di disagio materiale oltre che psicologico, dovuto alla difficoltà ad avere relazioni sociali in un strutture insediative tendenzialmente segreganti come quelle delle residenze monofamiliari isolate, anche se dotate di ampi spazi verdi di esclusivo uso privato, essenziali per il benessere psicofisico della

persona. A questo si aggiunga la carenza di adeguati spazi per accogliere servizi mirati alla popolazione anziana e la quasi assoluta dotazione di spazi adeguati alla socializzazione.
Occorre quindi riflettere su come la pianificazione urbana possa accogliere le istanze di una parte di comunità sempre più importante.
La pianificazione degli agglomerati urbani *age-friendly*, nelle raccomandazioni dettate in ambito internazionale (WHO, 2007), deve tendere alla realizzazione di ambienti urbani come *hub* generatori di occasioni per ri-abilitare e supportare una presenza attiva degli anziani sul territorio, ma soprattutto per garantire accessibilità ai servizi e ridurre al minimo l'emarginazione sociale, dovuta soprattutto alla dipendenza dell'anziano da altri soggetti per l'esercizio delle più comuni funzioni urbane.
Basti pensare, in termini più specifici, all'erogazione dei servizi di cui necessitano prioritariamente le persone anziane nella fase delle perdita parziale o totale dell'autosufficienza (cure sanitarie e servizi socio-assistenziali) e alle modalità di accesso a questi servizi in termini di trasporti e/o domiciliazione del servizio: costituiscono il principale campo di indagine che deve essere attivato per evitare l'occorrenza di elevati costi, individuali e collettivi, per garantire l'accesso di cui si è detto.
Tra gli aspetti da considerare con crescente attenzione vi è poi, la relazione tra il benessere e la possibilità di svolgere un adeguata attività fisica, in assenza di luoghi adeguati allo svolgimento di attività elementari come il camminare a piedi o in bicicletta per svolgere funzioni semplici (acquisto, socializzazione). Sedentarietà e inattività fisica sono, infatti, tra i principali fattori di rischio per la salute e il benessere dei cittadini, non ultimi quelli anziani. In tal senso occorre guardare tanto alla dimensione del verde pubblico quanto a quella del verde privato.
Gli spazi pubblici all'aperto, soprattutto se costituiti da ampi parchi a distanza pedonale dalle residenze sono in grado di contribuire al mantenimento della salute dei residenti locali, in quanto favoriscono la pratica dell'attività motoria (Sugiyama et al., 2010). Il verde privato, laddove prevalente come in alcune parti delle aree metropolitane, compensa almeno in parte l'assenza di spazi collettivi e può contribuire anch'esso a favorire alcune forme di attività fisica e di svago, quali il giardinaggio. Attività quali il *social farming* o la creazione di *allotment gardens* dove sviluppare le varie forme dell'agricoltura urbana e periurbana, rappresentano un indiscutibile orizzonte di sviluppo per le aree metropolitane e una occasione certa per rafforzare i processi di inclusione sociale della popolazione anziana, oltre che favorire forme di produzione di cibo e fornitura di molteplici servizi ecosistemici tra cui, importantissimi, quelli di natura estetico-culturale.
Tra l'altro, la salvaguardia e la diffusione di spazi verdi pubblici urbani ed il controllo dei rapporti di permeabilità nei tessuti urbani della città diffusa, ricadono nelle strategie accreditate di mitigazione delle cause ed adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, rispetto ai quali gli anziani costituiscono soggetti ad alta vulnerabilità.
Questo modo d'uso dello spazio residenziale oltre a essere una condizione che non riguarda l'intera struttura della diffusione urbana, essendo del tutto assente nella tipologia a media densità (complessi insediativi condominiali ecc.), non può essere considerato come sostitutivo di attività che richiedono minor sforzo fisico come il camminare finalizzato allo svolgimento di attività quotidiane.

Conclusioni

La prospettiva di un sostanziale invecchiamento della popolazione nelle aree metropolitane del territorio italiano pone problemi di notevole entità in relazione all'assetto dei sistemi insediativi.
Analizzare e comprendere i fattori sociologici, culturali, ambientali che influenzano i comportamenti urbani della popolazione anziana, indagarne le scale valoriali, le necessità, le percezioni rispetto alle più comuni questioni su cui vengono costruite le politiche urbane, le preferenze rispetto a possibili soluzioni da attuare per migliorare le prestazioni urbane rispetto ai lori bisogni, risulta indispensabile nella logica di promuovere uno sviluppo realmente sostenibile delle città in cui viviamo.
Le grandi città del Mezzogiorno saranno quelle in cui il nuovo assetto demografico rischia di innescare problemi anche in relazione alle storiche carenze in termini di standard urbanistici. Il problema può essere esacerbato dal modello insediativo della diffusione urbana e della bassa densità che si è consolidato in alcune delle conurbazioni meridionali e che sembra possa rivelarsi inadeguato alle esigenze di una popolazione anziana prevalente. I dati presentati, relativi all'area metropolitana di Catania, forniscono diversi elementi per avviare una riflessione su come correggere alcune distorsioni che possono produrre sostanziali diseconomie e disagi alle comunità insediate.
La presenza di una crescente quantità di anziani dovrebbe modificare in modo sostanziale l'assetto complessivo degli insediamenti, a partire dal modo in cui vanno localizzate le aree destinate ai servizi.
Un punto centrale è il superamento di una visione tradizionale e quantitativa dello standard a verde e della qualità dello spazio pubblico, in relazione alle nuove funzioni sociali ed ambientali riconosciute agli spazi

non costruiti, fino al concepimento di alternative di mobilità in grado di facilitare l'accessibilità e gli spostamenti in sicurezza, senza aggravare la condizione di dipendenza dell'anziano, già di per se stesso fragilmente collocato in dimensioni urbane poco attente alle sue necessità.

Riferimenti bibliografici

Calza Bini P., Violante A., Cortese Caterina (2010), "Interconnessioni tra sviluppo economico e demografico nel declino urbano: il caso di Genova", in *Argomenti*, n.29, pp-105-131.

Casacchia O., Crisci M. (2013), "La popolazione dell'area metropolitana di Roma. Evoluzione demografica e previsioni al 2024", IRPPS, Working paper 56/2013.

Crisci M. (2016), "Urban sprawl e dinamiche demografiche nell'area romana", in Working papers. Rivista online di Urban@it, n.2/2016.

Galvagno, S. (2016), "La città metropolitana di Catania. Strategie per la pianificazione dei servizi di area vasta", Tesi di Laurea Ingegneria Edile-Architettura, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, Università degli Studi di Catania, A.A. 2015-2016.

Istat (2011), Il futuro demografico del paese. Previsioni regionali della popolazione residente al 2065, Report, disponibile al link: https://www.istat.it/it/archivio/48875.

Istat (2018), Il futuro demografico del paese. Previsioni regionali della popolazione residente al 2065 (Base 1.1.2017), Report, https://www.istat.it/it/files//2018/05/ previsioni_demografiche.pdf.

Istat (2018b), Rapporto annuale 2018 la situazione del Paese, https://www.istat.it/storage/rapporto-annuale/2018/Rapportoannuale2018.pdf.

Kaufmann V., Bergman M. M., Joye D. (2004), "Motility: Mobility as Capital", International Journal of Urban and Regional Research, Volume 28.4,pp. 745-56.

La Greca P., Martinico F., Occhipinti S. (2008), "Le periferie della conurbazione catanese", in Fregolent L. (a cura di), *Periferia e periferie*, Aracne editrice, Roma, pp. 173-213.

La Greca P., Martinico F. (2017), "Città metropolitana di Catania", in De Luca G. e Moccia F. D. (a cura di), *Pianificare le città metropolitane in Italia. Interpretazioni, approcci, prospettive*, INU Edizioni, Roma, pp. 421-452.

Reynaud C., Miccoli S., Monni S. (2018), "Mezzogiorno: l'invecchiamento della popolazione è sostenibile?", in I Economia e Politica, rivista on line n. 15, http://www.economiaepolitica.it/industria-e-mercati/mezzogiorno/mezzogiorno-linvecchiamento-della-popolazione-e-sostenibile/.

Sugiyama T., Francis J., Middleton N. J., Owen N., Giles-Corti B. (2010), "Associations Between Recreational Walking and Attractiveness, Size, and Proximity of Neighborhood Open Spaces", in American Journal of Public Health, 100(9), pp.1752–1757.

Vagni L, Longo E. (2016), Scientific Paper on European policies for the protection of elderly human rights in urban areas, disponibile su GRAGE Project, Outcomes, https://www.grageproject.eu/images/Outcomes/GRAGE_D2.1_Scientific_Paper_EU_Policies_Elderly_Human_Rights_Urban_Areas.pdf.

WHO-World Health Organisation (2007), "Age Friendly Cities: A guide", http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf.

Una precisa forma di città contemporanea: la *Patchwork Metropolis*

Carlo Pisano
Università di Firenze
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *pisano.carlo@gmail.com*

Abstract
Dalla seconda metà degli anni Ottanta il tema di una nuova dimensione 'allargata' della città contemporanea è stato protagonista di numerosi studi e ricerche. Le sue diverse manifestazioni hanno stimolato una varietà di interpretazioni basate sul riconoscimento di caratteri dimensionali e qualitativi della città irreversibilmente nuovi, suggerendo la necessità di superare l'approccio culturale tradizionale che restava profondamente ancorato allo spazio edificato, alla prossimità, alla definizione di limiti tra il mondo urbano e rurale. L'interesse per il tema della condizione periferica ha così trovato un fertile terreno di studio in diversi paesi europei, coinvolgendo un largo bacino di ricercatori, progettisti e politici.
Partendo da una prospettiva europea, l'articolo approfondisce la condizione olandese e, in particolare, il progetto della "Patchwork Metropolis" inteso come espressione di una precisa condizione di città contemporanea.
L'analisi di questo progetto – in cui una porzione del territorio olandese, che si estende dall'Aia fino Rotterdam, è descritta come un patchwork – è qui intesa come una tappa nel processo di formazione di un approccio obbiettivo e analitico di accettazione (Ortner, 1986) della condizione urbana contemporanea, che sul finire degli anni ottanta ha portato alla nascita di un nuovo e diverso discorso sulla metropoli.

Parole chiave: urbanism, sprawl, history

Amnistia per l'ambiente costruito: alcuni esempi europei

Sin dai tempi eroici dell'architettura moderna, diversi autori hanno affrontato il fenomeno dell'attenuazione dei confini tra città e campagna e delle sue profonde ripercussioni da un punto di vista teorico, sociale e culturale (Moschini, 2014). Anche se questo fenomeno nel corso del secolo ha assunto intensità e forme differenti, basati su diverse configurazioni spaziali, è l'incredibile espansione urbana avvenuta in Europa durante gli anni '60 e '70 a modificare drasticamente la tradizionale gerarchia tra centro e periferia (Heynen, Loeckx, Smets, 1990) e determinare la progressiva formazione di un dibattito scientifico robusto e duraturo, capace di spostare l'attenzione di numerosi studiosi e progettisti dalla grande città, la *großstadt*[1], verso l'eterogeneo agglomerato costituitosi lungo il suo perimetro, il suo esterno più o meno prossimo.
Se da un lato una parte della cultura occidentale ha cercato di contrapporsi a questo processo attraverso un atteggiamento di chiusura nel rassicurante mondo della continuità passata[2], altri studiosi hanno invece riconosciuto nella eterogenea e frammentata periferia, il laboratorio su cui si sarebbe giocato il progetto della città futura[3]. A questo proposito, nell'influente[4] manifesto intitolato "Amnistia per la realtà costruita", Ortner (1986) esprime la necessità di un nuovo atteggiamento per poter fronteggiare la

[1] L'emergenza della *großstadt* nell'urbanistica e nella sociologia di inizio Novecento affiora con prepotenza negli scritti di Georg Simmel, come "Die Großstadt und das Geistesleben" del 1903, ben noti in Italia, come quelli di Werner Sombart, Max Weber, Ferdinand Tonnies. Vd Scheffler K., Mercadante R., 2013, 18.

[2] Si veda la descrizione di Secchi (2000) delle figure della continuità e frammento.

[3] Heynen, Loeckx e Smets (1990), hanno riconosciuto nell'inadeguatezza degli strumenti pianificatori tradizionali la principale causa di questa condizione caotica, riconducendola a tre fattori principali: in primo luogo la periferia, nel tentativo di ignorarla o contrastarla, non è mai stata inserita all'interno di una strategia a lungo o medio termine, ed è stata quindi oggetto di una accumulazione di sviluppi speculativi non correlati; in secondo luogo, la condizione periferica sfugge ai limiti amministrativi sui quali gli strumenti pianificatori lavorano, impedendo quindi l'applicazione ad una scala adeguata di una politica urbanistica coerente; in terzo luogo, gli stessi strumenti pianificatori risultano inadeguati ad affrontare i problemi della periferia in modo deciso ma anche flessibile.

[4] Si veda l'influenza che il manifesto di Ortner ha avuto nell'approccio "realistico" di Koolhaas e nella definizione del concetto di Città Generica in particolare (Lootsma, 2001, 43).

"scomoda" realtà periferica. Solo un'amnistia nei confronti della "potenza grezza e selvaggia" della periferia, continua Ortner, potrà permettere di costruire la cultura di una nuova epoca.
Questo cambio di prospettiva ha determinato un forte interessamento, per le discipline del territorio, verso temi quali la frammentazione e la dispersione urbana, l'osservazione di nuove dinamiche compositive e tipologiche e il riconoscimento di un'autonomia della città contemporanea rispetto ai modelli e gli esempi che la tradizione ha derivato dall'esperienza della grande città (Boeri, Lanzani, 1992).
Nel contesto europeo, diversi eventi hanno alimentato il dibattito scientifico di quegli anni elaborando nuovi strumenti e nuove figure per analizzare la condizione periferica e la nuova scala in cui i fenomeni urbani si stavano via via mostrando.
In particolare, è lo studio richiesto dalla Commissione Europea in occasione della preparazione della "Green Paper on the Urban Environment" ad aprire un dibattito di scala e rilevanza europeo sul tema della periferia, portando all'organizzazione di diverse conferenze e seminari internazionali culminate nel *Colloquium* finale tenutosi alla KU Leuven (26-27-28 Ottobre 1989) intitolato "Fragmented Spaces". Questo colloquio, organizzato dal commissario europeo per l'Ambiente Carlo Ripa di Meana ha riunito alcuni tra i personaggi più influenti nel mondo dell'urbanistica della seconda metà del Novecento tra cui Rem Koolhaas, Bernardo Secchi, Marcel Smets, Joan Busquets, Mario Gandelsonas[5].
Il master internazionale, diretto e organizzato dal 1991 al 1994 da Manuel de Solà-Morales all'UPC di Barcellona, è un altro evento rilevante nel processo di costruzione di un apparato teorico e progettuale sulla periferia «non intesa in senso negativo come la degradazione della città compatta, ma al contrario come un terreno attivo per il progetto della metropoli contemporanea» (Solà Morales, 1992, 4). Il master, intitolato "Projectar la Perifèria", ha coinvolto alcuni dei più influenti progettisti attivi in quegli anni[6], diventando un punto di riferimento sia per il mondo accademico che per la pratica professionale.
In Belgio – forse il paese europeo che ha maggiormente subito nel secondo dopoguerra gli effetti di una urbanizzazione diffusa e capillare (De Meulder, Schreus, Cock, Notteboom, 1999, 91) – vennero in quegli stessi anni organizzati una serie di concorsi internazionali con lo scopo di spostare il fuoco del discorso lontano dai centri storici e dal loro rinnovamento e verso la condizione periferica, verso i luoghi cioè in cui la città si stava naturalmente espandendo. Tra questi emergono: "Stad aan de Stroom" (City on the River, 1989), "Zeebrugge terminal" (1991) e soprattutto "Hoog-Kortrijk" (1990), che costituisce uno dei primi tentativi di affrontare, in termini concreti e progettuali, la particolare condizione periferica fiamminga.
È possibile riscontrare questo rinnovato atteggiamento di accettazione nei confronti della specifica condizione urbana contemporanea anche negli studi elaborati per una grande metropoli come Parigi. Se da una parte, come nota Bruno Zevi, un nuovo approccio capace di definire una identità alla città, ai suoi spazi sociali e costruiti (Zevi, 1980) era già riscontrabile in una serie di progetti realizzati nel corso degli anni 70 sia per le aree suburane che per le *ville nouvelle*, è agli inizi degli anni '80 che è possibile avvertire un cambio di atteggiamento nei confronti delle periferie. A questo periodo infatti risalgono i primi esperimenti di analisi e ripensamento degli strumenti urbanistici, attraverso la formazione nel 1982 del gruppo di ricerca "Direction de la construction" ma soprattutto nel 1983 attraverso la costituzione della "Missione Banlieues 89" (1983), nata allo scopo di proporre un numero di azioni esemplari per il recupero e la riorganizzazione delle aree periferiche e degradate parigine.

Il caso olandese

In questa prospettiva di accettazione di una nuova condizione urbana allargata e periferica, i Paesi Bassi occupano una posizione peculiare. L'Olanda è infatti comunemente considerata uno dei paesi più pianificati (Dutt e Costa, 1985, p.1) e uno degli stati assistenziali più avanzati in Europa, caratterizzata da un modello di densi centri urbani collocati in un ambiente rurale, la cui struttura urbana è stata esaltata come esempio da imitare da Peter Hall (1966) nel suo celebre "World Cities".
La pianificazione spaziale in generale e la pianificazione nazionale in particolare emersero dopo la seconda guerra mondiale come una parte fondamentale della costruzione dello stato sociale e cercarono di promuovere la creazione di ambienti urbani di medie dimensioni, rifuggendo un'eccessiva concentrazione e crescita delle città esistenti, da un lato, e, dall'altro, lo spettro della suburbanizzazione, frutto della crescita della prosperità e del desiderio delle giovani famiglie di vivere "nel verde".

---

[5] Il programma completo comprendeva oltre ai già citati: R. Dillemans, S. Giulianelli, A. Loecks, F. Neumeyer, C. Conforti, L. Voyè, H. Heynen, B. Colomina, F. Confino, P. Nicolin, M. Chantal-Dupart, P. Wilson, H. Kollhoff.

[6] Solo come lista parziale: Rem Koolhaas, Adrian Geuze, Alex Wall, Philippe Panerai, PierLuigi Nicolin, Mirko Zardini, Giuseppe DeMatteis, Wolf Prix, Enric Miralles, Stefano Boeri, Marcel Smets, Gonzalo Byrne, Hilde Heynen, Richard Sennett, Henk Doll, Willem Jan Neutelings.

A livello generale, la dimensione territoriale delle politiche di welfare-state può essere intesa come la ricerca per raggiungere un equilibrato sviluppo spaziale. Come riportato nel Terzo Memorandum sullo *spatial planning* degli anni '70 e confermato nel Quarto Report del 1988, le politiche nazionali di pianificazione si basarono sul concetto della città regione e la struttura e il perimetro delle aree urbane vennero determinati sulla base dei tempi di trasporto pubblico, nel tentativo di contenere l'esplosiva crescita urbana all'interno di limiti e schemi spaziali che ne facilitassero la gestione. Enormi investimenti, sia economici che intellettuali e politici, furono destinati alla formulazione di un corpus normativo in grado di guidare l'espansione dei centri e la definizione di limiti fissi tra la città e i territori rurali, attraverso la proposizione delle cosiddette *buffer zones*.
Se la pianificazione tradizionale olandese risultava perciò legata a concetti come conurbazione[7] e città regione[8], in realtà a partire dalla fine degli anni '80 una serie di progetti e ricerche iniziarono a proporre un atteggiamento diverso e soprattutto una nuova lettura dei territori che via via si stavano costruendo tra le città e le zone rurali.
Il nuovo fervore culturale si concretizza in Olanda nella istituzione di tre "luoghi" per la ricerca e l'approfondimento nell'ambito della pianificazione: "Architecture in Rotterdam" (AIR), una organizzazione per eventi ed esibizioni legate al mondo dell'architettura; "Eo-Wijers-Stichting" una fondazione incaricata di organizzare concorsi di idee di progettazione alla scala della Regione; "The Netherlands Now As Design" (NNAO), una ricerca basata sulla costruzione di scenari sul futuro dell'Olanda.
In continuità con la NNAO, nel 1998 venne inoltre istituita un'altra importante fondazione, la "Deltametropool" che, coordinata da Dirk Frieling, aveva l'ambizione di studiare il Randstad come un'unica Regione Metropolitana di 2.800 kmq ed oltre sei milioni di abitanti, capace di competere con le più grandi Megalopoli mondiali.

