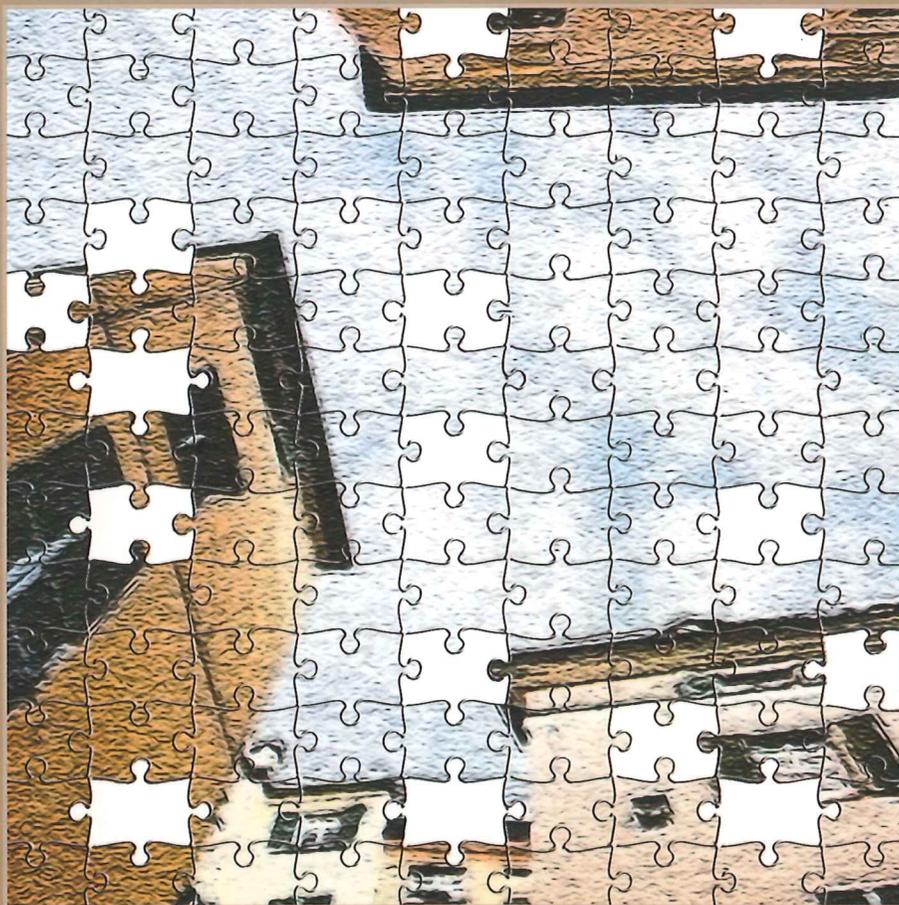


urbanistica creativa

progettare l'innovazione nelle città

a cura di Roberto Bobbio



politecnica


MAGGIOLI
EDITORE

urbanistica creativa

progettare l'innovazione nelle città

"Creatività" è una nuova declinazione dell'innovare. E' creativa la città che non solo si prepara al futuro, ma ne diventa un consapevole laboratorio, dove si elaborano idee di cambiamento. E' creativa l'urbanistica che non si limita a cercare vie d'uscita dalle crisi quando si presentano, ma in qualche misura le anticipa riformulando i problemi, reinterpreta i territori, ridefinendo gli obiettivi, immaginando nuove configurazioni dello spazio.

Questo libro esplora le relazioni dell'urbanistica con la creatività considerata nelle sue diverse accezioni, per verificare il senso e l'utilità di assumerla come particolare oggetto di analisi e dimensione progettuale.

L'individuazione della specificità dei fenomeni che oggi investono le città, lo studio di casi esemplari di rigenerazione urbana, la descrizione e la verifica di politiche, progetti e interventi non soltanto compongono un quadro rappresentativo dei processi di trasformazione in atto ma, al di là dei punti di vista e delle valutazioni diverse, confermano che all'insegna della creatività si può tracciare un programma di aggiornamento dell'urbanistica che comprende la capacità di analizzare particolari aspetti della realtà attuale, l'attitudine a raccogliere gli impulsi di rinnovamento che vengono dal contesto, la verifica di efficacia di metodi e strumenti operativi, la riproposizione del progetto urbanistico e di territorio quale fattore di innovazione.

I saggi raccolti in questo libro a cura di Roberto Bobbio sono il risultato non solo delle ricerche e delle riflessioni condotte individualmente degli autori, ma di un confronto fra loro che si è sviluppato attraverso incontri e viaggi di studio. Hanno contribuito Ruben Bianchi, Mariolina Besio, Maurizio Carta, Anna Castellano, Umberto De Martino, Giovanna Fossa, Chito Guala, Pino Imbesi, Paolo La Greca, Francesco Martinico, Bruno Monardo, Manuela Ricci, Daniele Virgilio.

English Presentation inside

ISBN 978-88-387-4330-4

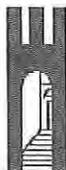


9 788838 743306

€ 22,00

URBANISTICA
PAESAGGIO

ARCHITETTURA
INGEGNERIA
SCIENZE



Università degli Studi di Genova
Facoltà di Architettura

POLIS

Dipartimento di storia e progetto
dell'architettura del territorio
e del paesaggio



Università degli Studi di Catania
Dipartimento di architettura e urbanistica

ISBN 978-88387-4330-4

© Copyright 2008 by Maggioli S.p.A.

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata,
anche ad uso interno e didattico, non autorizzata.

Maggioli Editore è un marchio di Maggioli S.p.A.

Azienda con sistema qualità certificato ISO 9001:2000

47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8

Tel. 0541/628111 • Fax 0541/622020

www.maggioli.it/servizioclienti

e-mail: servizio.clienti@maggioli.it

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione
e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Finito di stampare nel mese di novembre 2008
da DigitalPrint Service s.r.l., via Torricelli, 9 – Segrate (Milano)

urbanistica creativa

progettare l'innovazione nelle città

a cura di Roberto Bobbio

The logo for Maggioli Editore consists of a stylized graphic of three vertical bars of varying heights on the left and three horizontal bars of varying lengths on the right, forming a square-like shape. Below this graphic, the words "MAGGIOLI" and "EDITORE" are stacked in a bold, sans-serif font.

MAGGIOLI
EDITORE

Crediti fotografici:

Bruna Biamino

Roberto Bobbio

Maurizio Carta

Giovanna Fossa

Chiara Passerini

Daniele Virgilio

Disegni:

Ruben Abel Bianchi

Prog. grafico e impaginazione:

Chiara Passerini

INDICE

- 3 **Urbanistica creativa**
Roberto Bobbio
- 35 **La città creativa europea**
Maurizio Carta
- 77 **Bilbao: città della creatività metodica**
Paolo La Greca e Francesco Martinico
- 109 **Donostia-San Sebastián: aspetti critici della creatività**
Umberto De Martino
- 119 **Torino: mega eventi, opinione pubblica, identità.
L'occasione dei XX giochi olimpici invernali**
Chito Guala
- 147 **Genova: creatività e rinnovamento urbano**
Roberto Bobbio
- 185 **Genova: strategie di sviluppo alle soglie del nuovo millennio**
Anna Castellano
- 193 **La Spezia: strategia urbana, identità e cultura**
Mariolina Dominici Besio e Daniele Virgilio
- 227 **Una carta della creatività per il territorio lombardo**
Giovanna Fossa
- 247 **Bagliori di urbanistica creativa**
Bruno Monardo
- 275 **Città creatrice e città capace di innovarsi**
Manuela Ricci
- 281 **Occhi sulla città creativa**
Ruben Abel Bianchi
- 289 **Postfazione**
Giuseppe Imbesi
- 299 Autori
- 302 Presentation

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

Bruno Monardo

Evocare il concetto di creatività riferendosi alla questione urbana sembra quasi un esercizio tautologico: come ci ricordano i *maitre à penser* dell'«arte di costruire la città», fin dalle origini, la «cifra poetica» di modelli politico-amministrativi, economici, socioculturali o morfologico-spaziali ha costituito l'*atout* decisiva per imporre una immagine identitaria delle comunità urbane, protese a coniugare valori della storia e «magnifiche sorti e progressive».