La Patchwork Metropolis[9]

In questo preciso contesto culturale e territoriale, nel 1989 il giovane architetto olandese Neutelings viene incaricato dal *Department of Housing Development* del Comune di L'Aia di studiare la fattibilità di un nuovo distretto urbano situato tra le città di L'Aia e Delft. Questa zona, chiamata *Zuidrand*, fa parte di una conurbazione molto più ampia che si estende tra Rotterdam e L'Aia. Una porzione di territorio che presenta in modo evidente gli effetti dell'esplosiva crescita post-bellica delle aree urbane e suburbane, portando ad una progressiva sfocatura della distinzione tra la città e la campagna.
La zona tra L'Aia e Rotterdam, definita da Neutelings "De Tapijtmetropool" o "Patchwork Metropolis" (Neutelings, 1991), è efficacemente descritta come un campo continuo di *patch* che, partendo dal Mare del Nord, raggiungono a sud il fiume Nieuwe Maas.
Il progetto della "Patchwork Metropolis" nasce dunque dal tentativo di dare forma ai problemi della congestione e della frammentazione di una porzione d'Olanda, ma al contempo si muove verso una riflessione più generale sulla forma dei diversi materiali che convivono nel territorio e sui loro reciproci rapporti.
Due disegni a penna esprimono il processo di costruzione concettuale del patchwork. Nel primo, le figure urbane nere su sfondo bianco intendono simboleggiare i perimetri urbanizzati, secondo la semplificazione grafico-concettuale tradizionalmente utilizzata per descrivere la *res* urbana all'interno di un contesto tutto sommato naturale. Risultato evidente di questa operazione è l'appiattimento dei caratteri specifici di ciascun insediamento e delle sue relazioni con il contesto, ridotte a una soglia univoca quanto arbitraria. Il secondo disegno quindi reinterpreta in modo critico la stessa area, rendendo protagoniste proprio le qualità specifiche e le dinamiche (compositive, di dipendenza, di connessione) che distinguono ogni elemento da quelli vicini. Il territorio appare così come un *patchwork*, composto da un accostamento di *patch* caratterizzate ognuna da uno specifico programma funzionale e struttura fisica.
Nella carta del Patchwork, non solo la periferia – o meglio la zona comunemente etichettata come tale – ma anche i centri delle città, così come i territori agricoli e i complessi industriali, sono letti come un

[7] Intesa nel corso degli anni '50 e '60, attraverso il Primo ed il Secondo Memorandum, come una agglomerazione policentrica di città collegate da un efficiente sistema di trasporto. In particolare il Secondo Memorandum del 1966 aveva previsto la creazione nel Randstad di due principali conurbazioni, quella della "Ala Nord" lungo il Rhine, che comprendeva Utrecht e Amsterdam, e quella della "Ala Sud" lungo il Maas, che riuniva Dordrecht, Rotterdam e l'Aia.

[8] "Stadsgewest", concetto introdotto dal Terzo Memorandum per determinare il perimetro e la struttura dalle aree urbane, definito in base al tempo medio di viaggio utilizzando il trasporto pubblico che per città come l'Aia e Rotterdam non poteva superare i 45 minuti dal centro. Le norme diventarono via via più stringenti all'aumentare della velocità dei sistemi di trasporto.

[9] Per una descrizione dettagliata del progetto si veda Pisano, 2018.

insieme di *patch* che presentano al loro interno una combinazione sempre variabile di pochi ingredienti. Il South Wing[10] appare, dunque, un campo in cui la «giustapposizione di frammenti in continuo spostamento sembra definire l'unico elemento di coerenza della struttura» (Beelen, 2010).
La porzione di territorio tra L'Aia e Rotterdam diventa così per Neutelings il pretesto per indagare il reale funzionamento della metropoli olandese, sempre più lontano dai modelli perseguiti dalla pianificazione tradizionale, basati sulla chiara dicotomia tra spazi costruiti e aperti. Per la prima volta in Olanda, il territorio è considerato nella sua interezza, caratterizzato dalla presenza di funzioni, attività e flussi che, seppur con intensità e significati diversi, non escludono alcuna zona dalle dinamiche metropolitane.

Figura 1 | La Patchwork Metropolis. Fonte: Neutelings, 1989.

Una forma di città contemporanea
Sebbene i progetti analizzati in questo breve articolo descrivano territori differenti, proponendo diverse categorie interpretative e operative, essi sono accomunati dalla ricerca di un riconoscimento obiettivo e analitico della condizione della città contemporanea, che Koolhaas sintetizza nell'esortazione a «infrangere lo strato bituminoso dell'idealismo con il martello pneumatico del realismo». (Koolhaas, Mau, Werlemann, 1998, 969-971).
Questo approccio, basato sull'accettazione dello status quo urbano, permette di inquadrare anche la condizione periferica più generica, in una prospettiva ottimistica e priva di nostalgia, trasformando ciò che è comunemente inteso come un destino ineluttabile in una opportunità, che innalza il pensiero urbanistico a uno status ideologico[11].
L'esaltazione del banale, attraverso le re-idealizzazione di ciò che esiste come strategia di sopravvivenza (Dehaene, De Cauter, 2008, 17), porta i diversi autori a considerare come centrali contesti e temi disdegnati e quindi meno indagati nell'ambito delle ricerche urbane condotte fino a quel momento. In quest'ottica la periferia diventa il vero paradigma del potenziale metropolitano (G.U.S.T., 2010, 43) spostando l'attenzione dalla costruzione di volumi verso l'organizzazione di vuoti, capaci di conferire un nuovo significato e una coerenza all'intera struttura urbana.
Illuminata da questa luce, questa breve genealogia di progetti – e la Patchwork Metropolis in particolare – permette di aprire nuove interpretazioni della città contemporanea e di indicare, come suggerisce Viganò (2018,11) «traiettorie possibili, visioni da analizzare con attenzione perché espressione […] di un problema: quello della natura e del ruolo dello spazio urbano contemporaneo, dei suoi limiti e delle sue potenzialità. Una questione di ricerca aperta e un progetto che rimane largamente da immaginare e da costruire.»

[10] Il South Wing è una provincia dei Paesi Bassi che comprende le città di Rotterdam, L'Aia e Leiden.

[11] Si veda ciò che Koolhaas (1998, 958-971) scrive in Whatever Happened to Urbanism: «Una volta ridefinita l'urbanistica non sarà più soltanto, o principalmente, una professione, ma un modo di pensare, una ideologia: accettare ciò che esiste».

Riferimenti bibliografici

Beelen K. (2010), "Imag(en)ing the Real. The "Region" as a Project of Cartographic Re-Configuration", in Meijsmans N., *Designing for a Region*, Uitgeverij SUN, Amsterdam, pp. 25-40.

Boeri S., Lanzani A. (1992), "Gli orizzonti della città diffusa", in *Casabella*, n.588, pp. 44-59.

De Meulder B., Schreus J., Cock A., Notteboom B. (1999), "Patching up the Belgian Landscape", in *Oase*, n.52.

Dehaene M., De Cauter L. (a cura di, 2008), *Heterotopia and the City: Public Space in a Postcivil Society*, Routledge, New York.

Ghent Urban Studies Team (2010), *Post Ex Sub Dis.: Urban Fragmentations and Constructions*, 010 Uitgeverij, Rotterdam.

Hall P. (1966). *The world cities*. World university library, New York.

Heynen H., Loeckx A., Smets M. (1990), "The periphery: An exploratory study. Synthesis of a seminar in Leuven", in Commission of the European Communities, Urban Environment, *Expert Contributions*. EUR 13145 EN.

Koolhaas R., Mau B., Werlemann H. (1998), *S M L XL*, Monacelli Press, New York, N.Y.

Lootsma B. (2001), "La deriva radicale", in *2a+p*, n.2, pp. 40-44.

Moschini F. (2014), "Modificazioni della città del XXI secolo: lezioni di piano per la metropoli contemporanea", in *Anfione e Zeto - Bernardo Secchi, Paola Viganò. Opere recenti*, n.25, Il Poligrafo, pp. 121-132.

Neutelings W.J. (1991), *Willem Jan Neutelings architect*, Uitgeverij 010, Rotterdam.

Ortner L. (1986), "An amnesty for built reality", in *Forum*, n.31-1.

Pisano C. (2018), *Patchwork Metropolis. Progetto di città contemporanea,* Lettera Ventidue, Siracusa.

Scheffler K., Mercadante R. (2013*), L'architettura della metropoli e altri scritti sulla città*, Franco Angeli, Milano.

Secchi B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Universale Laterza, Roma.

Solà Morales M. (1992), "Projectar la Peripheria", in *Urbanisme Revista*, n.9-10 Projectar La Periferia. Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Escola Technica Superior d'Arquitectura, UPC.

Viganò P. (2018), "Città moderna e città contemporanea: la Patchwork Metropolis", in Pisano C., *Patchwork Metropolis. Progetto di città contemporanea,* Lettera Ventidue, Siracusa.

Zevi B. (1980), *À la recherche de l'urbanité. Savoir faire la ville, savoir vivre la ville*, Biennale Architettura, Centre Pompidou, Academy Éditions, Paris.

CONFINI MOVIMENTI LUOGHI
POLITICHE E PROGETTI PER CITTÀ E TERRITORI IN TRANSIZIONE
MIGLIOR PAPER
WORKSHOP 1.1
XXI CONFERENZA SIU

Zhengzhou, Henan. Oltre la metropoli

Leonardo Ramondetti
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto E Politiche del Territorio
Email: *leonardo.ramondetti@gmail.com*

Abstract
Il territorio cinese è stato per molto tempo descritto opponendo megalopoli a centri subordinati, città costiere a città interne, spazio urbano a spazio rurale. Tuttavia durante gli ultimi due decenni questo territorio è stato oggetto di una radicale riorganizzazione che poco consente il persistere di vecchie interpretazioni dicotomiche. Nonostante le scarse analogie con la formazione delle aree metropolitane europee, la progressiva dissoluzione dei confini e delle gerarchie, la capillarizzazione dell'infrastrutturazione, l'intreccio sempre più coeso tra spazi urbani e spazi rurali, evidenziano ambigue somiglianze a vicende occidentali, anche italiane, passate e attuali. La regione metropolitana di Zhengzhou, in Henan, è un caso di particolare interesse ove osservare i fenomeni in atto in quanto laboratorio in cui negli ultimi trent'anni sono state sperimentate diverse strategie di urbanizzazione. In particolare a partire dagli anni Duemila, con la costruzione della new town di Zhengdong prima (per 1.5 milioni di nuovi abitanti in un area di 15.000 ettari) e la promozione Zhengbian New District poi (un'urbanizzazione diffusa su 40.000 ettari abitati ad oggi da 4.5 milioni di persone), si assiste al passaggio da un'urbanizzazione 'centripeta' a una 'centrifuga', con una progressiva riscrittura del rapporto fra città e territorio circostante. Risulta quindi interessante osservare lo spazio in formazione per capire se, estrapolando le esperienze in corso dalla particolarità locale, sia possibile riflettere attorno a qualche carattere in cui le città, non solo quelle cinesi, si stanno trasformando.

Parole chiave: large scale plans & projects, infrastructures, cities

Zhengzhou, Henan. Il potenziamento della metropoli interna

Vista da un treno ad alta velocità, la pianura interna dell'Henan è un continuo susseguirsi di villaggi, spazi rurali e aree urbane in espansione. Impianti industriali di grandi dimensioni si alternano ad aziende agricole, il tutto tenuto assieme da una fitta rete infrastrutturale composta da strade, autostrade, ferrovie e canali. Attraversato il Fiume Giallo da nord il paesaggio cambia rapidamente. I campi lasciano il posto ai cantieri, la rete viaria si infittisce e l'edificato aumenta rapidamente di densità. Il treno rallenta fino a fermarsi nella stazione della New Town di Zhengdong. Siamo a Zhengzhou, capitale e cuore pulsante dell'Henan, una città di quattro milioni e mezzo di abitanti in una municipalità che ne ospita nove milioni su un territorio di 744.620 ettari (Zhengzhou Municipal Bureau of Statistics, 2017).
Zhengzhou è simbolo di un progressivo cambiamento che a partire dall'inizio del secolo scorso ha investito le pianure interne della Cina, modificandone i caratteri spaziali a partire da una completa riorganizzazione infrastrutturale. Un processo lento rispetto alla massiccia urbanizzazione che ha investito le regioni costiere[1], che tuttavia ha subito una repentina accelerazione a partire dagli anni Novanta. In

[1] Per regioni costiere e territori dell'entroterra si fa riferimento alla *'three lines' policy* (*san xian*) che negli anni Sessanta e Settanta ha operato una tripartizione della Cina in macroregioni di cui: the *'coastal'* (*yanhai*), che comprende le provincie di Beijing, Tianjin, Liaoning, Shanghai, Jiansu, Zhenjiang, Fujian, Shandong, Guangdong. Guanxi Autonomous Region; the '*border*' (bianjiang o byanyuan), che comprende la Mongolia Autonomous Region, Tibet Autonomous Region, Xinjiang Autonomous Region, Gansu, Qinghai, Ningxia Autonomous Region; e the *'inland'* (*neidi*), composta dalle provincie di Shanxi, Jilin, Heilongjiang, Anhui, Jangxi, Henan Hubei, Hunan, Sichuan, Guizhou, Yunnan (Kirkby 1985, 139). Queste ultime fra gli anni Cinquanta e Ottanta sono state soggette a un diverso trattamento da parte del governo centrale in termini di distribuzione di finanziamenti e iniziative che sono culminate nella *'third frontier' policy* (Kirkby, 1985; Wu, 2015).

questo periodo le politiche infrastrutturali a scala nazionale hanno promosso la creazione di una impalcatura infrastrutturale sospesa, formata da grandi arterie stradali e ferroviarie che, bypassando ampie porzioni di territorio, trovavano un appoggio al suolo unicamente in poche emergenze puntuali[2]. Crocevia di due fra le principali linee ferroviarie nazionali[3] e polo industriale durante il *Third Front Movement*, Zhengzhou rivendica il proprio ruolo di hub infrastrutturale dell'interno, forte della propria posizione geografica, delle infrastrutture già presenti in loco e di una enorme espansione demografica. Infatti a partire dagli anni Ottanta la città è stata soggetta a quella che Liu Ying, Zhao Rong-qin e Xu Ming-po (2008) definiscono *expansion phase*, che vede la popolazione urbana aumentare radicalmente, passando da 1.3 milioni nel 1980 a 4.5 milioni nel 2010, con una variazione del tasso di urbanizzazione dal 34.1% al 69.7% (Zhengzhou Bureau of Statistic, 2017). In questo periodo, mentre continua la *spread pie expansion* che aveva caratterizzato la città nei decenni precedenti (Liu, Zhao, Xu, 2008: 62), si assiste alla ripresa del piano quale strumento per incentivare e regolare l'espansione urbana attraverso logiche che immaginano Zhengzhou come città che si costruisce per parti[4].

L'espansione urbana, attraverso la realizzazione di grandi polarità limitrofe alla città consolidata, vede la propria apoteosi nei primi anni Duemila. In questo periodo la municipalità decide di promuovere la creazione di Zhengdong New District, una New Town per un milione e mezzo di abitanti situata su una superficie di 15.000 ettari ad est del nucleo urbano consolidato (in termini di superficie si assiste al raddoppio della città esisteste). Nel 2001 viene bandito il concorso internazionale da parte della municipalità il cui scopo è la creazione di un Central Business District servito da una nuova stazione ferroviaria per la linea ad alta velocità, e affiancato da un polo tecnologico (Li, 2010a). Il concorso è vinto dal team giapponese Kisho Kurokawa Architects and Associates che propone la costruzione di una città in cui grandi arterie stradali tengono assieme nuclei tematici differenti, dando vita ad uno spazio policentrico[5] (fig. 1). Questa espansione, nella forma di un piano concepito come un grande oggetto scultoreo, segue le logiche dell'*urban entreprenerualism* (Wu, 2015), e si dà attraverso una perimetrazione di aree che vengono successivamente attrezzate e trasformate in 'città' attraverso la creazione di compound, parchi e servizi.

Con la realizzazione di Zhengdong New District, la città di Zhengzhou intende rimarcare il proprio protagonismo sulla scena nazionale, rivendicando il ruolo di principale polo interno e hub infrastrutturale della Cina Centrale. Attraverso la messa a punto di un iconico polo finanziario e di una efficiente rete di ampie connessioni infrastrutturali (autostrade, linee ferroviarie dell'alta velocità e il nuovo aeroporto internazionale) la metropoli interna è costruita e Zhengzhou può rivendere la propria immagine. Tuttavia, mentre la città entra a far parte della rete di polarità che compongono lo scacchiere nazionale cinese, si enfatizza la differenza fra lo spazio urbano e il territorio limitrofo. Un territorio che ancora si basa su di una infrastrutturazione minuta e su relazioni di prossimità, e che rimane sostanzialmente estraneo alle dinamiche di sviluppo.

---

[2] Sono esemplificative a tal proposito le rappresentazioni del National Urban System Plan (2005-2020) elaborato dal MOHURD (Ministry of Housing and Urban-Rural Development) nel 2005 e del National Main Functional Area Plan elaborato dal NDRC (National Development and Reform Commission) nel 2006 (Wu, 2015).

[3] All'inizio del XX secolo Zhengzhou diventa luogo di intersezione e interscambio fra due delle principali linee ferroviarie del Paese: la linea Beijing-Hankou, che connette le province settentrionali con Hankou (uno dei principali centri commerciali della mid-Cina da cui dipartono le principali rotte per le province meridionali) e la linea Lianyungang-Lanzhou, uno dei principali assi infrastrutturali che collega l'interno della Cina con le regioni costiere. A partire dagli anni Novanta si ha avuto un potenziamento di questi assi infrastrutturali con l'estensione della rete ferroviaria e la creazione di principali direttive per le linee ad alta velocità.

[4] Il piano urbanistico di Zhengzhou del 1995 si basa su un 'decentralized multicenter development model' (Hao, 2006: 65; Liu, 2006: 38) che ambisce a creare un sistema policentrico attraverso la formazione di quattro clusters separati dal nucleo urbano centrale da una serie di spazi aperti e corridoi ecologici. All'inizio degli anni Novanta erano già stati approvati due piani per le quattro macroaree distinte: il *Zhengzhou High-tech Industrial Development Zone* (1991), per un'area di 18.600 ettari nella parte nord occidentale della città, e il *Zhengzhou Economic and Technological Development Zone* (1993), per un'area di 12.500 ettari nella parte sud orientale del centro (Liu, Zhao, Xu, 2008).

[5] La competizione internazionale per il masterplan ha visto, nel 2001, la redazione di sei *schemes* da parte dei gruppi PWD Engineering Group (Singapore), Arte Charpentier (Francia), COX Group, SASAKI Corporation (Australia), Kisho Kurokawa Architects and Associates (Giappone) e China Academy of Urban Planning and Design (China) (Li, 2010a).

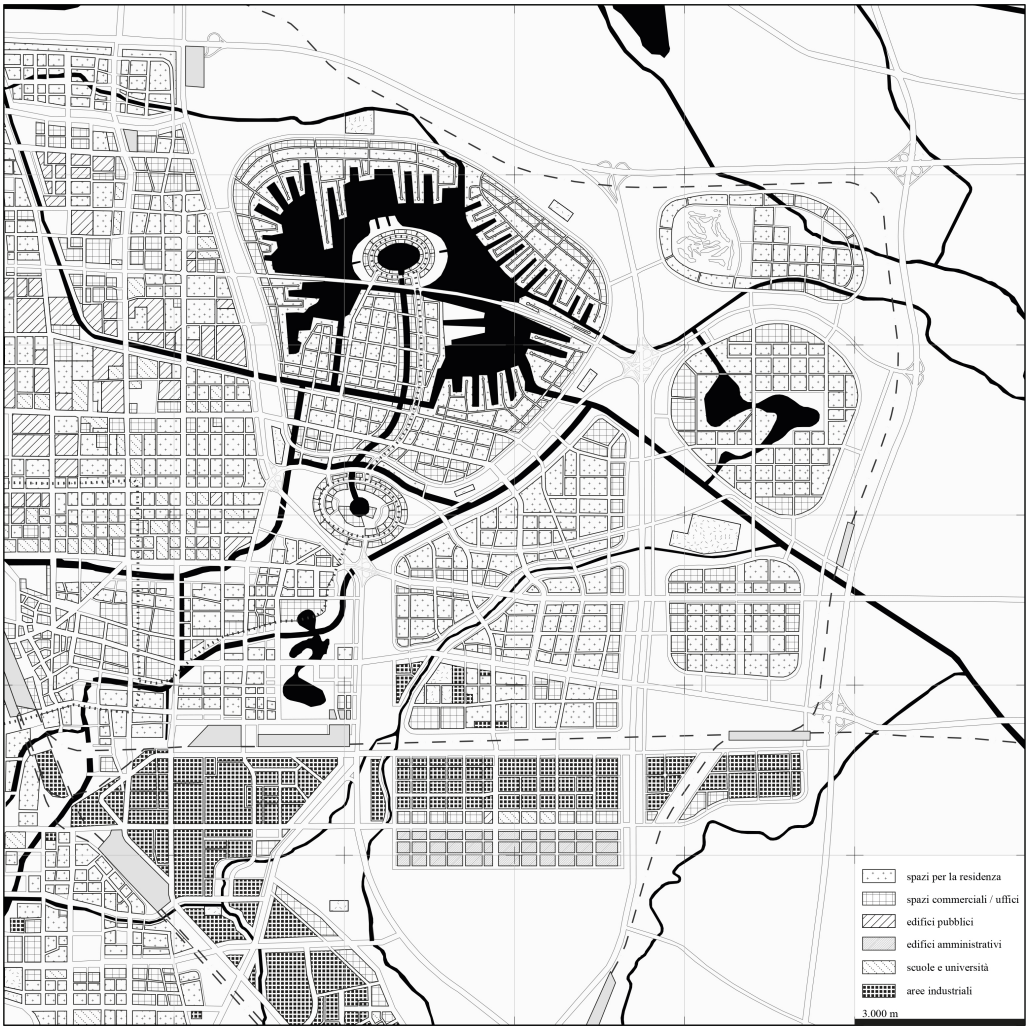


Figura 1 | Kisho Kurokawa Architects and Associates, Masterplan per Zhengdong New District.
Fonte: rielaborazione grafica a cura dell'autore.