La recente moltiplicazione di riflessioni e ricerche¹ al riguardo rivela come la questione sia tra i temi caldi del dibattito disciplinare. Tuttavia, come sempre avviene per «figure» e slogan di successo, parlare di «urbanistica creativa» comporta il rischio di scivolare verso ricette *passepertout* frutto di un approccio eminentemente riduzionista. Lo confermano i tentativi di banalizzazione dei principi ispiratori della teoria della «*Creative class*» di Richard Florida, che tanta fortuna ha conosciuto negli ultimi tempi, per altro in contesti geografici e socio-culturali affatto diversi da quello europeo.

Al di là delle retoriche di convenienza, la verità è che anche le discipline che ruotano attorno ai temi del governo della città e del territorio non sfuggono alla tentazione di imboccare scorciatoie poco percorribili, appropriandosi spesso in modo superficiale di definizioni e slogan alla moda pur di assaporare il gusto della novità, anche se, alla prova dei fatti, le ricadute durevoli e concrete si rivelano spesso deludenti. Meglio sarebbe un vaglio più avveduto e meno acritico prima di importare dal lessico *trendy* di sfere disciplinari contigue chiavi e strumenti interpretativi eccessivamente inclusivi, riferibili in realtà all'ordinaria evoluzione del dominio disciplinare, al solo scopo di legittimare una patente di «virtuosa modernità».

Le riflessioni che seguono, dunque, pur orientate a rinvenire nella fenomenologia degli interventi recenti in Italia autentiche «schegge d'innovazione», si muovono su registri consapevoli della necessità di non enfatizzare oltre misura le

¹ Basti ricordare, solo negli ultimi tempi, la pubblicazione della ricerca ANCE Ambrosetti *La città dei creativi. Visioni & progetti*, Roma 2005, il congresso ISoCaRP AIU, *Making Spaces for the Creative Economy*, Bilbao, ottobre 2005, il congresso delle Agenzie di Urbanistica di Francia, *La créativité de la ville*, Dunkerque, novembre 2006.

retoriche della "nuova dimensione creativa" applicata allo sviluppo della città.

1. Il gradiente di creatività per la "città in divenire": la vetrina di Urbanpromo

Quali contesti, tematiche, criteri privilegiare per individuare e discutere casi significativi di "urbanistica creativa"? Tra le molte risposte possibili si è scelto di riferirsi a un campione significativo di casi presentati con cadenza annuale dalla rassegna Urbanpromo. Si tratta di un evento di marketing urbano e territoriale, promosso dall'Istituto Nazionale di Urbanistica e organizzato da Urbit (Urbanistica Italiana srl), sua struttura operativa. L'iniziativa è nata dall'esigenza di strutturare un luogo d'incontro cadenzato per la comunicazione e il confronto su base nazionale delle esperienze *in progress* legate alle politiche di promozione del "prodotto città". Le premesse riguardano la constatazione della fisiologica assimilazione, da gran parte degli attori dell'arena urbana, dei principi dei sistemi competitivi applicati alla città e allo sviluppo locale per far fronte alle sfide di un'economia sempre più globalizzata. Attraverso una ricognizione dello "stato dell'arte" sulle sinergie tra domanda di trasformazione espressa dalla *civitas*, visioni prospettiche delle amministrazioni e modelli d'intervento proposti dagli operatori, si intende incentivare la crescita della cultura della fattibilità urbanistica, economica, ambientale, migliorando la qualità dei processi di pianificazione e rendendo i mercati urbani più aperti e concorrenziali.

Dopo i primi anni di *start up* e consolidamento dell'iniziativa, dal 2006 Urbanpromo, con l'importante riconoscimento di evento collaterale della Biennale di Architettura di Venezia, ha rafforzato la rete di relazioni costruita nelle precedenti edizioni, mettendo a confronto, attraverso la sezione espositiva e un ricco parterre di convegni su tematiche specifiche, l'articolato mondo di *stakeholder* consolidati ed emergenti

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

della trasformazione degli scenari insediativi nazionali, senza trascurare qualche incursione significativa oltre confine. Dalle missioni sostantive appare fisiologico l'innescare con il tema dell'esplorazione della dimensione innovativa delle politiche della città: se la rassegna si pone come specchio di un frattale significativo, una "parte per il tutto" delle trasformazioni in divenire, è legittimo assumerla quale cartina di tornasole per stimare, sia pure empiricamente, la "cifra di urbanistica creativa" realmente rinvenibile nel palinsesto progettuale nazionale, un concetto strettamente connesso al tema del marketing come "potente veicolo" per la costruzione di una "immagine vincente" della città e del sistema insediativo di riferimento. Da qui un'evidente implicazione legata alla presenza di piani, programmi e progetti urbani complessi il cui gradiente di creatività si misura attraverso l'adozione di criteri di valutazione che tengano conto della capacità dei sistemi locali di catalizzare e mettere in rete tanto le risorse esogene (interlocutori privilegiati, investitori qualificanti, cofinanziamenti istituzionali di tipo sovraordinato, etc.) quanto le attitudini/potenzialità endogene (profili del capitale umano, eredità culturale, coesione sociale, progettualità locale, etc.).

1.1 Tre chiavi

L'individuazione di tessere coerenti in grado di ricondurre in modo incontrovertibile a un nuovo mosaico che riproduca fedelmente gli effetti dell'approccio creativo in campo disciplinare non è operazione semplice. Non tanto per mancanza di "materia prima": gli elementi in evidenza sono numerosi, contrariamente a quanto ci si possa attendere in un clima generale d'incertezza nel quale è invischiato da tempo il sistema Italia. Il problema sta semmai nella capacità di saper leggere il caleidoscopio di iniziative ed esperienze con strumenti più al passo con la mutazione dei processi di trasformazione della città e le modalità di indirizzarli. Specifici-

cità locali e segmentazione nel ciclo del progetto producono spesso percorsi originali ma frammentati, schegge d'innovazione che con i tradizionali approcci valutativi rendono ardua l'individuazione di chiavi ermeneutiche di carattere generale. E' apparso più utile, dunque, proporre una lettura per temi trasversali spostando l'attenzione principalmente su alcuni gangli vitali per i quali passa la possibilità di introdurre elementi di autentica innovazione nelle politiche urbane.

Le linee guida di queste riflessioni si condensano pertanto su tre aspetti. Il primo riguarda la metamorfosi del quadro dei soggetti artefici degli scenari di trasformazione della città. La nuova generazione, se così possiamo definirla, di strategie di promozione, sviluppo e commercializzazione in campo urbano sembra privilegiare un approccio più sensibile alla figura della complessità degli attori, con la maturazione da parte delle amministrazioni nel pilotare e gestire con sicurezza crescente modalità, tempi, rapporti dialogici tra gli interessi e riscontri spaziali. E' in via di superamento il tradizionale, monolitico modello di contrapposizione dialettica pubblico/privato che si stempera nella proliferazione sulla scena urbana di un numero sorprendente di attori - per quantità e caratterizzazione -, frutto del partenariato tra soggetti consolidati (enti locali, imprese, consorzi di privati, gruppi bancari, Stu e società miste) e protagonisti emergenti, come società di scopo, *promoter* tematici, gruppi di gestione, *authority*, enti di comunicazione e valorizzazione d'immagine, gruppi d'interesse diffuso, tutti nuovi *stakeholder* che nel perseguire specifiche missioni si fanno portatori di approcci innovativi tanto nel processo di formazione e stabilizzazione dei profili progettuali, quanto nelle architetture di supporto ai percorsi realizzativi e gestionali degli interventi. Offre spunti di creatività anche il secondo tema, strettamente connesso al precedente, centrato su crescita e sviluppo di luoghi privilegiati, trasparenti e riconoscibili deputati all'informazione, comunicazione, partecipazione e

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

promozione degli scenari di trasformazione in progress della città. L'articolata denominazione (Casa della città, Urban Center, Centro di documentazione urbana, etc.) individua un insieme di strutture di diverso stile, ispirate alle esperienze anglosassoni (USA in particolare), talvolta emanazione diretta delle istituzioni locali di governo della città, nate per svolgere un'attività di servizio nei confronti degli attori mobilitati (o potenzialmente interessati) nei processi decisionali delle politiche urbane, con lo scopo di migliorarne il livello d'informazione, conoscenza, trasparenza, partecipazione, condivisione, effettività. La declinazione degli Urban Center deriva dalle diverse "missioni" che i soggetti ispiratori perseguono; l'evoluzione delle interpretazioni date a queste iniziative è strettamente correlata alla prima chiave di lettura proposta, la moltiplicazione del panel degli attori che, in tempi relativamente recenti, si è prodotta nell'arena urbana. L'interesse è dato dai primi segnali di evoluzione di queste strutture che, anche in Italia, costituiscono un'intrigante opportunità per le autorità di governo locale, utile a sperimentare nuove forme di democrazia partecipativa, non limitata agli aspetti passivi di tipo comunicativo-informativo, ma finalizzata alla costruzione condivisa delle linee guida delle politiche urbane. Il terzo *cluster* di esperienze si addensa attorno al tema mai sopito della progettazione urbanistica integrata tra reti della mobilità (collettiva in particolare) e disegno d'uso del suolo. Gli elementi innovativi emergono dalla sommatoria di una serie di acquisizioni mature nei programmi di trasformazione della città, componenti diverse i cui scatti evolutivi convergono organicamente a formare un "progetto di città" complessivamente intrigante e attrattivo dal punto di vista del marketing e allo stesso tempo sensibile alle istanze di coesione sociale delle comunità urbane. Le direttrici su cui si sviluppa la dimensione creativa sono articolate: da un lato c'è la qualità fisico-spaziale delle infrastrutture e la sofisticazione tecnologica dei sistemi di trasporto collettivo (treni,

metropolitane, tramvie su rotaia e gomma, bus ecologici, servizi d'informazione e telecontrollo, etc.) ove si assommano performance elevate, accessibilità privilegiata, opportunità di rigenerazione dello spazio pubblico, "cifra simbolica" nella logica dei sistemi competitivi; dall'altro si enfatizza l'attenzione a incardinare sui nodi primari delle reti della mobilità nuovi progetti urbani, luoghi centrali della metropoli contemporanea che si pongono orgogliosamente in rapporto dialogico con gli spazi identitari dell'*espace public* consolidato. La concentrazione di "massa critica" costruita sui nodi principali d'interconnessione modale dei flussi della mobilità intende perseguire l'intento di trasformare i punti d'intersezione delle traiettorie urbane in poli d'eccellenza dell'immagine della città in divenire che ambiscono a costituire un sistema di nuovi luoghi identitari della comunità civica.

2. Il ruolo creativo degli attori

In Italia la trasformazione di ruolo della pubblica amministrazione, soprattutto quella locale, solo da pochi lustri ha cominciato ad aprirsi alle istanze d'innovazione in termini di regolazione dei rapporti tra soggetti, ingegnerizzazione di procedure, disinvoltura nell'uso dei nuovi strumenti, accessibilità a fonti integrate di finanziamento. La centralità del pubblico si va esplicitando in scenari di maggiore equilibrio rispetto ad un passato neanche troppo lontano, quando ancora si riproponevano modelli permeati da un marcato dirigismo autoritativo, con l'ambizione, spesso vanificata, di veicolare le fasi d'implementazione dei piani anche attraverso un oneroso protagonismo diretto. Nella stagione attuale invece, con la stabilizzazione applicativa del principio di sussidiarietà e il trasferimento di nuove competenze di governo del territorio, i Comuni e gli altri enti locali sono stati chiamati a fronteggiare con creatività il nuovo palcoscenico del governo insediativo, animato da crescente complessità del quadro degli attori, rinnovate istanze sociali, cicli economici

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

instabili e riduzione dei trasferimenti statali. Le leve creative sono affidate, nel caso della mano pubblica, alle "missioni della regolazione", al "management virtuoso" del rapporto dialogico/dialettico con i soggetti portatori d'interesse che appaiono in vertiginosa proliferazione, ponendo così al centro delle questioni il tema della "contemperazione dei conflitti" e, dunque, la necessità di inventare nuovi modelli di coagulazione del consenso intorno a progetti condivisi, affinando *in house* le capacità e gli strumenti di valutazione dei rapporti di convenienza pubblico-privato.

I segnali di evoluzione riguardano, in sostanza, la consapevolezza che gli spazi creativi nell'ottica dei governi locali si focalizzano soprattutto sulla qualità della "cabina di regia" per il management dell'intero "ciclo del progetto" (dall'ideazione alla gestione) e le relazioni di senso in termini di coerenza esplicita con le politiche urbane. In generale, lo *screening* di piani e programmi d'intervento rivela come la mano pubblica abbia intrapreso nuovi percorsi procedurali dai delicati equilibri per contemperare la coerenza con le linee di sviluppo strategico degli strumenti direttori e la schizofrenia dei meccanismi premiali *tout court*, legati a formule stereotipate di partenariato con il privato.

D'altra parte, una buona dose di fantasia e disinvoltura sembrano un patrimonio indispensabile della pubblica amministrazione per fronteggiare il trend di carenza di risorse endogene e la volatilità della domanda: elasticità e incrementalismo sono le parole d'ordine suggerite dall'interpretazione "poietica" della nuova generazione degli strumenti urbanistici volti all'operatività. Cresce allo stesso tempo la consapevolezza di come sia fondamentale mettere in atto comportamenti finalizzati a assicurare i mercati (continuità e coerenza delle linee politiche, declaratorie esplicite sulle priorità, condivisione del rischio con forme di cofinanziamento, promozione di sinergie partecipative tra soggetti sensibili, attivazione diretta o mediata nella costituzione di

società di scopo, etc.). Nell'accompagnamento dei progetti si moltiplicano le misure atte ad affinare la capacità di gestire la "pressione" di *real estate corporation*, *promoter* immobiliari e altri interlocutori privilegiati, veicolandone gli effetti nell'interesse della comunità urbana, anche se resta materia del contendere l'affinamento dei metodi di valutazione delle implicazioni sugli equilibri generali del trasferimento dei diritti edificatori in applicazione dei principi perequativi (questione del controllo della "lotteria fondiaria").

Se germi di creatività sono rinvenibili nei comportamenti del pubblico, a maggior ragione questo vale per gli attori privati. La cifra di originalità nei percorsi per l'ingegnerizzazione dei progetti, alla luce del confronto con il passato, è palese. In generale, infatti, si può parlare di un atteggiamento di maggiore apertura ad assecondare le istanze della mano pubblica sui temi della qualità della composizione urbana, compatibilità ambientale, integrazione sociale, realizzazione e gestione di servizi d'interesse generale, mobilità e infrastrutturazione a rete, etc.

Dal punto di vista dei contenuti, si moltiplicano proposte attente al corretto dosaggio del mix funzionale non solo per interventi tesi a soddisfare le domande emergenti della società della conoscenza, della ricerca, dell'informazione e del tempo libero, ma anche per soluzioni ai nuovi bisogni in termini di residenza. Il momento particolarmente positivo e lo sviluppo di specifici segmenti di domanda abitativa hanno indotto nuovi soggetti a proporre soluzioni originali che si spingono anche sul terreno dell'*housing* sociale.

Progetti con soluzioni di notevole interesse riguardano la riconversione di consolidate e nuove tipologie di aree dismesse e attrezzature da delocalizzare, non solo le tradizionali attività dell'industria pesante o dei parchi ferroviari, ma in misura crescente aree militari, mercati centrali ortofrutticoli, complessi ospedalieri, sedi fieristiche, *central business district* e quartieri di edilizia sociale di prima generazione.

Dal punto di vista negoziale si nota in generale una crescente padronanza d'uso e intraprendenza nella dialettica contrattuale con gli enti locali per la concretizzazione dei meccanismi premiali nell'ambito delle logiche di trasformazione (programmi complessi).