Oltre la metropoli. Forme di urbanizzazione regionale

Nonostante l'esperienza di Zhengdong non sia ad oggi conclusa, essa appare l'esito spaziale di un'idea già superata: quella che ambiva a potenziare estese regioni attraverso la realizzazione di forti centralità. Infatti, già a partire dal 2005 si assiste ad un mutamento nelle politiche nazionali che si ripercuote sulle modalità di trasformazione dello spazio. In particolar modo, l'undicesimo e il dodicesimo piano quinquennale (2005-2015), così come la *Central Rise Strategy* (Wang, 2007) varata dal governo di Pechino, enfatizzano la necessità di sviluppare le regioni interne attraverso il rafforzamento di *agglomerations* date dal coordinamento fra centri di diverse dimensioni (*large*, *medium*, *small cities* e *township*) al fine di creare polarità regionali (Fang, Yu, 2016). In concomitanza nell'aprile del 2016 il diciassettesimo Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese sancisce la nascita del *New Socialist Countryside*, il cui scopo principale è «getting industry to support agriculture and city to support the countryside» (Jiabao, 2006 in Lee, 2016: 216). Ne consegue un sostanziale ridisegno della rete infrastrutturale costruita nei decenni precedenti: la tela si infittisce, le emergenze assumono spessore e i punti diventano grumi[6] (Ramondetti, 2018). In questa nuova cornice, Zhengzhou assume importanza in quanto capoluogo della *Central Plans Urban Agglomeration* (o *Zhongyuan City Group*) (fig. 2), una *Regional Level Agglomeration* (Fang, Yu, 2016) composta da nove *prefecture-level cities* (Zhengzhou, Luoyang, Kaifeng, Xinxiang, Jiaozuo, Xuchang, Pingdingshan, Luohe, e Jiyuan), 23 *cities* e 413 *townships* poste in un'area di 5.840.000 ettari. Un territorio che produce il 3.06% del

[6] Si vedano a questo proposito la rappresentazione di Chuanglin Fang e Danlin Yu del *The new spatial pattern of China's urbanization based on "cluster along the axes"* (Fang, Yu, 2016: 218) o le rappresentazioni di Dingliang Yang riguardo alle politiche di 'townization'.

PIL cinese e ospita 45.5 milioni di abitanti (il 3.39% della popolazione del Paese) di cui il 30% (13.7 milioni) sono considerati *urban population* (Fang, Yu, 2016)[7].

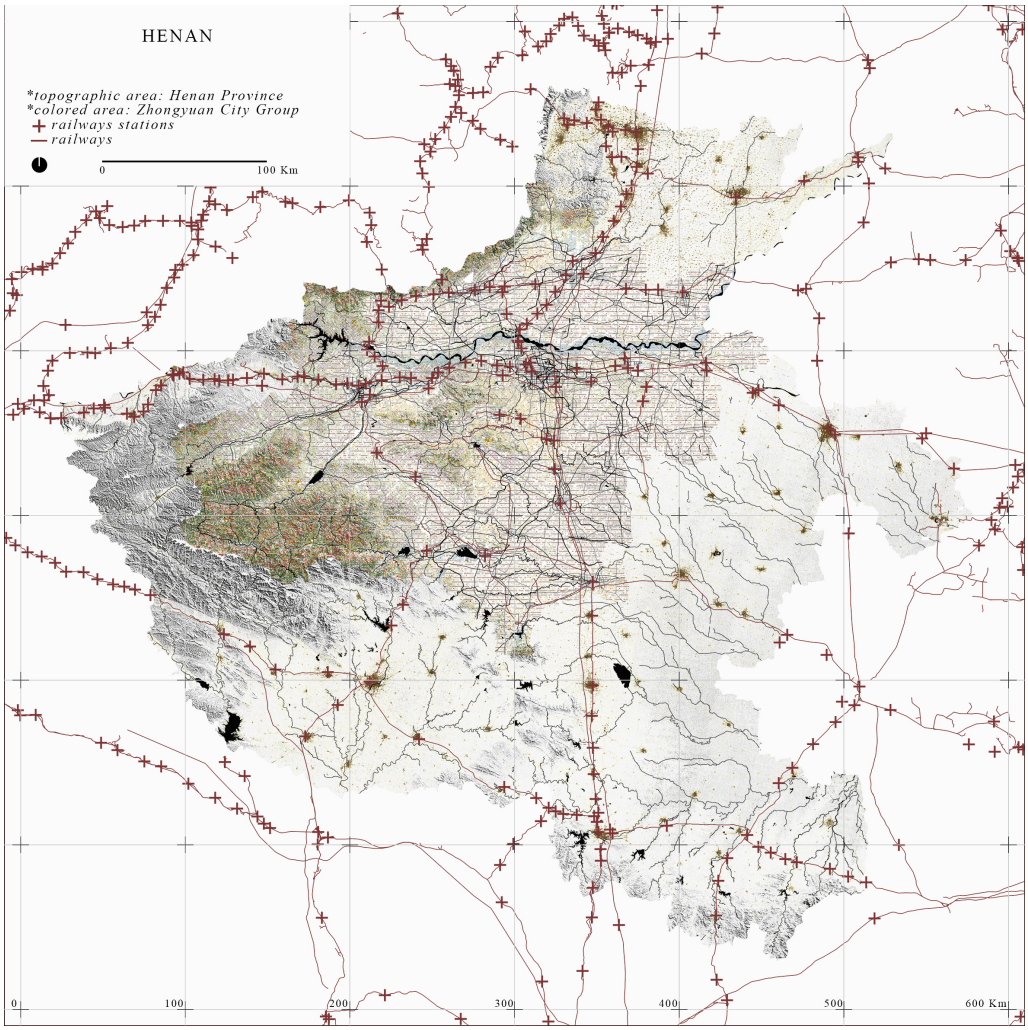


Figura 2 | Mappa della provincia dell'Henan e dello Zhongyuan City Group.
Fonte: elaborazione grafica a cura dell'autore.

Questa riconfigurazione del quadro istituzionale sancisce il passaggio da un'urbanizzazione 'centripeta' a una 'centrifuga' in relazione alla progressiva regionalizzazione delle forme della competizione economica: «the monomer (enterprise) competition gradually evolved into a regional competition» (Wang, 2007: 2). In quest'ottica si dà un nuovo assetto alle forme di espansione urbana che, abbandonando le logiche accentratrici, agiscono su una scala territoriale vasta al fine di integrare polarità esistenti attraverso l'urbanizzazione di vaste aree rurali. Questo ha portato nel 2006 le municipalità di Zhenghzou e Kaifeng, il Zhongyuan City Group e il governo della provincia dell'Henan a promuovere l'integrazione fra le città di Zhengzhou e Kaifeng attraverso la progettazione di Zhengbian New District: una città-territorio che prende le fattezze di una città lineare lunga ottanta chilometri che si sviluppa su di un'area di quarantamila ettari fra le città di Zhengzhou e Kaifeng (Wu, 2015). Uno spazio che ospita ad oggi quattro milioni e mezzo di persone, di cui quattro sotto la municipalità di Zhengzhou (per lo più nell'area di Tianxiang City e Zhongmu County) e il rimanente sotto la giurisdizione di Kaifeng (Wang, 2007). Anche questa

[7] Secondo quanto affermato da Chuanglin Fang e Danlin Yu (2016), l'area «[...] is a strategic urban agglomeration that serves strategic support function for driving the development of Central China. [...] The key regions are Zhengzhou-Kaifeng [Zhengbian] New District and Luoyang New District, focusing on creating developmental axes along the Longhai and the Beijing-Guangzhou railways. By fostering new development axes, building up the core area along the Longhai economic belt and China's major modern integrated transport hub, we shall be able to create a demonstration area for coordinated development between industrialization/urbanization and agricultural modernization, and civilization inheritance and innovation area of China.» (Fang, Yu, 2016: 210).

esperienza si lega ad una competizione internazionale, vinta nel 2009 dallo studio londinese Arup con il progetto *Planning for low carbon urban system: the Zhengbian New District Plan*. Nel 2010 il progetto viene premiato dall'International Society of Cities and Regional Planners (ISOCARP)[8], ed incluso nel *Regional*

Figura 3 | ARUP, Masterplan per Zhengbian New District.
Fonte: rielaborazione grafica a cura dell'autore.

[8] Ancora all'interno del piano di Zhengdong, sono poste le basi per la nuova espansione attraverso l'elaborazione di un masterplan per la *Zhengzhou-Kaifeng Industrial Belt* nel 2007 (Li, 2010e). Sono redatti due piani inerenti alla *Strategic Studies of the Integration of Zherngzhou-Kaifeng Industrial Belt* (studi preliminari): *Plan I Research Schemes from Chinese Academy of Social Science*, *Plan II Research Schemes from Chinese Urban Plannig Association*. A questi fa seguito la redazione di due masterplan - *Master Planning of the Integration of Zherngzhou-Kaifeng Industrial Belt*: *Plan I Schemes from the Tsinghua Urban Planning and Design Institute*; *Plan II Schemes from Zhengzhou Urban Planning Design&Survey Research Institute* - ai quali segue il *Regulatory Detailed Planning of the Integration of Zherngzhou-Kaifeng Industrial Belt* redatto dal Zhengzhou Urban Planning Design&Survey Research Institute (Li, 2010e). Nel 2007 è stato anche pubblicato il *Zhengbian Industrial Development Plan*, che un anno più tardi darà vita al *Zhengbian Urban-Rural Reform and Development Experimental Zone* (Li, 2010e). Un iter tortuoso e strettamente codificato, che solo nel 2009 vedrà la promozione di un concorso internazionale vinto dallo studio londinese Arup (Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute, ARUP Engineering Consulting Co. Ltd, 2009).

Strategic Plan of the Central China Economic Region, a sua volta parte del *National Main Functional Area Plan* approvato dal NDRC (National Reform and Development Commision) nel 2011 (Wu, 2015). Il risultato di questo iter è l'indebolimento del progetto originario, che sembra perlopiù ridursi ad uno schema che suddivide lo spazio in aree capaci di accogliere una miriade di progettualità minori. Una 'galassia' tenuta assieme dai grandi fasci infrastrutturali che solcano lo spazio longitudinalmente[9]. Tuttavia questa forma instabile dal programma aperto ben si presta ad essere contenitore di un insieme di progetti puntuali estremamente differenti fra loro che ambiscono a ricomporsi all'interno di una figura vasta e dispersa (fig. 3).

Oltre la metropoli. Ridefinizione del rapporto città e campagna

Mettendo in discussione la polarizzazione metropolitana che si è data nel primo decennio del Duemila, Zhengzhou è oggi banco di prova per la ridefinizione dei rapporti fra spazio urbano e rurale. Così se ancora nel 2015 Zhengbian New District era indicato quale conferma di come «l'urban entrepreneurialism became hegemonic in so-called socialist countryside planning» (Wu, 2015: 79), oggi questo stesso progetto appare rappresentativo di nuove politiche che non solo non investono più nella creazione di forti polarità, ma tentano riarticolazioni dello spazio più plastiche e pervasive (Ramondetti, 2018).

Difficile prevedere come verranno ridefiniti i rapporti all'interno i questa nuova urbanizzazione che sembra presentare scarse analogie con i modelli conosciuti in occidente. Non siamo di fronte alle forme di dispersione insediativa attraverso le quali sono state descritte molte aree urbanizzate italiane ed europee (Secchi, 1989; Boeri, Lanzani, Marini 1992; Munarin, Tosi, 2001; Vigano, 2008; Viganò, Secchi, Fabian 2016; Cattoor, De Meulder, 2011): la capillarizzazione delle infrastrutture, la porosità del sistema stradale e delle canalizzazioni, la pervasività dei parchi e degli spazi aperti che abbiamo osservato in Europa non trova qui alcuna corrispondenza.

A Zhengbian lo spazio è plastico e viene finemente modellato fino al momento in cui non iniziano a depositarsi i manufatti al suolo: manufatti di grandi dimensioni e con diversa funzione che poco dialogano fra loro, paiono sconnessi, autonomi. L'infrastruttura che li sorregge abbandona progressivamente le forme scultoree che aveva assunto nel decennio precedente. Non più i nuclei della città metabolista di Kurokawa e neppure la città lineare che aveva generato i primi progetti per la fascia industriale di Zhengbian. Al contrario gli schemi compositivi si fanno più semplici, fino a ridursi a centuriazioni che organizzano lo spazio in maniera equipotenziale e indistinta. Un'organizzazione che se da un lato circoscrive perimetri definiti, dall'altra ben si presta a future estensioni. All'interno di queste griglie il suolo si presta a colonizzazioni eterogenee: compound in stili differenti e di diversa densità, siti industriali e parchi per start up, ma anche residui di aree agricole e villaggi rurali, tutto viene inglobato dalla nuova rete infrastrutturale.

A fianco, in quelli che vengono definiti corridoi ecologici, il territorio agricolo è rimodellato attraverso la costruzione di *new agricultural town* che sostituiscono i villaggi preesistenti (fig. 4). In nome di una riduzione del consumo di suolo, ma in realtà con l'esito di recuperare suolo edificabile da ridistribuire presso le nuove aree urbane, vengono distrutti i villaggi esistenti e accorpata la popolazione in nuovi insediamenti dai caratteri suburbani: una rivisitazione dell'abitare comunitario nella forma di una distesa di villette a schiera al cui centro vengono situati i servizi amministrativi e culturali. Se tali luoghi poco si prestano alle pratiche di una popolazione per lo più contadina, la quale se ne appropria attraverso riscritture minute degli oggetti architettonici e degli spazi aperti (Lee, 2016), tuttavia essi costituiscono uno sforzo concreto per aumentare la qualità di vita degli abitanti. Una ridefinizione del 'welfare rurale' che tenta di superare il divario che separa le aree agricole da quelle urbane. A fianco dei nuovi insediamenti agricoli, sorgono nel frattempo spazi ad uso della nascente classe medio-alta: compound cintati, campi da golf, parchi a tema. Un insieme di che sembra mettere in discussione la separazione fra urbano e rurale che voleva due popolazioni distinte abitare luoghi differenti.

[9] L'interpretazione di Zhengdong come 'arcipelago' e Zhengbian come 'galassia' è di Arata Isozaki alla tredicesima Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia (2012).

Figura 4 | Taiqian, new agricultural town.
Fonte: fotografia di Samuele Pellecchia (Prospekt Photographers).

Infine nei centri di medie dimensioni come Zhongmu, vere periferie di queste metropoli in continua crescita, alla grande urbanizzazione si affiancano espansioni minori, riscritture interne più libere che generano spazi ibridi che rimangono tuttavia confinati in aree circoscritte.
L'insieme di questi luoghi che ad oggi caratterizzano Zhengbian (ma che ricorrono nell'intera regione interna) evidenzia l'estrema eterogeneità delle forme e delle modalità di colonizzazione dello spazio. A poco servono le descrizioni che decostruiscono l'insieme ribadendo le specificità delle parti[10]. Descrizioni che da più di un decennio hanno costruito un catalogo sempre più ricco che conferma per lo più l'impossibilità di una casistica esaustiva. Cosa costituisca nel suo insieme questo «patchwork of urbanization […] [in which] cluster of factories, a housing complex, or a small city would pop up, fragmenting this ancient agricultural matrix into a thousand pieces» (Shepard, 2015: 114) non è ancora chiaro. Tuttavia, osservandone la continua evoluzione, i progetti e le visioni messe in campo in modo frenetico dalle amministrazioni, l'urbanizzazione regionale a Zhengzhou sembra essere una scommessa che si traduce nella costruzione di suolo attrezzato, in grado di accogliere diversi usi attraverso una configurazione semplice (Sampieri, 2018). Epurato da conflitti, aperto sia a forme di welfare che al mercato, volto al benessere quale unica aspirazione, il suolo diventa un supporto tecnico il cui ruolo è tenere assieme (o semplicemente accostare) materiali differenti aumentandone comfort ed efficienza.

Riferimenti bibliografici

Boeri S., Metropolitani A. I., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta.

Bonino M., Governa S., Sampieri A. (2018), "La città dopo le *new town* cinesi", in *Territorio* n. 85 (in corso di pubblicazione)

Cai A., Liu Y., Liang J., Zhang W. (2012), "Research on the Evolution and Reconstruction of Urban Spatial Structure in Zhengzhou", in *Urban Studies*, n. 19 (6), pp. 54-60 (in Cinese).

Cattoor B., De Meulder B. (2011), *Figures infrastructures. An atlas of roads and railways*, SUN architecture, Amsterdam.

Fang C., Yu D. (2016), *China's New Urbanization: Developmental Paths, Blueprints and Patterns*, Springer.

[10] Si vedano a questo proposito i libri: *Urban development in post-reform China: State, market, and space*, (2006) di Wu, Fulong; Xu, Jiang, Yeh, Anthony Gar-On; *Urban China* (2013) di Xuefei Ren; *Planning for growth: Urban and regional planning in China* (2015) di Fulong Wu; e *Ghost cities of China: the story of cities without people in the world's most populated country* (2015) di Wade Shepard.

Gonghao C., Ma J. C. L. (1999), "Urbanization From Below in China: its Development and Mechanism", in *Acta Geographica Sinica*, n. 54 (2), pp. 107-115.
Hao P. (2006), *On Urban Planning and Urban Development in Zhengzhou since Modern Times*, master thesis in History and Geography, Shaanxi Normal University (in Cinese)
ISOCARP (2010). *Livable cities in a rapidly urbanizing word*, pubblicazione online, accesso 12 settembre 2017, https://isocarp.org/app/uploads/2014/05/ISOCARP_UPAT_final_20110114.pdf
Kirkby J. R. R. (1985), *Urbanization in China: town and country in a developing economy 1949-2000 AD*, Croom Helm.
Lee C. M. C. (a cura di, 2016), *Common Frameworks. Rethinking the Developmental City in China*, Harvard University Press.
Li K. (2010a), *The Masterplan of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 01*, China Construction Industry Press (in Cinese).
Li K. (2010b), *The Special Planning of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 02*, China Construction Industry Press (in Cinese).
Li K. (2010c), *Urban Planning and Architectural Designs for CBD of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 03*, China Construction Industry Press (in Cinese).
Li K. (2010d), *The Urban and Architectural Design of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 04*, China Construction Industry Press (in Cinese).
Li K. (2010e), *The Development and Partial Adjustments to the Master Plan of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 05*, China Construction Industry Press (in Cinese).
Liu D. (2006), *Zhengzhou City, the process of urbanization*, master thesis in Economics, Zhengzhou University (in Cinese)
Liu Y., Zhao R., Xu M. (2008), "Analysis of Spatial Structure Changes of Zhengzhou", in *Modern Urban Studies*, n. 3, pp. 61-66 (in Cinese).
Munarin S., Tosi M. C. (2001), *Tracce di città: esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta,* FrancoAngeli.
Ramondetti L. (2017), "A Zhengzhou la new town nasce già vecchia", in *Il Giornale dell'Architettura*, pubblicazione online, accesso 20 aprile 2018, http://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2017/10/20/a-zhengzhou-la-new-town-nasce-gia-vecchia/
Ramondetti L. (2018), "Zhengzhou. Il potenziamento della metropoli interna", in *Territorio*, n. 85 pp. 51-56
Ren X. (2013), *Urban China*, John Wiley & Sons.
Sampieri A. (2018), "The city is available. Chinese new towns as backup spaces", in Bonino M., Governa S., Sampieri A. (eds. 2018) *The City after Chinese New Towns* (in corso di pubblicazione)
Shepard W. (2015), *Ghost cities of China: the story of cities without people in the world's most populated country*, Zed Books Ltd.
Secchi B. (1989), *Un progetto per l'urbanistica*, Giulio Einaudi.
Viganò P. (2008), "Water and asphalt the projection of isotropy in the metropolitan region of Venice", in *Architectural Design*, n. 78 (1), pp. 34-39.
Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica: il progetto come produttore di conoscenza*, Officina.
Vigano P., Secchi B., Fabian L. (2016), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, Park Books.
Wang X. (2007), "Study on Zhengzhou and Kaifeng Integrated Development Under the Background of Rising of Central Area of China", in *Areal Research and Development*, n. 26 (6), pp. 28-34 (in Cinese).
Wu F. (2015), *Planning for growth: Urban and regional planning in China*, Routledge.
Wu F., Xu J., Yeh A. G. O. (2006), *Urban development in post-reform China: State, market, and space*, Routledge.
Xue Q. L. C., Wang Y., Tsai L. (2013), "Building new towns in China–A case study of Zhengdong New District", in *Cities*, n. 30, pp. 223-232.
Zhengzhou City Planning and Design Institute (2009), *Solicitation for Spatial Development Strategic Planning Scheme of Zhengbian New District, Zhengzhou, China, 2009.06*. (in Cinese).
Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute, ARUP (UK) Engineering Consulting Co. Ltd (2009), *Master Planning of Zhengbian New District (2009-2020). Atlas*. (in Cinese).
Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute (2010), *Master Planning of Zhengbian New District (2009-2020). Atlas*. (in Cinese).
Zhengzhou Municipal Bureau of Statistics (2017), *Zhengzhou Statistic Data*, pubblicazione online, accesso 12 settembre 2017, http://tjj.zhengzhou.gov.cn/

Riconoscimenti
Queste riflessioni nascono entro la ricerca *CeNTO – Chinese New Towns. Negotiating Citizenship and Phisical Form*, condotta da Politecnico di Torino, Tsinghua University di Pechino, Ecole Polytechnique Fédérale di Losanna e coordinata, a partire dal 2015, da Michele Bonino (DAD), Francesca Governa (DIST) e Angelo Sampieri (DIST).

Copyright
Le figure 1, 2 e 3 sono elaborazioni grafiche a cura dell'autore; la figura 4 è una fotografia di Samuele Pellecchia (Prospekt Photographers).