2.1 La frammentazione del tradizionale schema dicotomico

"Informazione, comunicazione, partecipazione, promozione"- insieme a "strategia" e "integrazione" - sono le parole d'ordine che ricorrono con maggior frequenza nei documenti di presentazione dei casi².

Appare evidente come la filiera di articolazione di soggetti proponenti e interessi in gioco si stia velocemente allontanando dal tradizionale e statico schema che contemplava, in una stagione a ben vedere non così lontana dalla scena urbanistica italiana, l'interazione dialettica tra due sole (pur se sfaccettate) entità: la pubblica amministrazione e l'operatore privato. Ma dopo il *big bang* che ha polverizzato il vecchio schema dicotomico per effetto dell'affermazione del principio di sussidiarietà e della filosofia della "mano tesa" ai gruppi d'interesse diffuso, l'universo degli attori è appena all'inizio della sua fase espansiva. La moltiplicazione delle categorie di attori animati da missioni specifiche sul pentagramma della realtà insediativa del Paese riflette l'onda lunga della vitalità di un settore che puntella da tempo gli scenari di sviluppo locale in una perdurante condizione di debolezza dell'economia a livello nazionale ed europeo seguita alla crisi del 2001. Tra i detentori degli interessi collettivi, alla tradizionale centralità di Comuni, Province e Regioni, si afferma il ruolo emergente delle Agenzie a livello nazionale (come l'Agenzia del Demanio) e di sviluppo locale a capitale interamente o prevalentemente pubblico, con strategie incardinate sulla ricomposizione organica dei territori. Piani e progetti, come risvolto spaziale, investono la dimensione

² Coordinato alla rassegna di Venezia, *Il Sole 24 Ore* dedica un numero speciale della rivista *Edilizia e Territorio*, il *Dossier Urbanpromo*, che documenta sotto forma di schede sintetiche piani, programmi, progetti e iniziative partecipanti alla kermesse promossa da Urbit-INU. Per approfondimenti sulle esperienze citate, si rimanda al *Dossier E&T* n. 45/2005, 43/2006, 45/2007, nonché al sito www.urbanpromo.it

"strutturante" degli assetti insediativi (infrastrutture della mobilità primaria, ambiti di riqualificazione urbana e sistemi degli spazi aperti), ma sovente fanno discendere tali scelte dalle opportunità offerte dalla pianificazione strategica, come processo di coagulazione condivisa degli interessi delle forze economiche e sociali in campo.

Sul versante degli operatori privati o delle società miste la proliferazione di soggetti è – se possibile – ancora più eclatante. Alla tambureggiante attività delle *Real Estate Corporation*, si accompagna la comparsa di attori emergenti dalle rilevanti potenzialità in termini di solvibilità finanziaria e di messa a punto dell'intero ciclo del progetto. Fondi di investimento immobiliare, fondazioni bancarie, gruppi economici operanti in settori specifici (infrastrutture, trasporti, logistica, etc.), agenzie private, associazioni di categoria nel campo della produzione di beni e servizi, enti di ricerca, (oltre alle consolidate società di scopo), si stagliano in primo piano sul palinsesto dell'innovazione del "prodotto urbano" e, in più, mostrano spesso proposte sostantive anche dal lato delle procedure. Talvolta questi soggetti sembrano in grado di anticipare o di accelerare operazioni coerenti con le linee guida delle politiche urbane individuate dalla mano pubblica, come nei casi della sperimentazione di nuove forme di *housing* sociale, della promozione di concorsi di progettazione in ambiti sensibili dal punto di vista paesaggistico, della compatibilità ambientale dei grandi progetti infrastrutturali o della qualità estetica e valenza simbolica di antenne d'eccellenza nel direzionale e nel commerciale.

La frammentazione degli interessi e la geometria variabile degli attori delinea una condizione di crescente complessità che le amministrazioni di governo della città possono tuttavia volgere in positivo, come opportunità di arricchimento per la costruzione di un milieu partecipativo-cooperativo per massimizzare la convergenza su scenari decisionali condivisi. L'attenzione, dunque, si focalizza sul tema della costruzione

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

incrementale del quadro informativo e comunicativo attorno ai problemi della città e agli assi d'azione per risolverli attraverso la partecipazione al dibattito, non solo degli interlocutori consolidati, ma anche dei portatori di punti di vista originali e visioni innovative, alla luce della specificità delle singole missioni. Le continue sollecitazioni in termini di idee, sinergie, progetti, risorse messe in gioco dalla galassia dei soggetti rappresentano una sfida cruciale per le autorità di governo locale, le quali, in ossequio alla centralità della mano pubblica (una caratteristica geneticamente conaturata al nostro ordinamento giuridico), restano la cabina di regia dei processi di trasformazione della città. Tutta da giocare è dunque la partita dell'esercizio della democrazia partecipativa, la ricerca concreta di forme mature di governance delle comunità urbane, questione fin qui ampiamente concettualizzata a livello teorico su profili eterodisciplinari, ma declinata in modo spesso poco convincente a livello applicativo.

3. "Case di vetro" per le politiche della città

Alla luce di tale lettura va interpretata la sensibilità manifestata dalle amministrazioni locali in merito alla creazione di canali preferenziali per la messa a fattor comune del patrimonio di informazioni, punti di vista e progettualità non soltanto a scopo meramente didascalico, quanto come opportunità per intraprendere un percorso inclusivo di costruzione delle politiche di trasformazione e sviluppo del territorio. Nello specifico, si segnalano i casi di città ove, sviluppando iniziative già intraprese, vengono rafforzate strutture fisiche e immateriali ad hoc - come gli "Urban Center" o le "Case della Città" - allo scopo di offrire condizioni per facilitare il dialogo tra vecchi e nuovi attori del palcoscenico civico. La tendenza è far evolvere gli spazi d'interazione passando dalle consolidate forme di legittimazione di proposte progettuali specifiche, spesso preconfezionate in altre sedi, a for-

me di coinvolgimento nella discussione delle questioni nodali riguardanti i destini della civitas e le ricadute sull'urbs, i cui esiti maturi e condivisi possano costituire il telaio di base delle politiche urbane. Nei modelli cui il nostro paese si è riferito per la costruzione di tali strutture (in tempi relativamente recenti), il ruolo di motore è stato ascritto, generalmente, alle istituzioni del governo locale della città, orientate alla coagulazione del consenso sulla formazione e maturazione dei contenuti delle politiche di sviluppo socio-economico, qualificazione ambientale e trasformazione fisico-spaziale. Dalla varietà di missioni che i soggetti ispiratori si pongono, discendono, dunque, le articolazioni funzionali che gli Urban Center possono assumere. La dotazione base è costituita da un centro di documentazione/esposizione, che si muove tra orizzonti temporali diversi: il "tempo reale", che dà luogo a una vetrina su quel che si pianifica o si realizza, con la necessità di risolvere le questioni relative ai media comunicativi, e il tempo "storico", che produce una mostra/archivio permanente sulla vicenda urbana dal passato al presente. Talvolta esistono spazi per organizzare confronti e dibattiti su politiche, piani, programmi e progetti; da segnalare, in particolare, lo sviluppo esponenziale di strutture collegate al complesso ciclo di operazioni di carattere gestionale connesse alla redazione dei piani strategici metropolitani e urbani, sull'esempio di alcuni casi pilota in Europa. In alcuni casi si punta a costituire incubatori di "auto-conoscenza" del territorio e di attivazione locale per la costruzione di ricerche, laboratori di quartiere, concorsi, etc.

3.1 La lezione americana

Tuttavia, a ben vedere (ed è questo uno dei nodi fondamentali per possibili percorsi innovativi), per una piena comprensione del fenomeno e delle sue forme evolutive mature bisogna riferirsi ad alcune esperienze di successo negli Stati Uniti e in Europa occidentale. Da una rapida ricognizione

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

storico-ricostruttiva, infatti, emergono alcune chiavi interpretative che fanno degli Urban Center statunitensi dei modelli sostantivi cui guardare con interesse, non tanto ai fini di una trasferibilità *tout court* di forme organizzative e contenuti, quanto per la capacità di estendere democrazia partecipativa e capacità critico-propositiva all'intera comunità urbana, fin nelle frange socialmente più *border-line*.

I modelli ispiratori di maggior interesse riguardano i rapporti con i soggetti emergenti in grado di influenzare in modo significativo il panel delle decisioni sugli scenari di sviluppo delle comunità urbane. Tra questi, sono enumerabili casi di associazioni *no-profit*, sorta di *think-tank* impegnati in attività di ricerca, analisi e promozione sulle politiche pubbliche, animati spesso da simbiosi tra cittadini e imprese con l'obiettivo primario di accrescere la vivibilità della città e al tempo stesso promuoverne la vitalità economica. Oppure, i *Centri di advocacy* sostenuti sovente da istituzioni universitarie a scopi eminentemente maieutico-sociali, quali accrescere la capacità delle comunità a basso reddito di sviluppare soluzioni innovative alle sfide fisiche, socio-economiche e ambientali con cui sono chiamate a confrontarsi.

L'evoluzione recente, anche in Italia, ha messo in evidenza come il ruolo di queste strutture non possa limitarsi a mero luogo di discussione di programmi o progetti già preconfezionati nel chiuso delle stanze degli esperti, degli uffici comunali o negli studi delle associazioni imprenditoriali e dunque come espressione autonoma dell'attività tecnica esperta che solo nominalmente viene poi sottoposta ai soggetti d'interesse diffuso dell'arena urbana. Si tratta, invece, di mettere in discussione le questioni nodali che possono inverare gli scenari di trasformazione della città fin dalla radice, quando si forma il meccanismo di configurazione delle politiche, prima ancora della decisione.

La nuova missione che sembra poter costituire il denominatore comune di queste iniziative nelle loro diverse deno-



San Francisco,
plastico del nuovo Urban Center dello
SPUR

³ Per approfondimenti sul tema mi permetto di rimandare a: Monardo B. (a cura di), *Urban Center. Una casa di vetro per le politiche urbane*, Officina Edizioni, Roma 2007.

minazioni e declinazioni s'incardina su uno "stile" dell'iter di costruzione delle scelte, nato dalla crisi del "modello dirigista", che era basato in generale sul riduzionismo della complessità del processo decisionale.

Si tratta, al contrario, di una strategia che assume la complessità come valore aggiunto, operando con le risorse e i poteri ordinari per mettere in luce e gestire organicamente i conflitti anziché occultarli, nella convinzione che l'apertura del processo decisionale, fin dalle sue fasi iniziali, alla partecipazione di tutti i soggetti portatori di interessi (dominanti ma anche recessivi) sia fonte di arricchimento per esiti consapevoli e condivisi delle trasformazioni della città e del territorio. Tuttavia, se le sperimentazioni in atto convergono in prospettiva sul ruolo di queste strutture quali catalizzatori e luoghi privilegiati per la discussione e formazione delle politiche di sviluppo della città, resta aperta la sfida legata alla difficoltà di conseguire condizioni di equidistanza e neutralità degli interessi nelle arene destinate al confronto tra soggetti, dovendosi misurare nel contesto di una cultura giuridica – quella basata sul così detto "atto amministrativo" – che, pur con le rivisitazioni in corso, delinea un quadro di rapporti e comportamenti tra pubblico e privato molto diverso dai paesi a *common law*, che restano un riferimento fondamentale per l'introduzione di approcci maturi in fatto di democrazia partecipativa e capacità degli "attori altri" di incidere sulla formulazione delle politiche di trasformazione della città. E' il nodo gordiano che le comunità civiche sono chiamate a sciogliere, facendo tesoro della "lezione americana"³.

4. Reti della mobilità e *pattern* d'uso del suolo

Ulteriore chiave interpretativa che continua ad alimentare l'immaginario disciplinare in termini di ricerca d'innovazione è legata al rapporto tra reti della mobilità e disegno d'uso del suolo. La qualità di una città, sia essa metropoli o centro medio-piccolo, si misura su pochi fattori ma l'accessibilità e

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

le performance dei servizi di trasporto collettivo sono certamente tra i principali. Il livello di connettività, lo hanno ben compreso tutti gli *stakeholder* della scena urbana, non risponde più soltanto alla tradizionale logica tecnico-funzionale sottesa dalla mera domanda di spostamento, ma gioca un ruolo di primo piano nella partita della competitività. Le missioni dello "spazio del movimento", dei sistemi di trasporto collettivo in particolare, si sono moltiplicate per fronteggiare le nuove sfide del management urbano contemporaneo. L'emergenza della "questione ambiente" impone di salvaguardare il "diritto alla salute" e tra le misure più concrete per attuare i principi della sostenibilità in campo urbano, il ruolo del trasporto su rotaia (e su gomma con sistemi ecocompatibili) appare decisivo. Così come sono cruciali le politiche di "giudizioso addensamento" dei poli generatori/attrattori di spostamenti e l'incentivazione della "mobilità dolce" (pedonale e ciclabile).

A queste si aggiungono altre missioni più recenti richiamate esplicitamente dalle politiche degli enti locali.

Da un lato, è emerso il tema del valore sociale delle reti di trasporto. Prendendo spunto da esperienze già consolidate in Europa negli ultimi anni, si pone in modo esplicito la questione di soddisfare il "diritto al trasporto": uno dei principi cardine per l'affermazione dei principi di equità e pari opportunità da perseguire nei confronti degli abitanti socialmente svantaggiati. In quest'ottica, le strategie di riconfigurazione del trasporto collettivo sono finalizzate all'eliminazione dell'autoreferenzialità spaziale dei quartieri sensibili, ambiti urbani degradati, spesso periferici, cui corrispondono condizioni di emarginazione sociale e disagio economico. La possibilità di annullare lo status di *enclave* in queste parti di città è affidata alla creazione di spazi di relazione riconoscibili, al rafforzamento delle centralità identitarie incardinate sulla ridefinizione o realizzazione ex novo di un sistema della circolazione che esalti i caratteri dello spazio pubblico

di prossimità, da definire ad hoc per ogni pattern urbano. L'obiettivo finale mira a conseguire un più elevato livello di qualità attraverso l'effetto identitario di una serie di interventi integrati e organizzati attorno allo spazio delle infrastrutture e dei flussi della mobilità collettiva, pensato per costruire una nuova urbanità.

C'è poi una ulteriore implicazione che lega le reti della mobilità e i sistemi del trasporto collettivo alla costruzione d'immagine di un milieu dinamico e vitale, nell'ottica della competizione tra città per lo sviluppo locale e l'attrazione degli investimenti. La presentazione di una immagine vincente, appetibile, attrattiva della realtà urbana si avvale non soltanto dei classici indicatori socioeconomici, ma anche di nuovi vettori simbolici che ne possano rafforzare il messaggio di modernità. Tra questi l'innovazione tecnologica e la sofisticazione dei sistemi di trasporto collettivo, talvolta ideati ad hoc per rispondere a particolari esigenze di specifiche comunità urbane. Sulla scia di quanto ci hanno insegnato città come Lille con il VAL (metrò leggero a guida automatica inventato dalla Matrà su misura per la "capitale" delle Fiandre francesi), o Strasburgo con la famosa metrotramvia, ritroviamo lo stesso *Leitmotiv* in numerose realtà urbane nel nostro paese, affatto diverse per massa critica, tradizioni e stili di mobilità.

Lo spazio delineato dai flussi della mobilità principale si coagula fisiologicamente attorno ai nodi ad accessibilità privilegiata tendendo a trasformarli in poli integrati di attività fortemente caratterizzanti che aspirano a connotarsi come nuovi luoghi urbani, icone della rinnovata identità degli insediamenti contemporanei. Si gioca con maggiore fantasia sul mix funzionale con la tendenza a liberarsi dell'invasione ossessiva e ormai omologata delle grandi superfici commerciali e del terziario privato di tipo generalista, puntando su una articolata offerta di attività culturali e per il tempo libero.