Turismo e territorio.
Politiche urbanistiche e conflitti socio-spaziali: due casi di studio in Brasile e in Italia

Gabriella Restaino
Universidade Federal de Alagoas, Brasile
Faculdade de Arquitetura, Doutorado "Cidades" e Mestrado DEHA – "Dinâmicas do Espaço Habitado"
Email: *gabeyres@gmail.com*
Tel: +55 (82) 9 8221-3035

Antonio Muniz dos Santos Filho
Universidade do Estado da Bahia, Brasile
DICET-I - Departamento de Ciências Exatas e da Terra
Email: munizfh@hotmail.com
Tel: +55 (71) 9 9602-1404

Abstract
Lo studio mira a dimostrare come l'attività del turismo e l'intera struttura della promozione turistica abbia la capacità di sopravvalutare determinati luoghi e sottovalutarne altri a discapito della comunità ivi residente. In questo senso, il lavoro vuole presentare le differenti realtà di due città costiere, una in Brasile e l'altra in Italia, in cui il ruolo dei promotori dello spazio è stato preponderante per la promozione del luogo come "paradiso del turismo", con esiti opposti.
Come parametro per l'analisi, sono stati scelti due siti turistici, in due diversi Paesi, che sono simili per il forte richiamo del paesaggio costiero come principale attrazione e, allo stesso tempo, sono unici in termini di investimenti/azioni nel territorio atte alla dinamizzazione di attività legate strettamente al turismo, ma opposti per le dinamiche conseguenti di inclusione o segregazione socio-spaziale.
Secondo Cruz (2002, p.216), "il turista non ha nulla a che fare con i problemi delle località che visita. Ma l'attività turistica – per quanto riguarda la responsabilità del potere pubblico – non dovrebbe più costituire un fattore di segregazione socio-spaziale e accentuazione delle disparità sociali".

Parole chiave: urban policies, social exclusion/integration, immigration sustainability

1 | Introduzione

Il presente studio ha come obiettivo quello di dimostrare come le attività legate al turismo, insieme a tutta la struttura di promozione di un luogo di interesse turistico, abbiano la capacità allo stesso tempo di super-valorizzare determinati siti e sotto-valorizzarne altri.
Partendo da questo presupposto il lavoro presenta realtà di città costiere in cui il ruolo dei promotori del turismo è stato preponderante per la promozione del territorio come "paradiso del turismo".
Come parametri dell'analisi sono state scelte due località turistiche – in Paesi differenti – che sono simili per il forte richiamo del paesaggio costiero come principale attrazione e, allo stesso tempo, sono unici in termini di investimenti/azioni sul territorio atti alla dinamicizzazione di tali attività, con conseguente inclusione o segregazione socio-spaziale.

Le località scelte per l'analisi sono state: la costa atlantica della città di Maceiò (Stato di Alagoas) in Brasile e la costa mediterranea della città di Alghero (Regione Sardegna) in Italia.
La scelta di questi luoghi è stata fatta sia per la loro caratteristica di essere spazi costieri dove l'attività predominante è il turismo e dove le politiche urbane per la sua diffusione e dinamicizzazione presentano risultati socio-spaziali molto diversi, sia per la relazione/esperienza/conoscenza che gli autori hanno di queste due realtà urbane e territoriali, che, come urbanisti, hanno uno sguardo "altro" sui paesaggi che va oltre la visione di "incanto" con il luogo, tipica del turista. Come sottolineato da Almeida (2006, p.111):
«Para o turista, a alteridade ocupa um lugar central nas práticas turísticas, e a procura de lugares para seu lazer, entretenimento e prazer feita para corresponder a todas as expectativas. Um lugar turístico adquire significado para o turista porque ele é outro, porque ele rompe com as qualidades de seu lugar de vida e,

sobretudo, porque ele será aquele espaço que lhe acena como possibilidades de corresponder suas expectativas. O que o turista busca é uma alteridade».
Se l'interesse principale del turista è quello di vivere il suo tempo libero nel modo più piacevole possibile, sempre alla ricerca di intrattenimenti ed eventi culturali differenti, non sarà certo di suo interesse osservare i mali o le disuguaglianze presenti nel luogo di visita, ciò che lo attrae è invece l'"incanto" del paesaggio, venduto come prodotto turistico. Come scrive Almeida «il turismo oltre ad essere fatto di rituali è anche un immaginario dello spazio» (Idem, 2006).

Lo Stato di Alagoas, negli ultimi decenni, si configura come una delle principali destinazioni turistiche del Nordeste (Regione brasiliana del territorio che abbraccia i nove Stati del Nord e Nord-Est), principalmente quando si tratta di "*turismo de sol e praia*" che, secondo il Ministero del Turismo brasiliano, è costituito da «attività turistiche legate alla ricreazione, all'intrattenimento e al riposo nelle spiagge, in funzione della copresenza di acqua, sole e calore» (Ministério do Turismo, 2008, p.16).
Una delle principali attrazioni del turismo di Alagoas è lo splendido scenario presentato dalle acque del mare. Questo perché in questa porzione territoriale, le acque oceaniche e lagunari – durante l'estate – a causa dell'alta luminosità e della bassa incidenza delle nuvole, insieme ad altri fattori come la presenza di coralli e alghe, presentano una tonalità che varia tra l'azzurro e il verde, promuovendo un eccezionale spettacolo visivo. Tale fenomeno, logicamente, è ampiamente usato come attrattore e differenziale per la realizzazione del turismo nello Stato[1] (Figura 1).
Tutto questo spettacolo della natura, e in particolare le attività dei promotori del turismo, ha portato alle seguenti domande: a) Le bellezze naturali (soprattutto il mare) sono le uniche bellezze paesaggistiche che possono o dovrebbero essere valutate dal turismo? b) E, se questo è un elemento fondamentale per lo sviluppo di tale attività, perché la segregazione socio-spaziale è così degradante in Alagoas? Ossia, nel caso di Maceió, perché un lungo tratto di costa (Praia de Avenida) non riceve alcun tipo di investimento per "migliorare il suo paesaggio"? c) Perché il patrimonio storico-architettonico non entra nell'agenda del turismo?
Certamente non otterremo risposte definitive a tali domande, ma la nostra intenzione è quella di dibattere questioni rilevanti quando si pensa al turismo dal punto di vista dell'urbanismo. «Per questo motivo, il rapporto tra territorio, segregazione e disuguaglianze deve essere discusso, compreso e enfatizzato meglio, al fine di garantire il diritto alla città» (Carvalho, 2016, p.3) e il "diritto al paesaggio".

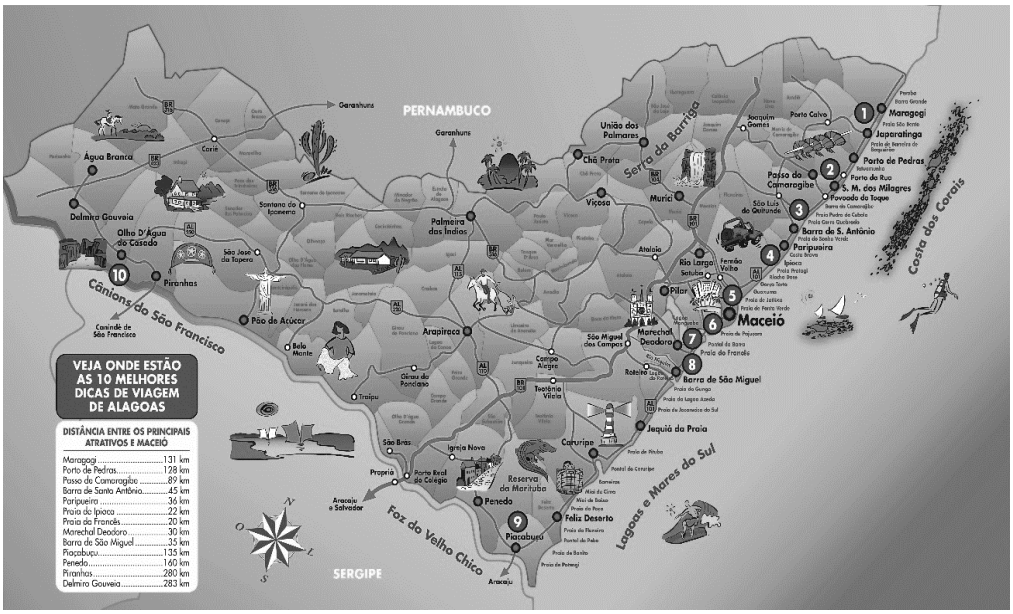


Figura 1 | Mapa turístico de Alagoas.
Fonte: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Turismo – AL.

[1]Azul Magazine http://www.azulmagazinedigital.com.br/os-tons-do-verao-edicao-43/;
RevistaViajar http://www.revistaviajar.com.br/artigos/762/o-sol-sempre-brilha-em-maceio;
Cultura em viagem
https://culturaeviagem.wordpress.com/2013/03/13/50-tons-de-verde-e-azul-as-varias-cores-do-mar-de-alagoas-em-todos-os-seus-municipios-litoraneos/.

Mentre in molte città brasiliane, come Maceió, la ghettizzazione dei cittadini (di solito i più poveri e svantaggiati) è una realtà latente, in Italia, in piccoli centri storici o piccole città come Alghero, non esiste un tale processo di segregazione socio-spaziale. In questa prospettiva, i due casi studio proposti – le aree urbane delle fasce costiere di Maceió (Brasile) e Alghero (Italia) – mostrano realtà differenti riguardo alle politiche urbane di valorizzazione del luogo e di inclusione/esclusione socio-spaziale. «Il turista non ha nulla a che fare con i problemi delle località che visita. Ma l'attività turistica – per quanto riguarda la responsabilità del potere pubblico – non dovrebbe più costituire un fattore di segregazione socio-spaziale e accentuazione delle disparità sociali» (Cruz, 2002, p.216).

Negli ultimi anni Alghero ha dovuto fare i conti – come tante altre piccole e grandi città italiane – con l'arrivo di migranti dalle regioni dell'Africa, della Siria e dei Paesi del Mediterraneo (migliaia di persone sbarcate sulle coste italiane spesso in fuga da Paesi in stato di guerra), dovendo cercare soluzioni mirate all'ospitalità inclusiva. Questo l'ha fatta risaltare in Italia per essere in prima linea tra le città che hanno implementato, o cercano di implementare politiche e *best practice* atte a promuovere l'integrazione e ad aumentare la consapevolezza sociale multietnica e multiculturale, specialmente tra i giovani.
In Sardegna, pratiche di integrazione come il progetto di "accoglienza diffusa" – che mira ad accogliere e integrare i migranti nei distretti cittadini piuttosto che in un'area urbana isolata – insieme a politiche per un turismo sostenibile come il "progetto di albergo diffuso" – che prevede il recupero dei centri storici minori in abbandono o di aree abbandonate di piccole città, le cui case sono le stanze "diffuse" di un "albergo/città" – sono già definite come facenti parte di un importante modello nazionale.
«I migranti, spesso relegati alle posizioni più basse, rappresentano invece delle fonti di conoscenza e delle opportunità di apprendere nuove idee. Soprattutto nel turismo sostenibile, conoscere gli stranieri, la cultura e gli interessi che li contraddistinguono, nonché le loro migliori pratiche nel settore, permette di modificare e migliorare un'offerta sempre più consapevole. Come sappiamo, 40-50 anni fa numerosi italiani sono scappati dalla miseria del dopoguerra e migrati in terre quali il Sud America e l'Australia. A chi capita di visitare questi luoghi, sono evidenti i contributi che gli immigrati italiani hanno dato alla ricchezza di terre lontane: dalla gastronomia, passando per l'edilizia e l'artigianato, al duro lavoro nelle miniere. Per tale motivo, in un settore unico e vasto come il turismo responsabile, che si nutre di interconnessioni, di lungimiranza, e di *best practices* nel mondo, è indispensabile valorizzare la presenza dinamica dei migranti» (Pung, 2016, n. p.)
Recentemente (maggio 2017) il Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica di Alghero (Università di Sassari) ha realizzato un workshop internazionale localizzato in una centralità urbana della città. Il Laboratorio si è occupato di interventi di riqualificazione urbana di spazi pubblici e spazi comuni, con persone e istituzioni, coinvolgendo residenti e migranti. Il Laboratorio fa parte del progetto "Cittadinanza attiva" dell'Amministrazione del Comune di Alghero.

2 | Da Ponta Verde a Francês: paesaggio, patrimonio, storia e (in)visibilità

Nel litorale alagoano, il tratto di costa oceanica tra la Praia da Ponta Verde (nella città di Maceiò, moderna capitale) e la Praia do Francês (di pertinenza della vicina città di Marechal Deodoro, antica capitale) è uno dei più famosi e dei più visitati dai turisti che arrivano nel territorio e, nello stesso tempo, è senza ombra di dubbio uno dei luoghi dove il processo di segregazione/degradazione socio-ambientale e del patrimonio storico-architettonico è più evidente. In questa fascia costiera si trovano le più grandi concentrazioni di Hotel, attività gastronomiche, di tempo libero e di intrattenimento, in particolare lungo le spiagge di Ponta Verde, Pajuçara e Francês e nell'area di Massagueira. Ma è anche in questa parte di costa che si trovano le poche permanenze dell'antico centro storico di Maceió, il porto di Jaraguá (da dove anticamente ebbe inizio la storia della città), il villaggio dei pescatori, l'industria Braskem, l'emissario sottomarino, la foce del torrente Sagadinho (l'antico Rio Maceió) e la Praia da Avenida, che si configurano come spazi dedicati al turismo e, così come scrive Muricy (2001, p.191):
«A cidade acaba condicionada, presa a uma ou duas imagens que passam a valer pelo todo, mas por detrás desses "pontos luminosos" coexistem diversas cidades "invisíveis", que narram outras histórias e são povoadas por "outros espíritos". Não são mundos separados, mas interconectados, que, em alguns momentos, se interpenetram, e em outros, se mantêm como realidades estanques. "Cidades-vodu", na concepção de Harvey (1996), onde a fonte luminosa encobre realidades obscuras».
Di fatto due città si contrappongono nello stesso territorio, quella dei luoghi turistici e quella "altra" e multiforme della vita dei quartieri; ed è proprio l'oscurantismo dei luoghi "non turistici" di Maceió che si cerca di svelare. Per una migliore analisi e comprensione, si è suddiviso il tratto costiero predominante della città in due fasce: la prima tra le spiagge di Ponta Verde e Pajuçara (spazio luminoso); la seconda,

Praia da Avenida, che va dal porto di Jaraguá all'insediamento di Pontal da Barra (spazio opaco) a Sud, esterno alla città ma considerato un suo quartiere nel Piano Direttore della metropoli (Figura 2).

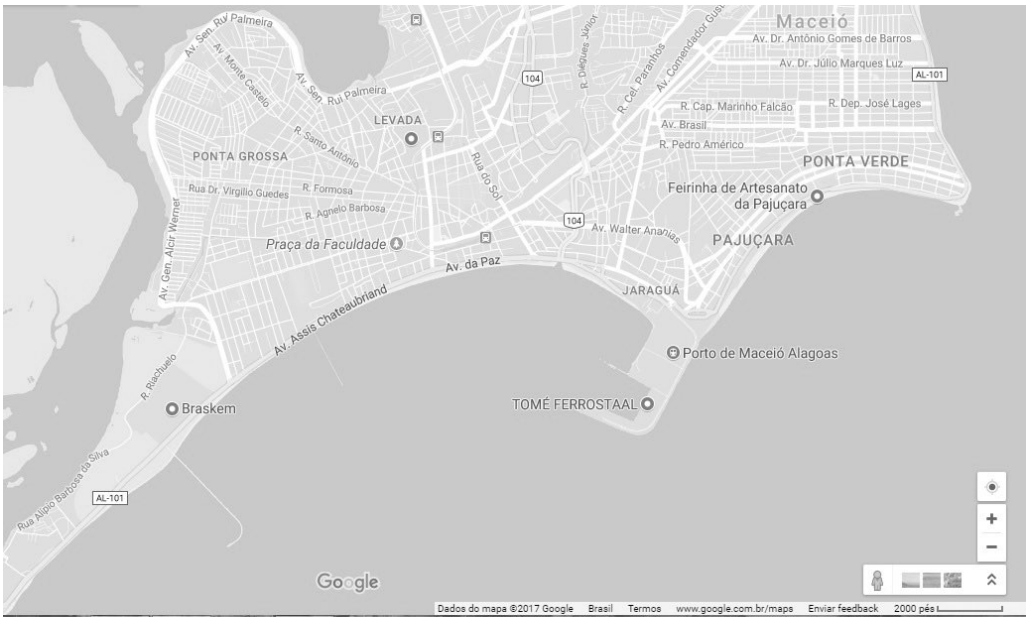


Figura 2 | *Orla de Maceió*: tratto tra la Praia da Ponta Verde e Pontal da Barra. Fonte: Google Maps, 2017.

2.1 | Ponta Verde e Pajuçara: il tempo libero, l'intrattenimento e il consumo del paesaggio

Con la più grande concentrazione di hotel in Alagoas, il tratto di lungomare di Maceió tra le spiagge di Ponta Verde e Pajuçara è degno di nota anche per l'offrire una gamma significativa di servizi direttamente e indirettamente collegati alle attività turistiche, come bar, ristoranti, bancarelle di vendita dei cibi regionali, bancomat, operatori di cambio, agenzie turistiche, centri di artigianato. Anche i più grandi centri commerciali della città si trovano nelle vicinanze di queste spiagge e offrono ai turisti il servizio gratuito di autobus tra gli "Shopping Centre" e gli Hotel e, come scrive Muricy (op. cit., p. 191):
«As experiências dos turistas pela cidade, em geral, se resumem aos locais pré-determinados pois estes se deixam conduzir pelas teias visíveis ou invisíveis da indústria turística e acabam aprisionados pelas mesmas. Os turistas não se permitem perder-se pela cidade como se "perdem numa floresta". Não se propõem a desvendá-la como a um enigma. Não se verifica mais o flanar livremente pelas ruas e becos à deriva [...]».

Nonostante la grande quantità di servizi, che di fatto relegano il turista ad uno spazio minimo della città, sono altri i grandi attrattori presenti nell'area: in particolare il paesaggio costiero della spiaggia perimetrata dalla passeggiata (*calçada* attrezzata) tra il verde delle palme da cocco, *coqueiros*, e le "piscine naturali" antistanti (dove nuotare tra i pesci della barriera corallina) direttamente accessibili con le barche, *Jangadas*, dei pescatori. Siamo d'accordo con Lefebvre (2001) quando scrive:
«Muito estranhamente, o direito à natureza [...] entrou para a prática social há alguns anos em favor dos lazeres. [...] estranho percurso, dizemos: a natureza entra para o valor de troca e para mercadoria; é comprada e vendida. Os lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, destroem essa "naturalidade"». (op. cit., p. 116).
Ciò che scrive Lefebvre è molto percepibile in alcune parti della costa di Maceió, dove è presente la più alta concentrazione di turisti, assediati dai venditori di passeggiate turistiche, "passeios turísticos", in particolare nella fascia costiera tra Ponta Verde e Pajucara, i due quartieri litoranei caratterizzati per lo più da attività alberghiera e da un numero significativo di residenze. Principalmente a Ponta Verde si ergono case e palazzi della classe medio-alta della città, che, come tutte le grandi metropoli brasiliane, è suddivisa in "parti" dedicate a classi sociali differenti. Secondo Costa (2012, p.159) la fascia costiera è lo spazio per creare "simulacri di Paradisi", il luogo in cui i soggetti riproducono socialmente, ricostruiscono la loro storia (e la loro geografia); «ondas para vida se processa».

2.2 | Praia da Avenida: l'obsolescenza del luogo

Il tratto di lungomare di Maceió tra il porto di Jaraguá e Pontal da Barra è meglio conosciuto come Praia da Avenida. Questo, dal punto di vista dell'attività turistica, costituisce una grande incognita o, in una prospettiva più ampia, uno "espaço amnésico" (Carlos, 2007a).

Composto dai quartieri Jaraguá, Centro, Prado, Trapiche da Barra e Pontal da Barra, questo tratto costiero è costituito su scala regionale/globale, come importante collegamento tra i rapporti di orizzontalità/ verticalità stabiliti tra la città di Maceió, lo Stato di Alagoas, il Brasile e il mondo (il porto coloniale di Jaraguà era anticamente il principale punto di approdo per il commercio tra Europa e America del Sud e attualmente è ancora un grande porto commerciale di rilevanza internazionale). Ma allo stesso tempo, su scala locale, è il principale punto di divisione, dal punto di vista turistico, tra gli spazi luminosi (litorale Nord e litorale Sud) e gli spazi opachi (Jaraguá, Centro, Avenida Assis Chateaubriand).

Il quartiere Jaraguá[2] ha un'importanza rilevante nella morfologia urbana di Maceió, poiché si è configurata come porta d'accesso e uscita di persone, informazioni e beni che hanno contribuito in modo significativo alla trasformazione dello spazio urbano e dei suoi dintorni. Durante circa un secolo (1850-1940), Jaraguá visse il suo periodo d'oro e focalizzò l'attenzione su di sé mediante la costruzione di diversi edifici di servizio al porto e la realizzazione di architetture di pregio disegnate dall'architetto italiano Luigi Lucarini, inoltre, offrì nuovi servizi urbani alla città di Maceió: 1850 - Installazione del ponte di imbarco di Trapiche Faustino; 1913 - Inizio del trasporto collettivo (tram CATU - Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos); 1916 - inaugurazione della sede dell'Associazione Commerciale di Maceió (la Rua Alfândega, attuale strada Sá e Albuquerque); 1918 - Consolato provinciale (in seguito Recebedoria, attuale MISA); 1928 - Palazzo commerciale; 1940 - Porto di Jaraguá o di Maceió (Inaugurato dal Presidente Getúlio Vargas)[3].

Jaraguá rappresenta la parte più antica di Maceió e ha un ricco patrimonio architettonico con edifici risalenti alle origini della città e al suo periodo d'oro. È nelle vie Sá e Albuquerque che è presente la più grande concentrazione di edifici storici. Sfortunatamente, alcuni di questi – quelli che non sono adibiti ad usi commerciali o di amministrazione pubblica – sono in disuso, in abbandono e conseguentemente in rovina e trasformano il luogo in "spazio amnesico" (Carlos, op. Cit.), essendo completamente disconnessi dalle politiche pubbliche urbane e dalle aree di carattere turistico della città.

«O turismo cria uma idéia de reconhecimento do lugar, mas não o seu conhecimento, reconhecem-se imagens antes veiculadas, mas não se estabelece uma relação com o lugar, não se descobre seu significado, pois os passos são guiados por rotas, ruas preestabelecidas por roteiros de compras, gastronômicos, históricos, virando um ponto de passagem (os passos dos turistas são sempre apressados, aí não se fica, só se deixa passar). Fragmentam-se os lugares, exclui-se o feio, afasta-se o turista do pobre, do usual». (Carlos, 2007b, p.69).

In seguito principalmente alla valorizzazione economica delle spiagge di Pajuçara e Ponta Verde come aree di occupazione immobiliare per classi sociali con maggiore potere d'acquisto, corroborate dall'installazione di attrezzature turistiche (alberghi, ristoranti, bar, centri artigianali, ecc.), alleata l'espansione, lungo le stesse aree, del turismo verso la costa meridionale (spiagge dei Francês, Gunga e Peba) e in seguito al crescente inquinamento della Praia da Avenida – causato, tra l'altro, dal degrado del torrente Salgadinho e dall'industria Braskem – questo tratto di Maceió si è man mano trasformato in uno "spazio invisibile", sia per il potere pubblico (che non ha presentato/attuato progetti di rivitalizzazione per la costa) che per il capitale (che crea strategie in modo che il turista "non veda il luogo"). Come sottolinea Carlos (2007a, p. 37):

«A cidade produzida liga-se a forma de propriedade que reproduz a hierarquia espacial enquanto conseqüência da hierarquia social passível de ser percebida na paisagem urbana através da segregação espacial cuja dinâmica conduz, de um lado a redistribuição do uso das áreas já ocupadas levando a um deslocamento de atividades e dos habitantes e, de outro, a incorporação de novas áreas que criam novas formas de valorização do espaço urbano».

La "città prodotta" è legata alla forma di proprietà, che riproduce la gerarchia spaziale come conseguenza della gerarchia sociale e può essere percepita nel paesaggio urbano attraverso la segregazione spaziale, la cui dinamica conduce da un lato alla ridistribuzione dell'uso delle aree già occupate, che portano a uno spostamento di attività e degli abitanti e dall'altro lato alla incorporazione di nuove aree, che creano nuove forme di valorizzazione dello spazio urbano. Negli ultimi decenni si sono verificate discontinuità e/o

---

[2] "Jaraguá, de iara (senhor) e iguá (bom) ou guá (pintado) (João Severiano da Fonseca); Jara (senhor), guá (enseada) – Enseada do Senhor – (dias Cabral); Yar-a-guá (enseada do ancoradouro) ou yara-guá (enseada das canoas) (Moreira e Silca)" (COSTA, 1981, p. 01).

[3] La storia del processo di trasformazione della città di Maceió, può essere consultata – in forma riassunta – nel sito: MACEIÓ ONTEM E HOHE. Disponível em: https://sites.google.com/site/maceioontemehoje/home

cambiamenti nell'uso dei beni immobili situati nella parte antica Jaraguá di Maceió, tali che, molte di queste proprietà, a causa del disuso o della speculazione sono diventate veri e propri ruderi.

Le politiche urbane disegnate con l'obiettivo di ristrutturare, riqualificare e rivitalizzare le aree urbane centrali e le città storiche devono affrontare alcuni dei problemi che sono diventati strutturali nel superamento degli scenari di degrado e sottoutilizzazione di parti di città (Ministério das Cidades, 2011, p. 10). E' da capire, quindi, che l'identificazione degli agenti che producono lo spazio (Corrêa, 1989) a Jaraguá è un passo importante nel processo di riqualificazione del luogo, principalmente perché, quando si identificano i proprietari di edifici chiusi e/o sottoutilizzati, possono essere poi utilizzate alcune delle linee guida previste dallo Statuto della Città, Estatuto da Cidade, evitando speculazioni immobiliari e promuovendo la funzione sociale della città e della proprietà.
«Conjuntos de imóveis vazios e abandonados que não cumprem sua função social, constituem um estoque especulativo que está retido, aguardando valorização futura, ou o espólio [...], poderiam ser objeto de políticas públicas voltadas ao atendimento da população que mora precariamente em cortiços e favelas nas áreas centrais». (Ministério das Cidades, op. cit., p. 11).
Pertanto, alcuni dei possibili usi di Jaraguá sarebbero: l'assegnazione delle "proprietà inattive" per scopi abitativi e per l'impianto di spazi di convivenza culturale o ricreativa, una azione che promuoverebbe una maggiore dinamica del luogo e darebbe una maggiore visibilità al quartiere, sia per la sua immagine "interna" che "esterna". Ossia, aiuterebbe a presentare un'immagine migliore del luogo sia per la popolazione nativa sia per i vari visitatori che circolano ogni anno attraverso la città di Maceió.
Ma, affinché ciò si verifichi, è necessario affrontare i gravi problemi di ordine socio-spaziale e ambientale, latenti, soprattutto ai margini della Praia da Avenida e contrastare il processo di degrado ambientale del torrente Salgadinho, un tempo uno dei principali simboli della città. La città di Maceió, infatti, sin dalla sua fondazione ha mantenuto un collegamento diretto con le acque (marittima, lagunare e fluviale) e il torrente Maceió, che oggi si chiama Salgadinho a causa dell'entrata delle acque salate dell'oceano in quelle dolci del fiume.

Secondo Barros ed altri (2014), dal trasferimento della capitale dello stato di Alagoas da Marechal Deodoro a Maceió (1839)[4], la città subì significative trasformazioni urbane. Secondo Il Rio Maceió subì diversi interventi, il più significativo è stato il cambiamento del suo corso e il re-indirizzamento della sua foce sulla spiaggia. Insieme a queste azioni, nel tempo, man mano che la città si espandeva, il processo di occupazione delle rive del fiume guadagnava terreno e, a causa dell'assenza di politiche urbane socio-ambientali, trasformò il flusso delle acque[5] in una fognatura a cielo aperto che scorre oggi nella Praia de Avenida (prima sulla sabbia e poi nell'Oceano!) senza alcun trattamento/depurazione, i rifiuti/scarichi trasportati dalle sue acque sono oggi visibili lungo tutto il suo percorso (Figura 3).

[4] Fino all'anno 1839, la capitale della Província de Alagoas era la città di Santa Madalena da Lagoa do Sul, atualmente denominata Marechal Deodoro.

[5] Il fiume Salgadinho spiccava così tanto nel paesaggio urbano di Maceió che ne definiva l'immagine antica anche nelle cartoline postali. Ver: Campello, 2009.

Figura 3 | Rifiuti sparpagliati nella Praia da Avenida dalle acque del torrente Salgadinho.
Fonte: http://ecologiauniversitaria-al.blogspot.com.br/2014/04/riacho-salgadinho-um-rio-de-lagrimas.html.

Un altro problema socio-spaziale serio presente sulla Praia da Avenida, si riferisce alla situazione della Vila dos Pescadores. Per molti anni, un numero significativo di famiglie a basso reddito – composto principalmente da pescatori – ha occupato una piccola area del lungomare della città, in prossimità del porto di Jaraguá, "Comunità Jaraguá" del villaggio dei pescatori o "Favela Jaraguá", come rinominata dalla municipalità che non voleva riconoscerne la specifica identità (Figura 4). Dopo molti anni di contenzioso e la pressione della Prefeitura, nel 2012 la comunità è stata rimossa dal luogo e alcuni degli abitanti sono stati trasferiti presso il Conjunto Habitacional Vila dos Pescadores, sito costruito dal Comune sullo stesso viale, più a Sud, nei pressi dell'industria Braskem; secondo quel processo di gentrificazione dei più poveri tanto comune sia in negli Stati Uniti che in America Latina.
«Este Nordeste turístico, repleto de diferenças e contradições, esconde, por outro lado, um Nordeste que o turismo e o turista não vêem, um território onde pobreza e concentração de renda são elementos importantes do processo de construção do lugar». (Cruz, op. cit., p. 210).

Uno studio condotto da Albuquerque, Peixoto e Albuquerque (2012), ha dimostrato che, nonostante tutte le resistenze dei residenti, che hanno avuto il sostegno delle organizzazioni sociali e anche del Ministério Público (affinchè non si verificasse il processo di espropriazione e di trasferimento in un'altra località della comunità di pescatori), la gentrificazione attuata dal potere pubblico ha di fatto prodotto il crescente processo di "favelização" dell'area, caratteristica che poi è stata usata come giustificazione per la rimozione di gran parte dei residenti con un'azione sostenuta dall'uso della violenza contro coloro che preferivano rimanere nell'area. (Idem, 2012, np.). L'insediamento si trovava "simbolicamente" di fronte alla Statua della Libertà (copia in scala minore della Statua di New York), in un'area di grande interesse storico e architettonico in via di recupero e ristrutturazione.
Inizialmente, la prefettura di Maceió ha presentato una proposta per costruire un porto turistico nel luogo in cui si trovava la cosiddetta "Favela de Jaraguá". Tuttavia, dopo la pressione popolare e la posizione contraria del Ministério Público, è stata presentata una nuova proposta di utilizzo dell'area. Dopo cinque anni, però, nulla è stato costruito, dando seguito così al discorso del Gestor municipal durante l'espropriazione: «Non vogliamo portare nessuno fuori dalla propria casa solo per migliorare l'aspetto della città» (ibidem., n.p.)

Figura 4 | Antica Vila dos Pescadores o Favela de Jaraguá.
Fonte: http://www.jfal.jus.br/noticias/3637.

Tra il complesso residenziale di Vila dos Pescadores, che ha vicini l'industria di Braskem e il quartiere di Pontal da Barra o "Bairro das Rendeiras" (Quartiere delle Ricamatrici), è rintracciabile un significativo vuoto urbano, che, di fronte alla fascia costiera, presenta alcuni (pochi) edifici (Escola de Oficiais, Batalhão do Bope e Corpo de Bombeiros).
Il Pontal da Barra è un vecchio quartiere di Maceió, che ha come paesaggio dal lato verso il mare la Praia da Avenida e dal lato opposto la laguna Mundaú. Il posto è noto per la presenza di ristoranti tipici con prodotti di carattere locale e regionale e per l'offerta della possibilità di gite sulla Laguna e per le "nove isole" ospiti di barche di pescatori del luogo. Ma la caratteristica principale è quella di essere un "centro artigianale", dove una parte significativa delle residenze si è trasformata in piccoli spazi per la produzione e la vendita di prodotti artigianali, in particolare del Bordado Filé Alagoano[6].
Nonostante il quartiere sia visitato dai turisti, non si intravedono politiche urbane che possano agevolare lo sviluppo di una più qualificata produzione (anticamente si trattava di pizzi fatti a mano, mentre oggi si tratta di prodotti per lo più industriali) fatta dalla stessa popolazione locale, o di inserimento della stessa in una più organizzata attività turistica, tutte condizioni queste che potrebbero soddisfare maggiormente in futuro le necessità degli abitanti, che appartengono a quella classe povera e dignitosa di lavoratori di cui il Brasile è popolato.

3 | La "Riviera del Corallo": paesaggio culturale, patrimonio storico e ambientale

La "Riviera del Corallo" è il litorale de Alghero che è così chiamato per le numerose formazioni di corallo rosso presenti nelle sue acque e utilizzato per creare magnifici gioielli, si trova nella parte nordoccidentale della Sardegna e comprende gran parte dei 90 chilometri della bellissima costa[7]. Questa comprende molti tipi differenti di insenature, partendo a sud dalla spiaggia di Poglina, chiamata anche La Speranza, sino alla stupenda scogliera a nord del Parco Regionale di Porto Conte, passando per il Lido di Alghero e la Pineta di Maria Pia, con la sua distesa di sabbia bianchissima che segue a nord sino a Fertilia. Calette di difficile accesso si alternano ad altre famose spiagge come la spiaggia Le Bombarde e quella del Lazzaretto, per poi addentrarsi all'interno della Baia di Porto Conte, dove nuovamente lo scenario è dominato da spiagge sabbiose fino ala Pineta di Mugoni e a Porto Ferro. All'uscita dalla Baia, è li che si può vedere il *gigante dormiente*, che non è altro che la bellissima scogliera di Capo Caccia (a forma di un gigante sdraiato sul mare. I colori delle acque della Riviera del Corallo si alternano di un colore azzurro e verde smeraldo, con

[6] Il filé alagoano è una técnica di pizzo di origine europea e difusa e trasmessa di generazione in generazione nel território del complesso lagunare di Mundaú e Manguaba dello Stato di Alagoas". Fonte: Instituto do Bordado Filé Alagoas (2017): http://www.inbordal.org.br/pt-br/bordado-file-ou-renda-file.

[7] https://www.sardegna.info/riviera-del-corallo

bei fondali che spesso regalano scorci mozzafiato e grotte affascinanti, come le famose Grotte di Nettuno, poste in prossimità di Capo Caccia.
Le belle spiagge della Riviera del Corallo e la natura che la circonda, richiamano a sé un flusso turistico in continua crescita, sintomo di un forte apprezzamento per i luoghi e i paesaggi; inoltre, la forte vicinanza dello scalo aeroportuale di Fertilia, ha concesso questo rapido sviluppo nel corso dei decenni, facendo diventare Alghero una tra le località più frequentate della Sardegna, isola italiana famosa nel mondo come "Paradiso del Mediterraneo"[8].

Ad oggi, questo territorio non ha ancora subito l'impatto del turismo di massa, devastante in altre regioni e città italiane (si veda Venezia e l'avvento delle grandi navi da crociera nella Laguna), infatti accoglie un turismo internazionale di tipo culturale e un turismo locale vacanziero italiano. Anche se, da qualche anno, anche sulla rada di Alghero si vede passare (e ancorare al largo per una notte) una grande nave da crociera, che scarica a terra i turisti per un solo giorno, che non hanno così la possibilità di conoscere ed apprezzare i caratteri culturali della città e delle sue coste.

Figura 5 | Alghero e seu território.
Fonte: http://www.diee.unica.it/vss06/aboutalghero.htm.

Secondo Muricy (op. cit., p. 184):
«Há cidades que apresentam maior resistência a esse processo de promoção e venda. Apesar da criação de imagens e rótulos, não se deixam aprisionar por inteiro, ressignificam seus conteúdos e projetam outras imagens, respaldadas em tramas e enredos do dia-a-dia de seus personagens, que se misturam àquelas produzidas pelos profissionais do marketing».

Il territorio di Alghero è caratterizzato da una moltitudine di realtà storico-culturali e tradizionali locali, artigianato e "saper fare", oltre che da bellezze ambientali e di beni archeologici (i "nuraghe", architetture antichissime tipiche della Sardegna), che ne fanno un *unicum* nel mondo. Il suo "paesaggio culturale" è un tutt'uno con le sue preesistenze storiche materiali e immateriali, infatti il patrimonio tangibile e intangibile sono uniti in un unico e solo "carattere culturale".
«Un aspetto comune delle principali legislazioni europee fin dagli inizi del '900 è la commistione tra elemento culturale e elemento naturale; l'unità di arte, storia e paesaggio è considerata imprescindibile, concetto che è alla base della nascita delle prime leggi di tutela dei Beni culturali ambientali e paesaggistici» (Pica, Sodano, 2014, p.4).
Il territorio costiero della Regione Sardegna è attualmente tutelato dal Piano Paesaggistico Regionale del 2006, il primo in Italia dopo il Codice dei beni culturali e del paesaggio italiano (D.L. n°42/2004 e D.L.

[8] http://www.traccedisardegna.it/page/riviera-del-corallo

n°63/2008) e la Convenzione Europea del Paesaggio[9] (del 2000, ma ratificata dall'Italia con la legge n° 14/2006), che definiscono proprio il concetto di "paesaggio culturale"; il primo affermando che «il patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici» e la seconda descrivendo il paesaggio come «una determinata parte di territorio così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni».

3.1 | Il centro storico e i bastioni sul mare, le passeggiate e le ramblas: attrazioni storico-culturali e luoghi di accoglienza

Alghero, di antichissima storia – con una preesistenza d'epoca pre-nuragica (Necropoli di Anghelu Ruju del 3200 a.C.) presente in Sardegna dal 6000 al 3000 a.C., è abitata sin dal XV sec. a.C. dalla popolazione dei nuraghi (il Nuraghe di Palmavera è datato XV-XIV sec. a.C.) dell'Età del Bronzo (in Sardegna dal 1800 al 200 a.C.), nel territorio ha permanenze di periodo romano e in città ha evidenze medievali del IX-X sec. d. C. – è stata costruita come fortezza dalla famiglia genovese dei Doria nel 1102 e dominata alternativamente nel 1284 da Genovesi, Pisani e ancora Genovesi, poi occupata nel 1353 dagli Aragonesi (i catalani dell'attuale Spagna dell'area di Saragozza e Barcellona) e colonizzata demograficamente. I catalani lasciarono la loro lingua, ancora oggi orgoglio della popolazione. Nel 1501 Alghero è elevata al rango di Città. Nel 1708 la Sardegna passa sotto il dominio dell'Austria (per un breve periodo torna ai catalani) e nel 1720 è ceduta alla famiglia reale dei Savoia e a questa data termina definitivamente il periodo catalano (Vittorio Emanuele II di Savoia sarà l'ultimo Re di Sardegna, dal 1849 al 1861, fino alla proclamazione del Regno d'Italia di cui ancora oggi è indicato come "Padre della Patria").

Il centro storico della città (Figura 6) racconta la sua lunga storia di guerre, occupazioni, colonizzazione, pestilenze, malaria e bonifica, distruzioni e ricostruzioni (si ricordi il bombardamento, del 19 maggio 1943, degli alleati americani durante la seconda Guerra Mondiale) le sue strade hanno il doppio nome (catalano e italiano) e la sua popolazione conserva la tradizione delle produzioni locali (alimentari e di artigianato) unite a quella catalane dell'uso dei ventagli e della lingua. Famosa per l'artigianato orafo del corallo rosso, per i negozi di tessuti e di cesti provenienti dai paesi vicini, si caratterizza, infatti, anche per l'uso e la vendita dei ventagli provenienti dalla Spagna.
La sua forma storica permette una passeggiata continua su un litorale che va dalle grandi e alte scogliere a sud fino a quelle a nord, passando tra spiagge, piccole scogliere, ville storiche, bastioni, centro storico, porto antico, "Ramblas" di moderna realizzazione, porto turistico, porto dei pescatori, mercato del pesce e ancora spiagge e dune di sabbia bianca come lo zucchero raffinato. Chiamata anche la "città del vento", a causa del forte vento di Maestrale che spesso investe la sua costa, è una città aperta alla cultura dei popoli vicini, popoli del mare Mediterraneo e di oltremare.

[9] La Convenzione Europea del Paesaggio segue le leggi italiane: n° 364/1909 "Per le antichità e le belle arti" e n°688/1912 che tutela anche le «ville, parchi e giardini che abbiano interesse storico e artistico», n° 778/1922 che tutela la «*bellezza panoramica* o *paesaggio*», n°1497/1939 sulla «Protezione delle bellezze naturali» che introduce i Piani regolatori paesistici per le zone soggette a vincolo, n° 1150/1942 la legge fondamentale che regolerà la disciplina urbanistica con l'introduzione dei Piani Regolatori, Convenzione UNESCO del 16 novembre 1972 per la protezione dei Beni culturali, n° 431/1985 "Galasso" che tutela vaste parti del territorio italiano «montagne, coste di mari e laghi, ghiacciai, parchi e foreste, vulcani», n°84/1990 che introduce la "Carta del rischio" del patrimonio culturale italiano, D.L. n° 490/1999 "Testo unico in materia di beni culturali e ambientali" che include le leggi per i beni culturali e le leggi per i beni paesaggistici.

Figura 6 | Alghero: centro storico
Fonte: https://deckp.me/ships/661

Per rispondere all'emergenza dell'accoglienza e integrazione dei popoli migranti che da qualche anno stanno approdando in Italia in fuga da guerre e carestie, Alghero ha offerto parte del suo litorale. Il Vel Marì, sede di "Centro di seconda accoglienza" (dove le persone sono libere di entrare e uscire ma con il vincolo di rientro alle ore 23) è fornita di laboratori e corsi per circa settanta ospiti della struttura che sorge davanti alla spiaggia del Calich, tra la città di Alghero e la vicina città di Fertilia. Oggi è al centro dell'interesse nazionale italiano ed è stata presentata al Senato della Repubblica Italiana come esperienza virtuosa da cui prendere spunto per progetti futuri in altre località italiane. In realtà questa esperienza è solo all'inizio, infatti, si stanno tuttora cercando altre aree della città di Alghero dove poter dare alloggio alle varie famiglie di differenti etnie provenienti spesso da Africa e Siria; luoghi "diffusi" nei vari quartieri in modo tale da permettere l'integrazione con gli attuali abitanti, specialmente attraverso il coinvolgimento delle scuole presenti in città e della Università.
Quest'ultima, in particolare con il Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica, sta da alcuni anni attuando progetti di integrazione attraverso laboratori di creazione artistica e di studio realizzati con il coinvolgimento di bambini italiani, adolescenti e giovani migranti.