Parafrasando una felice espressione di Manuel Castells di fine

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

anni '60, si tende a proporre più o meno consapevolmente l'icona di una città concepita come "costruzione culturale di forme spaziali". La "cifra culturale" di palinsesti, luoghi, funzioni, attività, architetture, immagini, raffigurazioni, gesti, sublimata nelle forme più imprevedibili e sorprendenti, ma al contempo emergente in vesti riconoscibili, sembra voler nobilitare la tensione di amministratori e *project manager* verso il conseguimento di concreti obiettivi di soddisfazione della domanda espressa dalle comunità urbane e territoriali in termini di nuovi bisogni relazionali, qualità dello spazio del movimento, amenità e riconoscibilità identitaria dei luoghi a condensazione collettiva della città.

Nelle grandi città si rinnova il modello attrattivo dei nuovi *poles d'excellence* e dei progetti urbani spesso firmati tanto a livello di master plan che di interventi puntuali da grandi star dell'urbanistica e dell'architettura internazionale; per altri versi, emerge con forza la ricerca della sensibilità culturale nei progetti in comuni medio-piccoli, ove non stonano le "architetture griffate" inserite a nobilitare interventi di sorprendente intraprendenza urbanistica. Ma è il livello di qualità diffusa a stupire piacevolmente: la cultura del disegno infrastrutturale nel caso dei "nuovi luoghi urbani" incardinati su archi e nodi dello spazio del movimento, il recepimento delle nuove istanze dell'habitat sociale, l'interpretazione convincente del turismo sostenibile, la cultura come valorizzazione e recupero del patrimonio storico delle città.

Non è questa la sede per documentare in modo esaustivo il dettaglio dei casi presentati nelle ultime edizioni della rassegna veneziana, ma è apparso opportuno segnalare sotto forma di *spot* alcuni gruppi di esperienze, in particolare quelle che si riferiscono della terza chiave interpretativa, i cui esiti sono più facilmente riconoscibili in virtù del rapporto più diretto con la dimensione fisico-spaziale della città. La scelta ovviamente non è esaustiva, ma pur non avulsa da una buona dose di soggettività, riflette - a giudizio di



Torino, dall'alto:
- progetto del centro culturale
- progetto stazione AV di Porta Susa e torri direzionali
- progetto stazione AV di Porta Susa
- densificazione nel Villaggio media

⁴ In sintesi, si può affermare che il rilancio delle politiche di trasformazione della città sia avvenuto immettendo linfa creativa nella rivisitazione, pur senza stravolgimenti, delle linee di sviluppo tracciate dal PRG del 1995 e costruendo assi e misure di trasformazione condivisa attraverso la prima e la seconda stagione di pianificazione strategica. Sulla scia del successo dei Giochi Olimpici Invernali 2006, evento che ha indiscutibilmente accelerato il disegno di rivitalizzazione urbana già delineato ex ante, la città continua a ricercare nuove opportunità, proponendosi agli interlocutori privilegiati con un'immagine di modernità crescente.

⁵ L'interpretazione attuativa dei quattro ambiti della Spina tiene conto, in sede di allocazione delle funzioni, della necessità di assicurare una corretta integrazione tra nuove attrezzature pubbliche, terziario privato, residenze e parchi urbani, cui sono riservate rilevanti superfici. I quattro ambiti della Spina si caratterizzano con diversi mix e attività caratterizzanti, quali poli d'eccellenza della relazionalità urbana. Spina 2 è dotato di accessibilità privilegiata con la nuova stazione AV di Porta Susa interconnessa alla rete ferroviaria metropolitana e servita dalla nuova linea del VAL, il metrò a guida automatica inaugurato per il primo tratto prima dei Giochi Olimpici Invernali 2006. A Spina 2 sono in progress il raddoppio del Politecnico e il nuovo centro culturale (biblioteca civica e teatro di prosa con progetto premiato a seguito di un concorso internazionale di architettura); con il restauro del complesso delle Officine Ferroviarie Grandi Riparazioni saranno disponibili nuove sedi museali e espositive. Spina 3 si contraddistingue invece per gli incubatori dell'innovazione in multimedialità e telecomunicazioni (Multimedia Park, Motorola) e delle tecnologie ecocompatibili (Environment Park).

chi scrive - una più incisiva coerenza rispetto alle tematiche trasversali discusse fin qui, il che non intende sminuire in alcun modo l'interesse e la validità intrinseca di altri casi non esplicitamente ricordati.

4.1 Spazio di relazione e nuove centralità nelle grandi aree urbane

Il tema dello spazio dei flussi primari che si propone come "precipitato" dei nuovi luoghi urbani di rango metropolitano caratterizza le politiche di molte grandi città capoluogo. Tra queste spicca per originalità e coerenza Torino che si è attivata alla ricerca di una nuova identità economico-culturale basata sulla diversificazione in settori come la ricerca, la tecnologia, la cultura della conoscenza. Si è ripartiti dal processo di modernizzazione infrastrutturale (trasporto sul passante ferroviario, nuova metropolitana, riconfigurazione della viabilità principale) e di rinnovo urbano con la riconversione di grandi aree industriali dimesse già previste dal piano del 1995. Lo scenario *in progress* vede le varie componenti della società civile impegnate nella ricerca di un nuovo ruolo economico per Torino basato su una diversificazione settoriale che coinvolge la ricerca, la tecnologia, la cultura della conoscenza⁴.

La "Spina centrale", inviluppo infrastrutturale principale del progetto, è il precipitato dei nuovi luoghi di relazione incardinati sul passante, il fascio di attraversamento ferroviario urbano, secondo la tendenza, ormai consolidata, a considerare i nodi intermodali e gli ambiti serviti non già come meri luoghi di transito, ma come veri e propri spazi identitari della città, dotati di una dimensione relazionale che travalica la semplice connotazione tecnico-funzionale del trasporto. L'integrazione con funzioni direzionali, commerciali, ricreative, culturali, sociali, le rende motori di ricadute virtuose sulla qualità del tessuto, urbano o territoriale, in cui si inseriscono⁵. Il punto di forza dei progetti in attuazione sembra essere

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

l'attribuzione di una più matura e consapevole valenza morfologica agli spazi pubblici e alle attività di interesse generale che le caratterizzano.

Alle direttrici ferroviarie interrato si sovrappone un'asta viaria di penetrazione a velocità controllata lungo circa sei chilometri che riconnette i principali frammenti progettuali recuperando, anche morfologicamente, la tradizione urbana sabauda dei lunghi assi rettilinei, caratterizzati da ampi rapporti dimensionali e filari alberati. Ciò che fino a ieri ha costituito una ferita aperta nel tessuto della città consolidata, si trasforma in un luogo centrale di grande impatto rappresentativo.

Anche nel caso di Roma, con il nuovo PRG, tra i principi ordinatori per lo sviluppo a lungo termine della città, gioca un ruolo decisivo il tema delle "nuove centralità" di livello urbano e metropolitano insieme alla così detta "cura del ferro", vale a dire il rilancio della mobilità su rotaia a servizio dei poli d'eccellenza. L'obiettivo - non poco ambizioso - è avviare la trasformazione della struttura urbana secondo una configurazione a rete di tipo policentrico attraverso la realizzazione di luoghi densi di "materia urbana", ricchi di attività a forte caratterizzazione identitaria (le "nuove centralità", appunto) capaci di inverare i fulcri attrattori di parti della città tradizionalmente periferiche. Le nuove centralità intendono configurarsi in sostanza come "progetti urbani" caratterizzati da una elevata qualità d'impianto, mix funzionale ricco e articolato, accessibilità privilegiata sostenuta dal trasporto collettivo ad alta capacità, attrezzature e servizi d'interesse generale di livello superiore, rapporto dialogico con il sistema dei parchi e degli spazi aperti dell'agro romano ad elevata valenza ambientale. I requisiti di qualità, integrazione, attrattività sono il *Leitmotiv* dichiarato di progetti come Bufalotta, Romanina o Acilia Madonnetta. I rischi, tuttavia, sono molteplici. Da temere l'implementazione asincrona guidata dalle sole logiche del mercato immobiliare: ingenti

⁶ Tipico, al riguardo, il caso della centralità Bufalotta, in gran parte già realizzata per residenze e grandi superfici commerciali, la cui accessibilità sarà per i prossimi anni affidata alla sola rete viaria.