3.2 | La spiaggia di maria Pia, le dune bianche e il mare azzurro cristalino tra due città: luogo di valorizzazione ambientale

Il Vel Marì, antica "casa vacanze" e colonia marina di Fertilia, si trova vicino a una delle più belle coste di dune sabbiose di tutta la Sardegna, circondata da una fitta e grande pineta (bosco di alberi di pino) dove si può trascorrere il tempo per una passeggiata o una corsa. La presenza di piccoli bar e ristorantini rende il soggiorno più attraente. Le dune sono di sabbia chiara e sottile e sono accompagnate da una folta vegetazione di ginepro, giglio marittimo e santolina che profumano l'ambiente naturale.
Si accede alle dune e al mare arrivando da una strada litoranea che le costeggia, che presenta però sull'altro lato un territorio caratterizzato da aree saltuariamente edificate e limitrofe a terreni probabilmente edificabili. Per questo, recentemente, parte della comunità accademica si sta mobilitando insieme a comitati di residenti, per proporre la salvaguardia dell'intero litorale delle dune e della pineta attraverso un vincolo di "Parco urbano" connesso al limitrofo stagno del Calich, con un progetto mirato al suo recupero paesaggistico-ambientale (lo stagno si presta anche ad attività di canottaggio, birdwatching e trekking, per evitare la futura costruzione di alberghi e vari altre strutture turistico-ricettive.

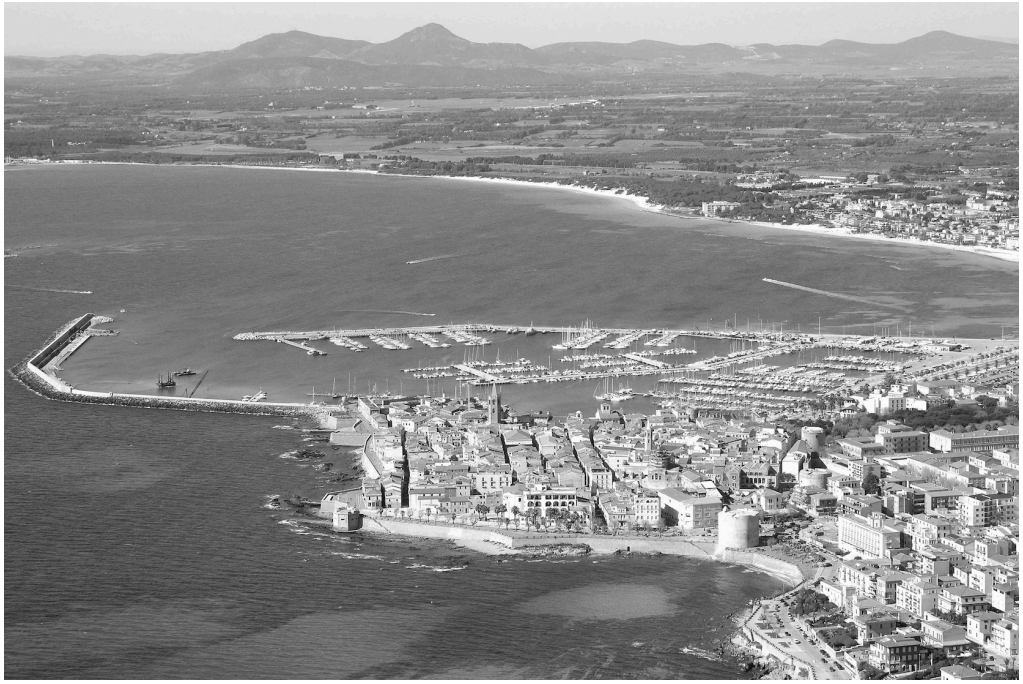


Figura 7| Alghero: in fondo la spiaggia di Maria Pia e la laguna del Calich.
Fonte: https://marinas.com/view/marina/mncrq7_Porto_di_Alghero_Alghero_Sardinia_Italy.

I progetti pilota, quali l'accoglienza dei migranti con intenti di integrazione immediata in tutte le parti possibili della città e la tutela delle aree di grande pregio paesaggistico-ambientale, sono accompagnati dalla volontà di non cedere alle richieste pressanti del turismo dell'usa e getta, irrispettoso di storia e territorio e delle trasformazioni sociali in atto. Di quel turismo che non vuol vedere o condividere la vita della città, ma usarne solo le bellezze naturali secondo un disegno proposto dagli imprenditori del turismo di massa "di un giorno solo", che propongono "quadri" assolutamente avulsi dal contesto reale.
«Il rischio che si corre, poco evidente e quindi insidioso, è quello che il paesaggio venga modellato sulle esigenze e sullo "sguardo" del turista, conformando il territorio e l'edilizia storica a ciò che egli si aspetta e che si ritiene quindi di potergli vendere (come è già in molte parti d'Europa) piuttosto che alla "verità" delle sedimentate caratteristiche storiche ed architettoniche dei paesaggi nostrani» (Pica, Sodano, op. cit., p. 09).

4 | Considerazioni finali

Discutere del turismo in una prospettiva critica non è un compito facile, anche se studi recenti di diversi autori sembrano indicare questa tendenza. L'intenzione in questo studio non era quella di demistificare/ ignorare l'importanza dell'attività turistica, tantomeno di creare un "(dis)incantamento" nei turisti dei luoghi qui analizzati, ma suscitare un dibattito ancora una volta sul rapporto tra turismo e produzione dello spazio. Come sottolinea Costa (op. cit., p.153), "il turismo come segmento importante dell'economia, nell'introdurre luoghi secondo il modello della competitività globale genera altre logiche della produzione dello spazio, alterandolo in tutte le sue dimensioni (quella concepita, quella percepita e quella vissuta).
In questo studio, si mostra come le attuazioni degli agenti produttori dello spazio, in particolare quelli legati alle attività turistiche, sono in grado di imprimere significativi cambiamenti nel paesaggio, che in alcuni casi tendono a corroborare ulteriormente i processi di socio-segregazione spaziale. Siamo d'accordo con Costa (2012), quando sottolinea che:
«A ação do Estado, por meio das políticas públicas de turismo, tem participado efetivamente no processo de indução da lógica de consumo do espaço litorâneo. Seu papel de agente produtor do espaço, nesse ínterim, associa-se à ação do mercado, contribuindo com incorporadores e agentes imobiliários, por exemplo, seja na normatização do parcelamento do espaço para venda, seja na arquitetura de um espaço dotado de condições "ótimas" para o funcionamento da atividade turística, muitas vezes incluindo-se aí processos de gentrificação». (Ibidem, p. 158).
Quindi quello che qui si è proposto è stato dimostrare come lo sguardo dell'urbanista sullo spazio turistico possa rivelare altre immagini del luogo, che vanno ben oltre il marketing o lo stupore. In altre parole,

l'attività turistica può essere un aggregatore di valore per il luogo, nel momento in cui, a seconda degli obiettivi degli agenti coinvolti nella sua promozione, può anche essere tanto un fattore di inclusione quanto di segregazione socio-spaziale.

Riferimenti bibliografici

Albuquerque A. A., Peixoto G. V.; Albuquerque A. M. G. (2012), *Uma demonstração do vigor da cidade: a resistência dos pescadores do Jaraguá, Maceió-AL*. In: III Seminário Internacional UrbiCentros, 3., Salvador, 22 a 24 out. 2012, Anais do III Seminário Internacional UrbiCentros, UFBA, Salvador.

Almeida M. G. (2006), *A produção do ser e do lugar turístico*, in: Silva J. B., Lima L. C.; Elias D.(a cura di), *Panorama da geografia brasileira I*, AnnaBlume/ANPEGE, São Paulo, pp. 109-122.

Andereck K. L. et al. (2005), *Residents' perceptions of community tourism impacts*, Annals of Tourism Research, v. 32, n. 4, pp. 1056–1076.

Barros C. R. A. et al. (2014), *Maceió nos jornais: transformações urbanas do riacho Maceió (1947-1949)*, URBANA, CIEC/UNICAMP, v. 6, n. 9, Dossiê: Dimensões Simbólicas das Intervenções Urbanas, Campinas, pp. 173-193.

Besculides A., Lee M. E., McCormick P.J. (2002), *Residents' perceptions of the cultural benefits of tourism*, Annals of Tourism Research, v. 29, n. 2, p. 303–319.

Blecic I., Cecchini A. (2016), *Verso una pianificazione antifragile: Come pensare al futuro senza prevederlo*, Franco Angeli, Milano.

Campello Maria de Fátima de Mello Barreto (2009). *A construção coletiva da imagem de Maceió: cartões-postais 1903/1934*, Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (Tese de doutorado), Recife.

Carlos A. F. A. (2007a), *O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade,* Labur Edições, São Paulo.

Carlos A. F. A. (2007b), *O Lugar no/do mundo*, FFLCH, São Paulo.

Carvalho I. M. M. de (2016), *Segregação, Efeito Território e Desigualdades em Salvador*, Série especial - o direito à cidade em tempos de crise, Le Monde Diplomatique. In: http://diplomatique.org.br/segregacao-efeito-territorio-e-desigualdades-em-salvador/. 14 giugno 2017.

Corrêa R. L. (1989), *O Espaço Urbano*, Ática, São Paulo.

Costa C. (1981), *Maceió*, 2. ed., SERGASA, Maceió.

Costa C. R. R. (2012), *Turismo, produção e consumo do espaço litorâneo,* Geografia em Questão, Unioeste , Marechal Cândido Rondon: Unioeste, v. 5, n. 1, pp. 147-162.

Cruz R. C. A. (2002), *O Nordeste que o turismo(ta) não vê*. In: Rodriguez A. B. (a cura di). *Turismo, modernidade, glogalização*, 3 ed., Hicitec, São Paulo, pp. 210-218.

Decandia, L. (2008), *Polifonie urbane. Oltre i confini della visione prospettica.* Meltemi, Roma.

Lefebvre H. (2001), *O direito à cidade*, 2. ed., Centauro, São Paulo.

Ministério do Turismo (2008), *Turismo de sol e praia: orientações básicas*, Ministério de Turismo, Coordenação Geral de Segmentação, Brasília.

Ministério das Cidades (2011), *Implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas: manual de orientação*, IPHAN, Ministério das Cidades, Brasília.

Muricy I. T., (2001) *O Éden terrestre: o consumo da cidade como mito*, Bahia Análise & Dados, SEI, Salvador, v. 11 n.2, pp.180-193.

Pica V., Sodano C., (2014), *I Paesaggi culturali nella normativa di tutela.* ICOM.

Pung, J. M. (2016), *Turismo in Sardegna: etica, ambiente e migranti.* Medíterraneaonlíne.eu, in: http:// www.mediterraneaonline.eu/turismo-in-sardegna-etica-ambiente-e-migranti. 18 gennaio 2017.

Santos M. (1996), *A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*, Hicitec, São Paulo.

Patrimonio territoriale e comunità locale: il caso di Rosignano Marittimo

Claudio Saragosa
Università degli Studi di Firenze,
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *claudio.saragosa@unifi.it*

Maddalena Rossi
Università degli Studi di Firenze,
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *maddalena.rossi@unifi.it*

Tiffany Geti
Università degli Studi di Firenze,
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *tiffani.geti@unifi.it*

Lorenzo Bartali
Università degli Studi di Firenze,
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *geolorenzo@hotmail.it*

Agata Miccio
Università degli Studi di Firenze,
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *agatamiccio90@gmail.com*

Abstract
Il contributo indaga la relazione tra il patrimonio territoriale e i principi generativi invarianti che ne garantiscono la riproducibilità ecologica (gestione dei flussi) e morfologica (genesi delle forme identitarie del territorio) e la comunità locale. La tesi sostenuta è che al fine della riproducibilità del patrimonio territoriale tale relazione debba essere necessariamente 'attiva', in termini di riconoscimento da parte della comunità locale delle regole di tutela, riproduzione e trasformazione (Saragosa, 2016).
«Il concetto di patrimonio territoriale a cui la ricerca fa riferimento acquisisce visibilità all'interno del dibattito sulle teorie dello sviluppo locale e si propone come un'utile fertilizzazione fra i termini di patrimonio (Choay, 1995), capitale territoriale (Oecd, 2001) e di risorsa territoriale (Corrado, 2005; Gumuchian, Pecquer, 2007)» (Poli, 2015). Esso è un *topos* recentemente molto frequentato nel contesto geografico soprattutto francofono e in quello della pianificazione territoriale italiana (Magnaghi, 2010) ed è approdato negli ultimi tempi anche alla sfera legislativa, rappresentando un nucleo fondamentale della L.R. Toscana 65/2014 sul governo del territorio. Il patrimonio territoriale è diventato negli ultimi anni uno dei cardini della nuova stagione della pianificazione territoriale che supera il concetto stesso di sviluppo per riposizionare la strategia degli stili di vita (Ribeiro, 2010) come punto di equilibrio nell'evoluzione fra società umane, milieu e tecnica. Il patrimonio, quindi, come un costrutto storico coevolutivo, frutto di attività antropiche reificanti e strutturanti che hanno trasformato la natura in territorio (Magnaghi, 2010) in cui convergono sedimenti materiali, socio-economici, culturali e identitari. Esso è il prodotto visibile di un complesso processo di 'patrimonializzazione collettiva', che fa riconoscere nel presente e nel passato indistinto alcuni elementi, li connota come dotati di caratteri peculiari per essere trasmessi in qu,alità di patrimonio alle generazioni future. Esso secondo questa interpretazione diviene complessa rete di relazioni che unisce coloro che vivono sopra una porzione di territorio è una scoperta continua di qualità, di relazioni fra qualità, di configurazioni dello spazio basate sulle qualità e su qualità trasformate in risorse.
Il contributo narra gli esiti della sperimentazione di tali considerazioni nella costruzione dello Statuto del Territorio del

Comune di Rosignano, in Toscana, all'interno di un progetto di collaborazione tra suddetta pubblica amministrazione e il Laboratorio di Piani e Progetti per la Città e il Territorio del DIDA dell'Università degli Studi di Firenze.
L'esito atteso dal lavoro è la definizione condivisa con la comunità locale del Patrimonio Territoriale su cui si fonda la definizione dello Statuto del territorio del Comune di Rosignano da cui discenderanno le politiche strategiche per lo sviluppo sostenibile contenute nel nuovo piano Strutturale; azione questa considerata fondamentale nel superare il rischio di un'applicazione meccanica dei dettati normativi, riempendoli, al contrario di vita e sostanza.

Parole chiave:, local plan, community, local development.

Introduzione

Il patrimonio territoriale a cui la ricerca fa riferimento può essere definito come un costrutto storico coevolutivo, frutto di attività antropiche reificanti e strutturanti che hanno trasformato la natura in territorio (Magnaghi, 2010) in cui convergono sedimenti materiali, socio-economici, culturali e identitari.
Esso è il prodotto visibile di un complesso processo di 'patrimonializzazione collettiva', che fa riconoscere nel presente e nel passato indistinto alcuni elementi, li connota come dotati di caratteri peculiari per essere trasmessi in qualità di patrimonio alle generazioni future. La patrimonializzazione dialoga dialetticamente con la storia e si inserisce nelle dinamiche culturali della società attuale (Davallon, 2006). Il patrimonio nell'ottica della patrimonializzazione è allora ciò che «si presume meriti di essere trasmesso dal passato per trovare un valore nel presente. Il territorio è in effetti esito costante di valutazioni su ciò che è da patrimonializzare e ciò che ne deve essere escluso. Il patrimonio è un insieme di attributi, di rappresentazioni e di pratiche fissate su un oggetto non contemporaneo di cui è stata decretata collettivamente l'importanza presente intrinseca (ciò per cui questo oggetto è rappresentativo di una storia legittima degli oggetti della società) e estrinseca (ciò per cui questo oggetto cela dei valori supportanti una memoria collettiva), che esige che venga conservato e trasmesso. […] Il patrimonio non è un dato, ma un costrutto. L'identificazione di un luogo come patrimoniale, la sua 'messa in patrimonio' (patrimonializzazione), procede sia da un'operazione intellettuale, mentale, sia sociale che implica delle selezioni, delle scelte e quindi delle dimenticanze » (Lazzarotti, 2003).
«Il concetto di patrimonio territoriale, in questa chiave, acquisisce visibilità all'interno del dibattito sulle teorie dello sviluppo locale (esternalità positive o negative) e si propone come un'utile fertilizzazione fra i termini di patrimonio (Choay, 1995), capitale territoriale (Oecd, 2001), di risorsa territoriale (Corrado, 2005; Gumuchian, Pecquer, 2007) e quello di patrimonio culturale immateriale, che racchiude «le prassi, le rappresentazioni, le espressioni, le conoscenze, il know-how – come pure gli strumenti, gli oggetti, i manufatti e gli spazi culturali associati agli stessi […] - costantemente ricreato dalle comunità e dai gruppi in risposta al loro ambiente, alla loro interazione con la natura e alla loro storia» (Poli, 2015).
Il patrimonio territoriale recentemente è un topos molto frequentato nel contesto geografico soprattutto francofono e in quello della pianificazione territoriale italiana (Magnaghi, 2010) ed è approdato negli ultimi tempi anche alla sfera legislativa, rappresentando un nucleo fondamentale della L.R. Toscana 65/2014 sul governo del territorio, divenendo, negli ultimi anni uno dei cardini della nuova stagione della pianificazione territoriale che supera il concetto stesso di sviluppo per riposizionare la strategia degli stili di vita (Ribeiro, 2010) come punto di equilibrio nell'evoluzione fra società umane, milieu e tecnica.
Il contributo qui proposto indaga, nello specifico, la relazione tra il patrimonio territoriale e i principi generativi invarianti che ne garantiscono la riproducibilità ecologica (gestione dei flussi) e morfologica (genesi delle forme identitarie del territorio) e la comunità locale, in riferimento ad una sperimentazione di tali considerazioni attualmente in corso nella costruzione dello Statuto del Territorio del Comune di Rosignano, in Toscana, all'interno di un progetto di collaborazione tra suddetta pubblica amministrazione e il Laboratorio di Piani e Progetti per la Città e il Territorio del DIDA dell'Università degli Studi di Firenze.
La tesi sostenuta è che al fine della riproducibilità del patrimonio territoriale tale relazione debba essere necessariamente 'attiva', in termini di riconoscimento da parte della comunità locale delle regole di tutela, riproduzione e trasformazione (Saragosa, 2016). Tale presupposto è tutt'altro che scontato nell'ambito della pianificazione territoriale. Infatti se in termini di sostenibilità ecologica gli strumenti di pianificazione territoriale hanno da tempo introiettato la necessità della riproducibilità ecologica degli elementi patrimoniale da parte degli interventi dagli stessi proposti, sperimentandone e codificandone metodologie ad hoc, scarsi, se non addirittura nulli, sono ad oggi i tentativi di introiezione negli strumenti di governo del territorio di metodologie volte a valutarne e incentivarne la sostenibilità morfologica.

Il contributo, dopo una breve indagine teorica sul rapporto tra le qualità della materia e il concetto di risorsa e patrimonio, illustra le modalità in cui tali presupposti vengono affrontati nella costruzione dello Statuto del Territorio del comune di Rosignano Solvay, concludendo, alla fine, con una sintetica riflessione sulle direzioni che il progetto di ricerca sta portando avanti, sollecitata dalle riflessioni teoriche esposte.

Inquadramento teorico

La città e il territorio sono gli strumenti costruiti dagli uomini per gestire la perpetrazione della propria specie nel divenire. L'uomo, come direbbe Richard Neutra, uno degli architetti più noti dell'International style, è diverso dagli altri animali «tende a voler riparare e migliorare le cose. Modifica il suo ambiente naturale, mentre altri animali ci vivono in pace. Essi sopravvivono adattandosi ai mutamenti naturali nel corso di lunghe epoche biologiche, oppure periscono. L'uomo invece potrebbe anche restare vittima delle sue stesse invenzioni esplosive e insidiose» (Neutra 1956: 9). L'uomo, cioè, riconosce le qualità del mondo in cui è immerso e tende non solo a utilizzarle, così come si presentano, ma tende anche a mischiarle. Scopre sempre nuovi aspetti della materia che amalgama portando in emersione (inventando) nuove qualità dapprima latenti. Ciò non solo nella gestione dei flussi, con cui cerca un equilibrio dinamico, ma anche nella percezione della forme, con cui sviluppa un accoppiamento empatico.

La città e il territorio sono sempre forme che sostengono flussi e sempre flussi che generano forme: è questa unità, questa trama fondamentale, che costituisce il mondo in cui i nostri corpi sono inseriti. La città e il territorio esistono in quanto io sono immerso e in movimento dentro di loro, sto nuotando nelle loro forme e nei loro flussi, mi sto muovendo «attraverso un calderone atmosferico di stimoli cangianti, coinvolgendo o confrontando molteplici sensazioni» (Mallgrave, 2015: 53).

Le qualità che emergono dallo spazio nel momento in cui il mio corpo vi è immerso, sono manipolate dagli uomini per favorire il loro desiderio di abitare. Questo spazio che ci avvolge costituisce oltre che lo spazio che la natura ha corrugato e ci ha consegnato anche lo spazio sintetizzato dall'uomo: gli oggetti architettonici, la città e l'intero territorio. Questo spazio che ci circonda gestisce i flussi di materia energia che alimentano la vita e costituisce quell'in-formazione capace di orientarci e di emozionarci, quell'in-formazione che, essendo evoluti proprio in quell'ambiente, ci stimola al piacere e ci spinge a evitare la noia e il dolore.

L'emozione non deve essere vista come un valore romantico, «bensì nell'accezione biologica per cui l'emozione è definita come un sistema evoluto di valori (valenze) attraverso il quale gli esseri umani, come tutti gli altri animali, considerano e valutano le condizioni dell'ambiente» (Mallgrave, 2015: 17). Le emozioni si producono prima della coscienza e guidano quella consapevolezza che chiamiamo sentimento, ma non possono certo essere valutate come qualcosa di diverso o di opposto a ciò che chiamiamo «comprensione riflessiva o valutazione del nostro ambiente circostante. I circuiti emotivi, infatti, non sono che una parte delle stesse mappe neuronali attraverso cui il fattore inibitorio della ragione (l'ultimo arrivato del gioco evolutivo) opera. E poiché rispondiamo all'ambiente attraverso i molteplici sensi corporei, neurologicamente interconnessi, le emozioni sono profondamente radicate fin dall'inizio in ogni esperienza architettonica. Esse codificano inizialmente se un ambiente è piacevole o meno, indipendentemente dal fatto che appaia in una veste tradizionale o d'avanguardia» (ivi).

Questa nuova consapevolezza dell'emozione affiancata alla scoperta dei neuroni specchio e alla ripresa della teoria dell'empatia (meglio detta oggi dell'*embodied simulation*), ci spinge quindi a ragionare diversamente sullo spazio che ci accoglie, che quindi non è solo fenomenologicamente diverso (anisotropo, come abbiamo visto), ma anche percettivamente dissimile. Infatti, non tutto ciò che è configurato fuori dal nostro corpo, riesce a produrre la stessa qualità emozionale, la stessa vibrazione empatica. Certamente ancora non siamo in grado di determinare con chiarezza quali siano gli elementi formali che attivano con più intensità i circuiti emozionali.

Ma sicuramente il processo di tentativi ed errori che un qualsiasi progettista mette in opera nel suo processo di progettazione, è un metodo che aiuta a individuare, nella configurazione dello spazio, quali soluzioni presentano una migliore qualità emotiva. «Ciò che si "sente giusto" potrebbe avere un fondamento fisiologico, come sostenuto da molti psicologi della Gestalt nel XX secolo» (ibidem 56) o potrebbe indirizzarci verso quel sentimento a cui diamo il nome di bellezza. Bellezza a cui Semir Zeki dà quasi valore oggettivo in quanto lo considera un concetto cerebrale ereditario. «In ciascuno di noi, determinati segnali sono qualificati belli dal cervello in base a un concetto cerebrale ereditario, il quale stabilisce che determinati segnali vadano organizzati in questo modo, per quanto ciò che viene così qualificato vari da individuo a individuo» (ibidem 65-66). Da questo punto di vista, la bellezza è sia oggettiva biologicamente, un regolo euristico o organizzativo innato associato al sistema edonico del cervello, sia al contempo qualcosa di individualmente soggettivo, o

modificabile dalla forza delle esperienze e della cultura personale» (ibidem 65). Insomma l'accoppiamento empatico fra soggetto percepente e configurazione dello spazio, in cui il soggetto è immerso, è un fattore di notevole equilibrio.
La costruzione dello spazio da parte dell'uomo appartiene a questo processo di affinamento della comprensione del processo fisiologico omeostatico ampliato anche ai processi emotivi-cognitivi-empatici. Quindi nel momento che mischio qualità nella configurazione dello spazio devo ricercare oltre ad un buon funzionamento con la gestione dei flussi, quel materiale formale che attiva quel processo empatico in me (la mia coscienza più il mio corpo) tale da stimolare quel senso profondo di equilibrio che la parola abitare poeticamente suggerisce. Come chiosa alla fine del suo testo, Mallgrave ricorda come il modo intenzionale con cui il progettista modella le configurazioni spaziali è teso alla creazione di «un accordo empatico o legame individuale con chi farà esperienza di ciò che egli ha creato. Lo fa presentando qualcosa che valga una conoscenza sensoriale diretta. Dall'altro, la sua intenzionalità è percepita come un'affordance da chi fa esperienza del suo lavoro; la sua esperienza sensoriale con la costruzione diventa la base su cui esercitare quello che Tim Ingold ha definito l''abitare', attraverso cui egli rinvigorisce il proprio mondo vissuto con la sua immaginazione. Paradigmi, costruiti in maniera elaborata, dell'intenzionalità concettuale possono in rari casi raggiungere un livello simile (si pensi, a questo proposito, all'opera di Antonio Gaudì), ma gesti architettonici altrettanto profondi ci possono intrattenere con mezzi molto più semplici» (ibidem 2011-2012).
Con questo approccio si va molto avanti rispetto alla psicologia ambientale e alla prossemica. Infatti le spiegazioni di psicologia ambientale non raggiungono la profondità che si ha con l'approccio dell'accoppiamento empatico o dell'*embodied simulation*. Con questo nuovo approccio, si va oltre alla psicologia adattata all'analisi dell'ambiente: si hanno strumenti più raffinati per valutare oltre all'ambiente anche la qualità delle forme in relazione all'io che percepisce. In questa direzione vanno oggi soprattutto gli studi di Christopher Alexander.
Si tratta quindi di configurare lo spazio, e per quanto attiene a questo studio, soprattutto lo spazio urbano e territoriale, combinando le qualità spaziali in relazione al nostro equilibrio dinamico omeostatico e al nostro accoppiamento empatico o *embodied simulation*.

Lo Statuto del Territorio del Comune di Rosignano Marittimo

In base alle riflessioni fin qui condotte abbiamo capito che configurare lo spazio vuol dire sia gestire i flussi che svelare le forme. Comprendere insomma la carne della Terra Locale in cui siamo immersi, il proprio patrimonio di qualità che siamo riusciti a disvelare.
Questa configurazione dello spazio si ottiene con una compenetrazione continua di soluzioni che si incastrano e si relazionano continuamente fra loro. La piazza è fatta dalle cortine murarie che la raccolgono non meno che dalle case che la circondano; dove finisce la piazza e iniziano le case non è possibile stabilirlo. D'altra parte le configurazioni spaziali sono sostenute da una topologia, uno scheletro strutturale, che rimane invariante rendendo riconoscibile la configurazione stessa. E tale scheletro strutturale è arricchito da forme sempre più minute e dettagliate, come fosse caratterizzato da una geometria frattale che muta sempre più mentre scendiamo nella sua profondità. Sia gli scheletri strutturali che le forme dettagliate che si sono depositate sopra di loro, sono soggetti alla continua variazione nel tempo, sottoposte, cioè, alla verifica percettiva di coloro che le producono, generando così l'immensa varietà in-formazionale del mondo che ci circonda. In questo modo il sedimento (materiale e cognitivo) viene continuamente rielaborato in un ciclo continuo, perenne. Il rinnovamento si ha per la fluttuazione nel tempo del flusso, per il disvelamento di nuove qualità della materia, per il raffinamento delle forme per raggiungere maggiore efficienza e migliore accoppiamento empatico, per mille altri motivi. La costruzione di questo rapporto è sempre dinamica e continua ed è sottoposta a quella regola che lo studio dell'evoluzione genetica ha fatto emergere: tentativi, confronto, eliminazione di errori.
In tale framework concettuale si colloca il caso della costruzione dello Statuto del Territorio del Comune di Rosignano Marittimo e in particolare dell'individuazione del Patrimonio Territoriale locale, che tenta di indagare, nello specifico, la relazione tra il patrimonio territoriale e i principi generativi invarianti che ne garantiscono la riproducibilità ecologica (gestione dei flussi) e morfologica (genesi delle forme identitarie del territorio) e la comunità locale. A tal fine, i quattro titoli che la legge 65/2014 individua nella definizione del PT (la struttura idro-geomorfologica, la struttura ecosistemica, la struttura insediativa, la struttura agro-forestale), vengono 'identificati' nel territorio locale, in termini di riconoscimento da parte della comunità locale delle regole di tutela, riproduzione e trasformazione del territorio (Saragosa, 2016).

Così il programma di ricerca si è strutturato secondo la formula della ricerca-azione (Lewin, 1946), prevedendo momenti ricorsivi tra indagine tecnica e un percorso strutturato di confronto con la comunità locale. In particolare lo studio delle configurazioni spaziali del territorio comunale viene sottoposto a momenti di 'indagine e di riconoscimento' della percezione collettiva che le diverse popolazioni che 'agiscono' il contesto locale hanno delle stesse, mediante una serie di 'laboratori itineranti', costruiti nella forma di performance interattive in cui i partecipanti, calati in 'installazioni cartografiche multimediali' rappresentati il proprio territorio di azione, saranno chiamati a riconoscerne regole costitutive e qualità estetiche.

Il progetto si propone in questo modo di raccogliere un contributo tangibile da parte degli abitanti alla costruzione del Patrimonio Territoriale del Piano, dal quale discenderanno, quindi, le politiche strategiche di sviluppo sostenibile del nuovo Piano e, contestualmente, di accrescere le conoscenze degli stessi del proprio contesto territoriale di riferimento, attivando, così, nella comunità locale un processo di 'capacitazione' finalizzato all'autonoma implementazione delle azioni di Piano.

Conclusioni

Come ci ricorda Claude Raffestin nella sua rivisitazione del concetto di risorsa, è l'uomo, a far emergere dalla materia nuove classi di utilità; utilità che divengono appunto risorse. «La materia (o sostanza), trovandosi alla superficie della terra o accessibile da quest'ultima, è assimilabile a un 'dato', poiché essa preesiste ad ogni azione umana» (Raffestin, 1981). Ogni materia possiede delle proprietà, la cui messa in evidenza dipenderà dal rapporto che gli uomini manterranno con essa stessa: «è effettivamente l'uomo che, con il suo lavoro, 'inventa' le proprietà della materia» (ibidem: 225). In questo senso, per Raffestin «la materia non è [...] la conseguenza di una pratica, ma è offerta alla pratica e con ciò diviene un vasto campo di possibili. 'Possibili' di cui soltanto alcuni si realizzeranno attraverso una mira intenzionale (conoscenza e pratica), che farà la parte del filtro selettore» (ivi). Senza pratiche, quindi, la materia resta un puro dato inerte e le sue proprietà rimangono latenti. In altre parole, una risorsa non è una cosa, ma «una relazione che fa emergere alcune proprietà necessarie alla soddisfazione di bisogni» (ivi). Una risorsa, insomma, è il prodotto di una relazione, «ciò posto, non vi sono risorse naturali, ma solo materie naturali. [...]» (ivi). Senza intervento esterno una materia resta quella che è. Una risorsa, in compenso, in quanto prodotto', può evolversi costantemente, poiché il «numero delle proprietà correlato a delle classi di utilità può crescere» (ivi).

La sperimentazione che il gruppo di ricerca sta portando avanti, nella costruzione del Patrimonio Territoriale del Comune di Rosignano Marittimo, spingendosi in un campo non privo di ambiguità, sta cercando appunto di cogliere il senso e l'orientamento di questa relazione tra materia e comunità locale, al fine di trovare il modo di ricondurre il campo dei possibili scaturenti dalle pratiche di azione tra attori e territorio verso la produzione di nuovi contesti di vita di qualità, non solo ecologica, ma ancora capaci di generare empatia ed emozione all'esperienza spaziale.

Riferimenti bibliografici

Davallon J. (2006), *Le don du patrimoine une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, Hermès Science Publications, Paris.

Lazzarotti O. (2003), "Patrimoine", in Levy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des société*, Paris.

Lewin K. (1980)*, I conflitti sociali,* Franco Angeli, Milano.

Magnaghi A. (2010), Il *progetto locale. Verso la coscienza di luogo,* Bollati Boringhieri, Torino.

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

Neutra R.J. (1956), *Progettare per sopravvivere. Le emozioni hanno una forma?*, Edizioni di Comunità, Roma/Ivrea.

Poli D. (2015), "Il patrimonio territoriale fra capitale e risorsa nei processi di patrimonializzazione proattiva", in Benedetto Meloni (a cura di), *Aree interne e progetti d'area*, Rosenberg e Sellier, Torino, , pp. 123-140.

Raffestin C. (1981), *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano.

Ribeiro C. (2010), "La géographie vidalienne et géopolitique", in *Gèographie e culture*, n.75, pp.247-272.

Saragosa C. (2016), *Il sentiero di Biopoli. L'empatia nella generazione della città*, Donzelli, Roma.

Le città metropolitane italiane tra sviluppo economico e consumo di suolo

Francesco Zullo
Università degli Studi dell'Aquila
DICEAA – Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile-Architettura, Ambientale
Email: *francesco.zullo@univaq.it*
Tel: 0862/434104

Abstract
Negli ultimi 50 anni il fenomeno della conversione urbana dei suoli ha interessato senza alcuna distinzione geografica tutta l'Italia, con importanti conseguenze ambientali, energetiche, economiche e di gestione urbana. Negli ultimi anni l'energia del fenomeno è certamente diminuita ma tali dinamiche, unitamente a quelle demografiche ed economiche, si vanno sempre più concentrando in alcune zone del Paese: le città metropolitane. Istituite in sostituzione delle province, tali enti di area vasta comprendono il territorio di circa 1300 comuni interessando un sesto della superficie nazionale dove risiede attualmente il 40% della popolazione. La ricerca presentata in questo lavoro vuole indagare modificazioni antropiche che hanno interessato le città metropolitane italiane negli ultimi 50 anni del secolo scorso e nel primo decennio del nuovo millennio. I risultati ottenuti mostrano diversi aspetti del fenomeno: nelle città metropolitane è addensato il 25% delle superfici urbane nazionali ed in poco più di 50 anni sono stati convertiti ad usi urbani circa 3500 kmq di suolo ad un ritmo di 20 ha/g, un quarto della velocità calcolata per il territorio nazionale (82 ha/giorno). Sono state implementate inoltre analisi di correlazione tra le diverse dinamiche demografiche, urbane ed economiche che hanno evidenziato come recentemente le variazioni dette abbiano interessato i territori di alcune aree metropolitane che stanno divenendo, di fatto, sempre più "Città-Stato" rappresentative dell'intero sistema economico nazionale.

Parole chiave: Conversione urbana dei suoli, Aree metropolitane, Città-Stato

1 | Introduzione

L'iter normativo delle città metropolitane (CM) italiane inizia nel 1990 con la legge 142 che, nell'ambito di un'ampia riforma dell'ordinamento delle autonomie locali, ne permetteva l'istituzionalizzazione (Tortorella e Allulli, 2014). Nei decenni successivi sono state apportate diverse modifiche ma la loro effettiva istituzione è avvenuta nel 2014 dove, oltre alle 10 CM (Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria) individuate dalla precedente legge, ne vengono istituite anche altre 4 (Cagliari, Palermo, Messina e Catania) nelle regioni a statuto speciale normate da specifica legge regionale. La CM si configura come un territorio intercomunale funzionalmente integrato (Calafati, 2014) caratterizzato da flussi di materia, energia ed informazione che ne influenzano lo sviluppo e le economie (Zullo, 2018). In qualità di enti territoriali di area vasta, tali unità amministrative svolgono funzioni fondamentali che vanno dalla promozione e gestione integrata dei servizi, alle infrastrutture, alle reti di comunicazione oltre a contribuire alla determinazione degli obiettivi e delle scelte dei piani e dei programmi socio-economici generali e settoriali della regione di appartenenza ereditando in parte funzioni che erano esercitate in precedenza dalle province. Si tratta di sistemi amministrativi complessi che concentrano sempre più risorse, economie e servizi e che le fanno assumere un ruolo di primaria importanza in ambito regionale e nazionale. Da questo punto di vista basti pensare che nelle CM di Torino, Genova e Napoli risiede il 50% della popolazione della rispettiva regione di appartenenza mentre nella CM di Roma questo valore arriva a sfiorare l'80%. Anche se identiche per compiti e funzioni da assolvere, tali enti presentano tra loro notevoli differenze dimensionali economiche e demografiche. Partendo da queste considerazioni, il lavoro si sofferma sulle modificazioni antropiche che hanno interessato i territori delle CM partendo dagli anni successivi alla seconda guerra mondiale fino ad arrivare al primo decennio degli anni 2000. E' infatti l'analisi condotta in quest'ultimo intervallo temporale ad evidenziare i segnali di crescita del peso sociale, economico, politico-istituzionale delle CM nel contesto nazionale che rende tali organismi urbani punti di convergenza di capitale e lavoro e sempre più simili a "Città-Stato" moderne rappresentative dell'intero sistema economico nazionale.

2 | Crescita urbana ed economia: da enti territoriali a Città-Stato

Le CM si estendono complessivamente per 50.000 kmq ed interessano circa 1300 comuni (16% del totale). Geograficamente tali entità amministrative sono tra loro distinte e separate a meno delle aree di Firenze - Bologna e di Palermo-Messina-Catania in Sicilia. L'analisi demografica (Istat 2012) mostra che in queste aree vivono oltre 21 milioni di abitanti pari a circa il 40% della popolazione italiana del periodo (20% lungo i comuni della costa – 15% in appennino). Sono molto rilevanti le differenze in termini di estensione superficiale, abitanti residenti e numero dei comuni interessati (Fig.1).

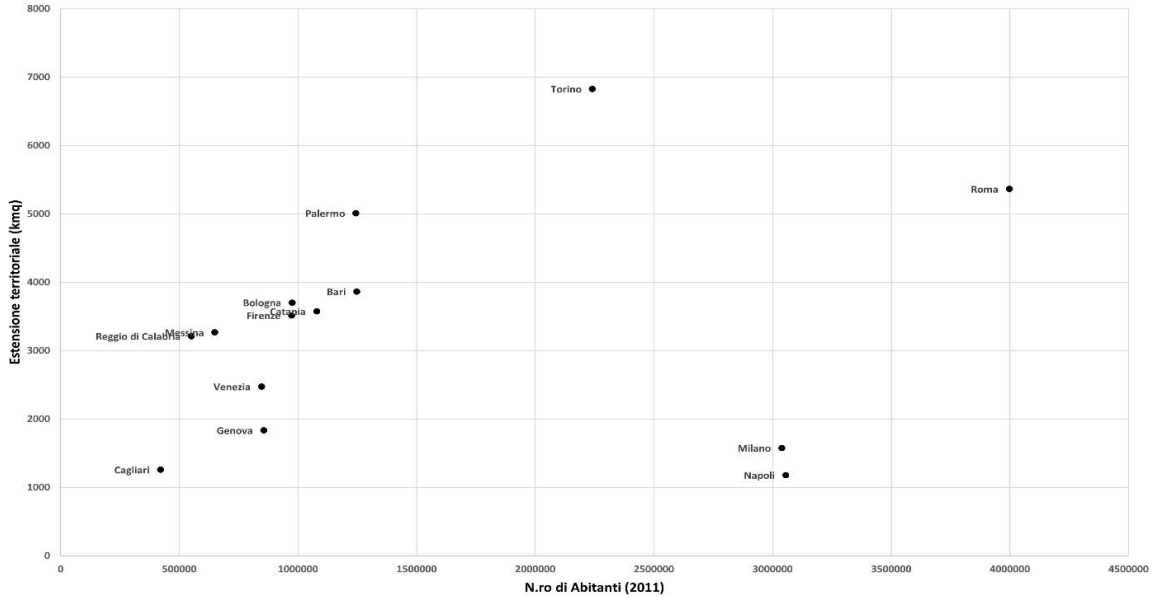


Figura 1 | Distinzione delle CM italiane in termini di abitanti residenti ed estensione territoriale.
Fonte: Elaborazione dell'autore.

Il quadro delle CM è abbastanza eterogeneo: Milano, Napoli e Genova hanno una estensione al di sotto dei 2000 kmq ma a differenza delle prime, Genova ha un numero di residenti nettamente inferiore. Le CM di Firenze e Bologna presentano condizioni demografiche e dimensionali molto simili mentre la più estesa è quella di Torino con la CM di Roma che invece presenta il numero di residenti maggiore. Torino è quella con il maggior numero di comuni (316) mentre all'estremo opposto ci sono le CM di Bari, Firenze e Cagliari con rispettivamente 41,42 e 17 comuni. Il valore medio della densità abitativa è pari al triplo di quello nazionale (200 ab/kmq) ma la situazione appare molto diversificata: le CM di Reggio Calabria e Messina hanno un valore inferiore alla media nazionale mentre, Napoli e Milano si attestano su valori ben oltre i 2000 ab/kmq. L'importanza economica ed il ruolo strategico nel Paese appare ancora più evidente se si confronta questo dato con quello del censimento ISTAT del 1951: il 50% dell'incremento demografico del periodo (12.000.000 circa) è avvenuto nei comuni delle CM che hanno drenato gran parte dei flussi derivanti dall'emorragia demografica che ha interessato maggiormente le aree interne della penisola. Nell'ultimo decennio (2001-2011) l'energia del fenomeno è diminuita ma comunque oltre 620.000 nuovi abitanti risiedono in queste aree pari al 25% dell'incremento demografico italiano registrato nello stesso periodo. Lo studio sulle variazioni delle superfici urbane nelle CM ha come sorgente temporale di riferimento per gli anni '50-60 la cartografia italiana pubblicata in scala 1:25.000 dall'IGMI (Istituto Geografico Militare Italiano) tra il 1949 e il 1962. Il confronto con la condizione odierna è stato effettuato utilizzando le carte di uso del suolo regionale a scale dell'1:10.000 e superiori. Le superfici urbanizzate rilevate negli anni '50 sono risultate pari a circa 1500 kmq equivalente ad un tasso di urbanizzazione del 3% (2% valore medio nazionale del periodo). Quasi tutte le CM si allineano al valore medio, fanno eccezione quelle di Milano e Napoli i cui valori raggiungono il 15% circa. Il dato relativo ai primi anni del 2000 denota una condizione radicalmente diversa: il tasso medio di urbanizzazione delle CM è pari al 10% mentre i valori delle CM di Milano e Napoli arrivano a sfiorare il 40%. Nel territorio delle CM italiane è attualmente concentrato il 25% delle superfici urbane nazionali e, in poco più di 50 anni, sono stati convertiti ad usi urbani circa 3500 kmq di suolo, un'area di poco inferiore all'intero territorio della Valle d'Aosta, ad un ritmo di 20 ha/g. Analizzando la densità di urbanizzazione su base comunale negli anni '50 è stato rilevato che il 30% dei comuni aveva un valore inferiore all'1%, il 9% con una densità compresa tra il 10 ed il 25% e solamente 8 comuni urbanizzati per oltre la metà del proprio

territorio. La situazione nei primi anni del 2000 è radicalmente diversa in quanto sono solo 80 i comuni che continuano ad avere un tasso di urbanizzazione inferiore all'1%, il 12% invece ha un valore in linea con quello medio nazionale mentre ben 200 comuni sono urbanizzati per oltre un terzo del proprio territorio di cui 75 oltre la metà (Fig.2). L'indice di urbanizzazione pro-capite, un parametro di misura del comportamento insediativo, mostra un valore medio per le CM pari a 96 m^2/ab negli anni '50, inferiore a quello medio nazionale del periodo (115 m^2/ab) con la sola CM di Torino che raggiunge un valore superiore al doppio. Lo stesso indice rilevato nei primi anni del 2000 raddoppia (233 m^2/ab) ma resta inferiore al valore medio nazionale attuale (370 m^2/ab). Si allineano a questo valore le CM di Venezia, Bologna e Torino al nord, Cagliari al centro e Reggio Calabria al sud. L'analisi dei dati Istat sul censimento delle abitazioni denuncia che tra il 1946 ed il 2000 sono stati realizzati nelle CM oltre 2.000.000 di edifici ad uso residenziale pari a 37.000 nuovi edifici ogni anno (Fig. 4 a sx) corrispondenti ad un rateo di 100 edifici/giorno. Il rapporto tra la variazione demografica e il numero di edifici costruito (0,4 edifici per abitante guadagnato) è simile ai valori rilevati per la costa adriatica e tirrenica ma inferiore rispetto a quello dei comuni della costa jonica (1 edificio ogni nuovo abitante) e a quello registrato lungo l'arco appenninico pari a 3,5 edifici per ogni abitante stavolta però perso. I dati degli ultimi 10 anni (2001-2011) mostrano come l'energia di tale fenomeno sia diminuita (180.000 nuovi edifici contro i 400.000 mediamente realizzati per ogni decennio precedente) ma non del tutto esaurita.