⁷ Il progetto iniziale (oggi in fase di revisione) è risultato vincitore di un concorso internazionale a inviti; l'impianto si basa su una spina baricentrica nord-sud, che costituisce lo spazio di socialità all'interno della nuova centralità metropolitana e il luogo dove si incrociano tutti i sistemi di mobilità, i nuovi servizi collettivi, la linea di continuità in sequenza degli spazi pubblici e la localizzazione strategica degli edifici che formano *landmark* a valenza urbana: Geode, Mercato, Department Store, Ministero dell'Ambiente, Museo della Scienza e alberghi. Sull'asse centrale la torre del Ministero dell'Ambiente, con i suoi 75 metri d'altezza, sarà il traguardo ottico che segnala idealmente il baricentro dell'intervento per chi proviene dalla Tuscolana o dalla Roma-Napoli.

Il disegno del parco urbano, penetrando nelle reti edificate, migliora la relazione con le zone periferiche del progetto, i quartieri già esistenti, la zona di commercio all'ingrosso e gli spazi di attività lungo l'autostrada Roma-Napoli, stabilendo una relazione simultaneamente centrifuga e centripeta come si richiede ad un effettivo centro.



Roma, vista da ovest della nuova centralità Bufalotta

cupature residenziali prima delle infrastrutture di trasporto collettivo a grande capacità e delle attività integrative di servizio pubblico e privato di interesse generale che spesso si limitano nell'immediato alla grande distribuzione commerciale⁶.

La centralità della Romanina si localizza nella periferia orientale della città, in un'area non strutturata, costituita da borgate abusive (oggi legalizzate) e quartieri autoreferenziali di edilizia pubblica. All'esterno del GRA, tra l'autostrada per Napoli e la via Tuscolana, sono ospitate importanti strutture esistenti e di progetto come gli storici stabilimenti di Cinecittà, l'Università di Tor Vergata (e l'ambito di progetto delle nuove attrezzature sportive per i mondiali di nuoto del 2009), la Banca d'Italia, il nuovo Polo Tecnologico, il Centro Agroalimentare e alcuni forti attrattori commerciali fra cui la prima sede romana di Ikea.

Il progetto tende a riequilibrare le lacune infrastrutturali, garantendo la realizzazione dell'asse tangenziale parallelo al GRA, da Tor Vergata a Ciampino e l'attuazione di un sistema di trasporto collettivo in sede propria capace di connettere il nuovo insediamento con l'intera città e con i quartieri circostanti, a partire dall'attuale nodo di scambio Anagnina della linea metro A e del suo possibile prolungamento fin nel cuore della centralità; il successo del sistema dei nuovi luoghi di relazione previsti è indissolubilmente legato all'accessibilità privilegiata assicurata dal nuovo assetto della rete delle mobilità⁷. Analoghe ambizioni in un contesto differente per il progetto della nuova centralità di Acilia Madonnetta, posta nel quadrante sud-occidentale della città; l'ambito riveste un ruolo strategico per la vicinanza al mare e la contiguità con il GRA, la metropolitana Roma-Lido, l'aeroporto di Fiumicino, la Nuova Fiera di Roma, il tessuto urbano di Ostia e i prestigiosi siti archeologici di Ostia Antica. Il contesto è, però, caratterizzato anche da un insieme di insediamenti differenziati e disomogenei a bassa densità abitativa e note-

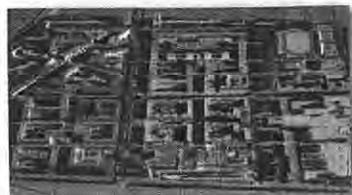
vole carenza di servizi.

Il progetto originale, oggi in corso di rivisitazione, prevede l'insediamento di un sistema di attività e servizi di eccellenza sostenuti da un impianto infrastrutturale a forte valenza morfologico-spaziale⁸, rilevanti superfici per spazi aperti, pubblici e privati, integrati al sistema delle acque e delle infrastrutture. Oltre a una fitta rete di infrastrutture di trasporto su gomma la connessione della centralità con gli insediamenti circostanti dovrebbe essere assicurata da vettore di tipo leggero su rotaia, di collegamento tra la nuova stazione prevista all'intersezione con la Via del Mare-Ostiense a nord e la Cristoforo Colombo, che attraverserà la Centralità, secondo l'asse nord sud e proseguirà fino al quartiere dell'Infernetto. A livello territoriale il sistema di trasporto pubblico è funzionale alla connessione del nuovo insediamento e dei quartieri con esso confinanti all'aeroporto di Fiumicino e alla Fiera di Roma. Il nuovo assetto offre a tutto il quadrante territoriale una generosa dotazione di nuovi servizi di interesse generale e di attività integrative con un programma di implementazione flessibile ad accogliere nuove opportunità. Il panel di attività risponde a due principali esigenze: dotare la zona di Acilia di usi collettivi essenziali, oggi carenti all'intorno, e offrire funzioni rare e pregiate che qualificano tutto il settore urbano; tra queste spiccano una sede universitaria con relativa residenza; un centro sanitario-ospedaliero specializzato; una sede per un palazzo di giustizia decentrato; una quota di uffici pubblici municipali; un parco archeologico (favorito dalla vicinanza di Ostia Antica e dell'aeroporto di Fiumicino)⁹.

A Bologna nel solco del nuovo Piano Strutturale Comunale si delineano le immagini di "Bologna città metropolitana" e di "Bologna città di città" individuando luoghi alla cui trasformazione è affidata la rinnovata immagine della comunità urbana. "Le sette città" sono figure che intendono materializzare le strategie per le diverse parti della realtà insediativa

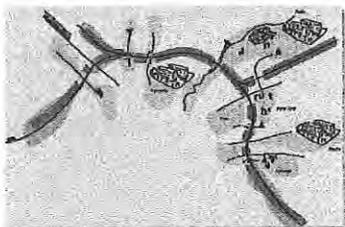
⁸ Rispetto alla frammentazione edilizia e all'assenza di spazio pubblico che oggi connotano questo contesto territoriale, il progetto introduce un principio di compattezza dello spazio urbano, basato su un reticolo di tracciati che ha origine da due assi ortogonali, coincidenti con un doppio filare di pini preesistente che attraversa l'area da nord a sud, e con un antico canale orientato a est-ovest, che viene riattivato e allargato. L'asse centrale nord-sud è costituito da un doppio tracciato stradale, e da un sistema mediano di edifici commerciali con portici al piano terreno e di terziario minuto al primo piano.

⁹ Le funzioni di progetto si completano con commercio distribuito ed organizzato, terziario concentrato e piccolo terziario distribuito, una scuola superiore, un centro parrocchiale, un centro per lo sport *indoor* e *outdoor* collocato accanto al nuovo canale est-ovest, un centro per anziani, attrezzature alberghiere, un centro servizi artigianali, un centro culturale che comprenda diverse attività quali biblioteca, mediateca, sale per esposizioni, sale di riunioni polifunzionali all'aperto ed al chiuso e uno spazio per il tempo libero e lo svago dedicato ai giovani.



Roma, plastico della Centralità Acilia Madonnetta

¹⁰ Per stazione e aeroporto, piattaforme di accessibilità a livello nazionale e internazionale, sono previsti interventi di riqualificazione strutturale. Per i poli di attività di eccellenza (Fiera District, Centro direzionale, Centro Agroalimentare, Università) sono previste azioni di miglioramento qualitativo e integrazione delle attività esistenti, come la realizzazione di nuovi insediamenti (il nuovo polo universitario del Navile o quello del Lazzaretto). Per i luoghi di migliore accessibilità metropolitana (Ravone-aree ferroviarie, fermata SFM San Vitale-Massarenti) si avvieranno azioni di riqualificazione introducendo nuove funzioni di interesse urbano e metropolitano. Infine, nei pressi della città storica, sono stati individuati nuovi luoghi da riprogettare: l'ambito delle ex Officine comunali del Gas, gli ambiti industriali e militari dismessi nella zona Est della Bolognina, le aree militari dismesse dei Prati di Caprara, il sedime sovrastante la ferrovia regionale interrata nella zona Cirenaiica, il grande ambito già occupato del Mercato Ortofrutticolo e la zona interclusa tra infrastrutture di Bertalia-Lazzaretto.