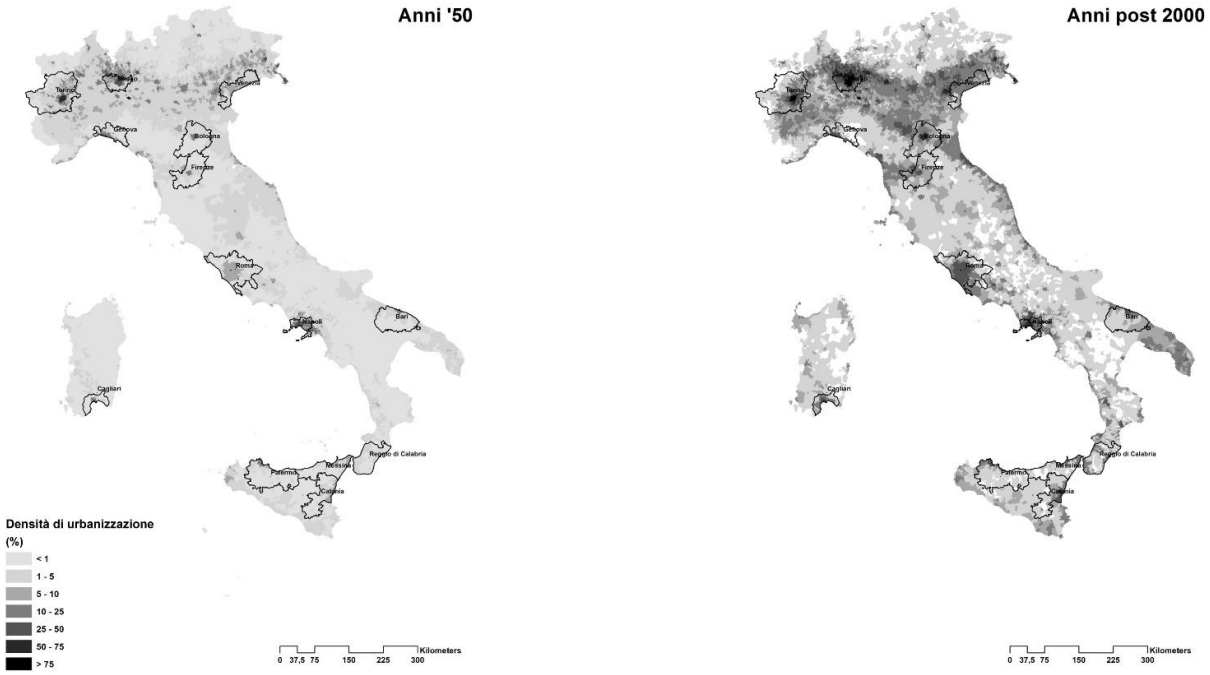


Figura 2 | Densità di urbanizzazione per comune negli anni '50 (a sinistra) e nei primi anni del 2000 (a destra).
Fonte: Elaborazione dell'autore.

Tale valore risulta essere pari ad oltre un quinto di tutti quelli realizzati in Italia nello stesso periodo. Gran parte di questi nuovi involucri edilizi sono concentrati nelle CM di Roma e di Torino. Ci sono poi alcune situazioni peculiari come ad esempio quella dell'CM di Messina dove a fronte di una diminuzione di oltre 12.000 abitanti sono stati realizzati circa 8.300 nuovi edifici mentre nelle CM di Napoli ben tre nuovi edifici sono sorti per ogni abitante perso. L'analisi dell'indice di non occupazione delle abitazioni (numero di abitazioni vuote rispetto al totale delle abitazioni) denota un valore medio molto basso pari al 16% (la metà di quello rilevato in Appennino). Il valore più basso si registra nelle CM di Milano (6%) mentre i valori più elevati sono stati registrati nei territori delle CM di Reggio Calabria, Palermo e Messina il cui valore è addirittura superiore a quello nazionale (22%).

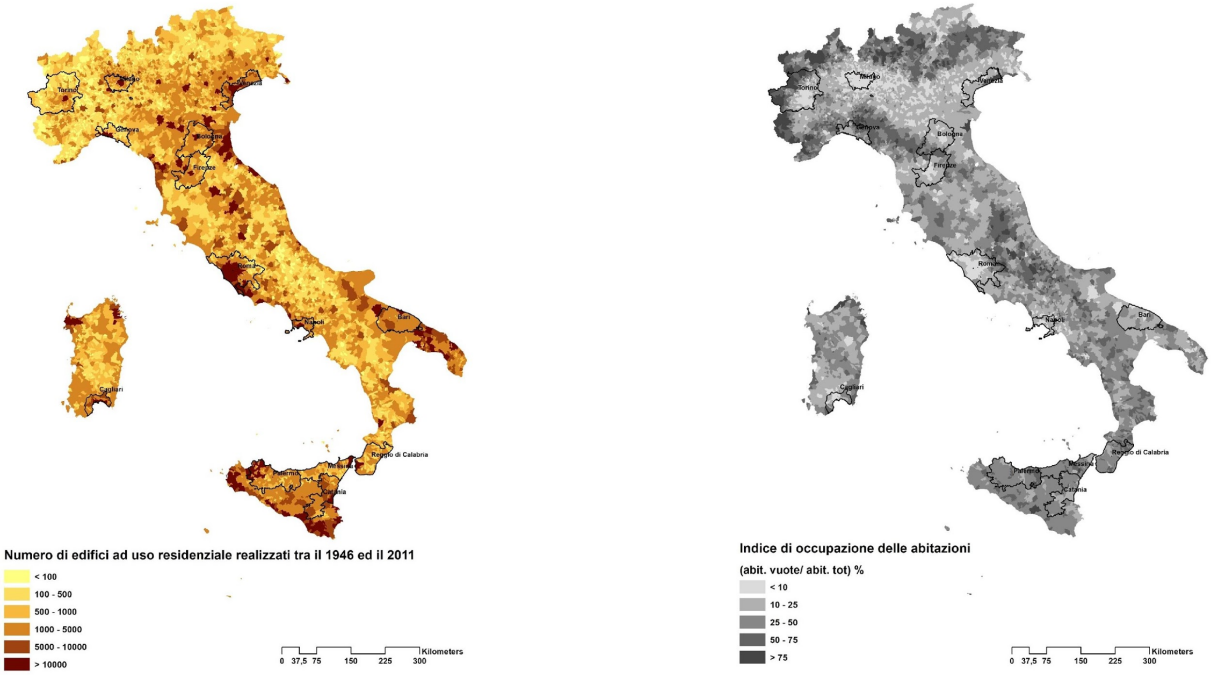


Figura 3 | Contributo percentuale delle province/aree metropolitane al reddito complessivo nazionale (a sx); Cartogramma che mostra le dimensioni degli enti territoriali analizzati in funzione dell'apporto di ognuno alla variazione del reddito nazionale 2001-2011 (a dx). Fonte: Elaborazione dell'autore.

Queste differenze tra le diverse CM si vanno sempre più accentuando fin dai primi anni del nuovo millennio e ciò è ancor più evidente analizzando i dati sul reddito imponibile disponibili sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

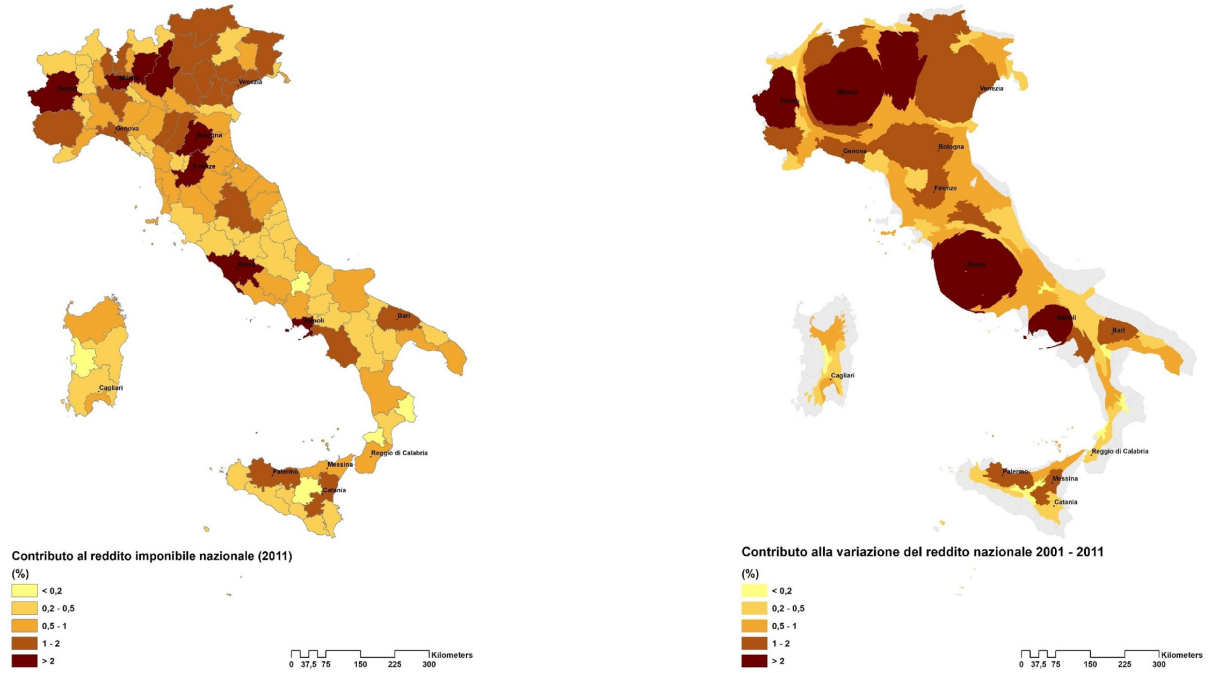


Figura 4 | Contributo percentuale delle province/aree metropolitane al reddito complessivo nazionale (a sx); Cartogramma che mostra le dimensioni degli enti territoriali in funzione dell'apporto di ognuno alla variazione del reddito nazionale 2001-2011 (a dx). Fonte: Elaborazione dell'autore.

La somma del reddito prodotto (anno di riferimento 2011) da metà delle province ha contribuito per meno del 20% alla variazione del reddito nazionale mentre da sole le CM di Milano, Roma, Firenze, Bologna, Torino, Napoli rappresentano quasi il 30% del reddito imponibile relativo al 2011. Il

cartogramma (fig.4 dx) mostra in maniera ancora più evidente come la ricchezza nazionale sia fortemente sperequata lungo la penisola e concentrata principalmente nelle CM precedentemente elencate. Anche sotto il profilo urbano tali aree si vanno differenziando: cresce di quasi il 40% il valore del rapporto tra la deviazione standard e la media calcolato sulla variazione urbana 2001-2011 rispetto a quella 1950-2000 a testimoniare come l'energia del fenomeno della conversione urbana dei suoli sia maggiore in talune di queste aree. La figura 5 evidenzia le forti differenze che si osservano tra le diverse CM italiane: alcune di esse sono ben al di sotto dei valori medi nazionali (es: Messina, Reggio Calabria) mentre altre li raggiungono o li superano di poco e non per tutte e tre le variabili considerate (es: Bari, Cagliari, Palermo). Le CM di Bologna, Venezia ma soprattutto quelle di Torino, Milano e Roma presentano valori ben più elevati rispetto alle medie valutate sulle sole CM (linee tratteggiate). E' interessante notare come, ad esclusione delle CM di Messina e Reggio Calabria, i contributi alla variazione del reddito imponibile 2001-2011 siano o in linea con la media nazionale o almeno pari al doppio del suo valore.

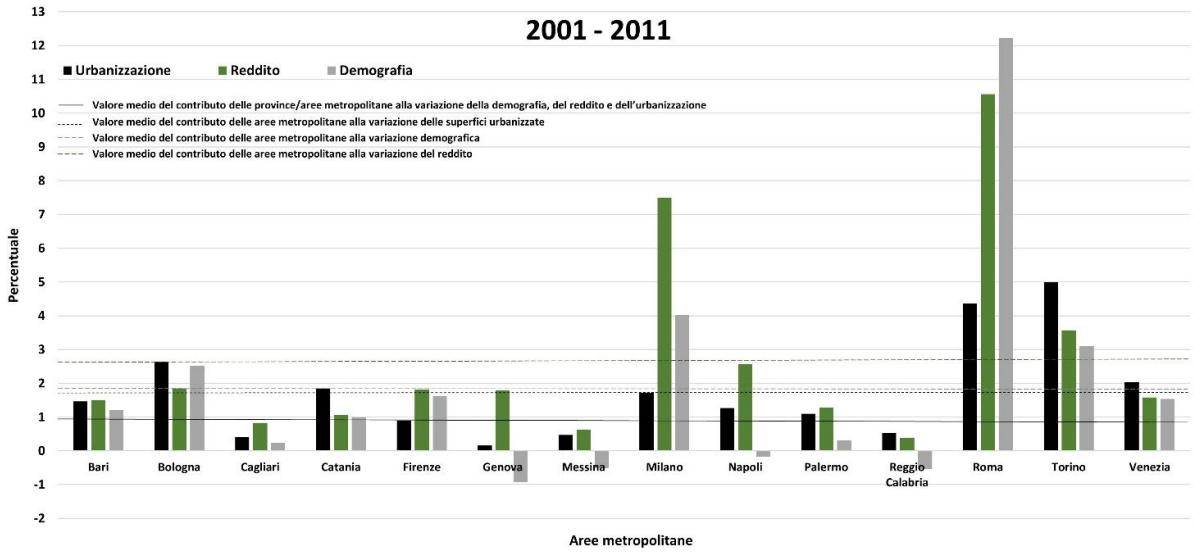


Figura 5 | Contributo espresso in percentuale delle CM italiane alla variazione della demografia, del reddito e dell'urbanizzazione nazionale rispetto ai valori medi registrati per la totalità degli enti territoriali (province/CM) e le sole aree metropolitane.
Fonte: Elaborazione dell'autore.

3 | Conclusioni

Lo studio ha messo in evidenza le forti differenze demografiche, urbane ma soprattutto economiche che si rilevano oggi nelle 14 CM italiane, differenze che si sono accentuate negli ultimi anni. I dati dell'ultimo rapporto ISPRA (ISPRA, 2017) mostrano come l'energia del fenomeno della conversione urbana dei suoli sia diminuita alla scala nazionale (50 kmq di suolo perso tra novembre 2015 e maggio 2016) così come la velocità con la quale questi suoli sono stati urbanizzati (30 ha/giorno) con le CM che hanno contribuito per circa un quinto del totale (oltre 11 kmq di suolo perso per usi urbani). E' bene evidenziare che oltre un terzo di queste trasformazioni hanno interessato i territori delle CM di Roma (145 ha) e Firenze (245 ha) mentre alcune altre (es. Genova, Palermo, Reggio Calabria) hanno urbanizzato meno di 30 ettari di suolo. Ancor più significativo è il dato relativo alla variazione demografica registrata tra il 2011 ed il 2017: se la popolazione italiana è cresciuta di poco più di 1.100.000 abitanti il 67% di tale incremento è avvenuto nelle CM, con quelle di Roma e Milano che hanno registrato un aumento di oltre 530.000 unità. Le profonde differenze tra le CM hanno certamente una origine storica legata in parte anche alla forte competitività esistente tra alcune di esse derivante dall'appartenenza a Stati diversi in epoca pre-unitaria. La competitività, specie in alcune aree del Paese, è venuta meno a seguito della centralizzazione che ha inglobato in un unico sistema realtà territorialmente ed economicamente molto diverse tra loro, con l'effetto non di colmare bensì di accentuare ulteriormente queste differenze. La complessità del sistema è aumentata enormemente e le disparità economiche, sociali ed urbane che si rilevano oggi dipendono solo in parte dalla diversa posizione geografica (es. zone costiere, aree pianeggianti) che per alcune aree ha rappresentato e rappresenta ancora un vantaggio. Un aspetto di primaria importanza è quello delle infrastrutture, a cui sono strettamente legati gli aspetti della logistica e delle supply chain, oltre che della dimensione territoriale amministrata. L'analisi di correlazione tra superfici urbane e reddito e tra quest'ultimo e le infrastrutture presenti sul territorio fa emergere delle informazioni interessanti. Se tra

superfici urbane e reddito si riscontra una regressione lineare significativa (R^2 superiore a 0,8) indipendentemente dalla dimensione territoriale alla quale è condotta l'analisi (Province/CM e Sistemi Locali del Lavoro - SLL) diverso è il discorso tra la lunghezza delle infrastrutture presenti sul territorio ed il reddito prodotto nello stesso. Infatti, utilizzando i SLL come entità dimensionali di conduzione dell'analisi, il valore di R^2 (regressione lineare) è superiore a 0,9 mentre diventa pari a 0,3 considerando le Province/CM. Questo evidenzia quanto sia rilevante anche in chiave economica la dimensione amministrata alla quale sono indissolubilmente legati gli strumenti di pianificazione territoriale e di programmazione economica. La politica italiana in questa direzione ha sempre operato cercando soluzioni temporaneamente efficaci ai diversi problemi emersi negli anni (e si può dire che ancora persevera in questa direzione) con il risultato di complessificare ulteriormente il sistema (Indovina, 2007; Mariano, 2012), specie da un punto di vista burocratico e normativo e con esso l'articolazione amministrativa e dei poteri decisionali in materia di governo del territorio. Il sommarsi di queste soluzioni temporanee ha reso sempre più ingestibile, difficilmente governabile e monitorabile tutto il sistema delle trasformazioni territoriali con il risultato che oggi è indispensabile una riforma strutturale che semplifichi il sistema tenendo conto di una possibile riorganizzazione degli enti amministrativi (Camagni, 1999) tramite una attenta lettura funzionale del territorio oltre che di strumenti efficaci per governarlo. Di certo il peso economico, sociale ma anche politico e istituzionale di alcune CM italiane è notevolmente cresciuto, come evidenziato dallo studio, e questo le pone in una condizione di vantaggio in quanto elementi rappresentativi dell'intero sistema economico nazionale. La possibilità reale di crescita di autonomia decisionale per attrarre capitali di investimento estero (Roses e Wolf, 2018) e per la creazione di nuove attività economiche, come già successo per altre realtà simili in Europa, potrebbe aumentare negli anni a venire e di conseguenza anche il loro ruolo predominante rispetto al resto del territorio creando di fatto una oligarchia economica nel già debole sistema italiano.

Riferimenti bibliografici

Calafati A. (2014), "Città e aree metropolitane in Italia (Cities and Metropolitan Areas in Italy)" (December 18, 2013), GSSI Urban Studies Working Paper no. 1, available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=2369323 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2369323

Camagni R. (1999), "Agire metropolitano: verso forme e strumenti di governo a geometria variabile", in Camagni R., Lombardo S. (a cura di), *La città metropolitana strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea, Firenze.

Indovina F. (2007), "Si riparla delle città metropolitane", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 88, pp. 7-14.

ISPRA (2017), Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Rapporti 266/2017.

ISTAT (2012), Annuario statistico italiano.

Mariano C., (2012), *Governare la dimensione metropolitana. Democrazia ed efficienza nei processi di governo dell'area vasta*, FrancoAngeli, Milano.

Roses J., Wolf K. (2018), *The return of regional inequality: Europe from 1900 to today*, published on VOX, CEPR's Policy Portal (https://voxeu.org).

Tortorella W., Allulli M. (2014), *Città metropolitane, la lunga attesa*, Marsilio Editori.

Zullo F. (2018), "Urban Connectivity. Pianificare la connettività: un nuovo possibile approccio per la gestione del sistema urbano nazionale", Urbanisticatre.

Sitografia

Dati sul reddito imponibile nei comuni italiani (Ministero dell'Economia e delle Finanze http://www1.finanze.gov.it/finanze2/analisi_stat/index.php?search_class[0]=cCOMUNE&opendata=yes

Dati del 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni http://www.istat.it/it/archivio/104317#basi_territoriali

Planum Publisher

Roma-Milano
www.planum.net
ISBN 9788899237172
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019