Bologna, dall'alto:
 - la città della tangenziale, schema ideogrammatico
 - progetto del people mover

felsinea. Una di queste è la "città della ferrovia", immagine con la quale si identifica la catena degli spazi urbani (stazione, aeroporto, fiera, luoghi del business) che catalizzano le relazioni internazionali. E' la città che nei prossimi anni ospiterà le trasformazioni più rilevanti e dove avverrà la ricomposizione tra la Bologna storica e il quartiere della Bolognina, attualmente separati dalla ferrovia.

Le linee di trasporto pubblico previste - la navetta stazione-aeroporto (*people mover*), il Servizio Ferroviario Metropolitano, la prima linea della metrotramvia e la filovia a guida vincolata Civis - sono concepite per rivitalizzare i luoghi della "città della ferrovia" che vivranno di intense relazioni reciproche anche attraverso l'efficacia e la sinergia con il sistema dei nodi d'interconnessione modale.

Nella città della ferrovia i principali nodi di interscambio svolgono un ruolo fondamentale: la nuova stazione ferroviaria (dove lo scambio può avvenire tra treni internazionali, nazionali, regionali e metropolitani); l'aeroporto; le fermate-porta del Servizio Ferroviario Metropolitano (dove si intercettano diverse linee ferroviarie con le linee di trasporto urbano); il nodo Fiera-Michelino che, oltre ad essere interscambio con SFM e metrotramvia è destinato all'accesso auto al Fiera District (con un nuovo casello autostradale in costruzione, connesso ad un parcheggio per 5.000 auto e alla realizzazione di quattro nuove strutture alberghiere)¹⁰.

4.2 La risorsa dei parchi ferroviari per le città medie

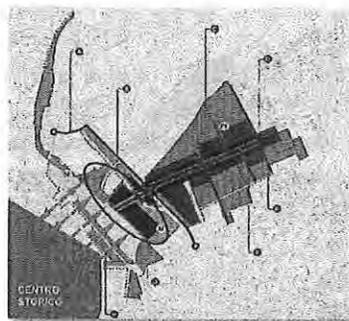
Anche le città a media massa critica si segnalano per creatività progettuale.

A Bergamo il recupero dello scalo merci ferroviario è considerato come decisivo per attivare un virtuoso processo di sviluppo e rigenerazione di tutta la parte sud della città, secondo le linee di sviluppo strategico indicate dal PRG vigente e perseguite dall'amministrazione comunale; grande importanza viene attribuita all'asse Ferdinando da Porta S.

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

Giacomo (margine della Città Alta) a Porta Nuova e alla Stazione ferroviaria, con la previsione di realizzare "un nuovo centro urbano" a cavallo dell'area ferroviaria (Nuovo Sentierone). Un polo intermodale al servizio del trasporto della città e della provincia di Bergamo, una moderna centralità dotata di edifici pubblici per funzioni urbane di qualità e spazi privati dedicati al terziario direzionale, turistico-ricettivo e residenze. La cabina di regia dell'operazione è affidata a Porta Sud spa (RFI, Comune e CamCom di Bergamo) che dopo la redazione di un documento strategico preliminare sta procedendo alla redazione di un Programma Integrato di Intervento che rappresenta lo strumento urbanistico più idoneo a introdurre variazioni significative al PRG vigente e a favorire la cooperazione tra soggetti pubblici e privati in un quadro condiviso.

Il Comune di Novara ha promosso la costituzione di una STU per riorganizzare il Nodo Ferroviario Novarese, da connettere alla linea ferroviaria Alta Velocità Torino-Milano e al nuovo tracciato delle FNM per Malpensa; ulteriore missione è riqualificare l'ambito di prima industrializzazione della città, attraverso interventi di recupero e sostituzione del tessuto attualmente dismesso o sottoutilizzato, per favorire la localizzazione di un Polo Tecnologico. L'ipotesi di trasformazione prevede la riqualificazione e valorizzazione di un ambito urbano di circa 63 ettari, posto a ridosso del centro cittadino, sviluppatosi storicamente attorno al fascio binari della stazione ferroviaria e dello scalo merci, attraverso il completamento del tessuto residenziale, la realizzazione di un nuovo centro direzionale/ricettivo e di un polo tecnologico, accompagnati da interventi di nuova infrastrutturazione, quali la realizzazione di un efficiente polo intermodale passeggeri, "Movicentro", in prossimità dell'attuale stazione ferroviaria e la revisione della viabilità dell'intera area posta ai margini dello scalo ferroviario per migliorarne le condizioni di accessibilità e di relazione con le altre parti della città.



Novara, dall'alto:
- schema del Movicentro
- corridoi infrastrutturali transeuropei

A Cesena la riorganizzazione della mobilità urbana ha il suo principale intervento nel trasferimento del traffico di attraversamento lungo la via Emilia in un'arteria di nuova costruzione, la Secante, il cui tracciato è adiacente al lato nord della ferrovia, in parte nel sottosuolo. La realizzazione della nuova infrastruttura viaria si relaziona con il progetto per il principale ambito di riqualificazione: il tronco interrato attraversa infatti l'ambito del "Nodo Intermodale ferro - gomma" e consente la realizzazione in superficie, al di sopra del tracciato viario, di un "parco lineare". L'ambito, caratterizzato da una forte presenza di aree produttive dismesse o sottoutilizzate, rientra nel Programma di Riqualificazione del comparto ex Mercato Ortofrutticolo (Nodo intermodale ferro-gomma); il progetto si pone gli obiettivi di aumentare la dotazione di verde pubblico e di parcheggi, alleggerire il traffico sulla via Emilia, insediare attività terziarie e direzionali compatibili con la destinazione residenziale (polo universitario, commerciale, strutture ricreative, servizi, ecc.), indurre rilevanti ricadute sul sistema socioculturale, con l'offerta per le categorie sociali disagiate di una significativa quota di edilizia residenziale pubblica; le attrezzature previste per la formazione, la cultura e lo spettacolo (polo universitario, scuole medie superiori, discoteche e ludoteche) aumenteranno la qualità e l'intensità dello spazio di relazione.



Dall'alto:

- Comune di Cesena, PRU, centro intermodale progetto secante
- Pero, connettività infrastrutturale legata alla localizzazione della nuova Fiera di Milano
- Pero, veduta del nuovo Polo della Fiera di Milano

4.3 Grandi infrastrutture, accessibilità e dimensione locale per i piccoli Comuni

Il Comune di Pero persegue da tempo una strategia orientata alla valorizzazione in chiave ecologico-ambientale del suo territorio, incluso nell'hinterland nord occidentale milanese sulla direttrice Malpensa e Sempione. L'innesco attuativo si è concretizzato in virtù delle capacità di contrattazione sulle compensazioni per il passaggio di grandi reti infrastrutturali sul territorio comunale con la realizzazione dei poli d'attività d'eccellenza, come la nuova sede fieristica milanese.

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

Per la realizzazione della tratta TAV Novara-Milano il Comune di Pero, che aveva già concordato la modifica del tracciato, ha ottenuto la bonifica e sistemazione di parti degradate del territorio, la cessione di una grande area attrezzata a parco e la realizzazione di una pista ciclabile per collegare l'abitato al parco del Ticino. L'ammodernamento dell'autostrada Torino-Milano ha consentito di avviare il recupero fluviale dell'Olonza mediante la costruzione di un nuovo ponte e di riqualificare un sovrappasso interno all'abitato.

Ma le trasformazioni più rilevanti sono state ottenute in occasione della realizzazione del polo esterno della Fiera di Milano: il vincolo di un vasto patrimonio fondiario non ancora edificato nel Comune di Pero (circa 100 ettari di nuovo verde attrezzato), il prolungamento della metropolitana, nuovi svincoli e strade a impatto ambientale limitato con funzioni di collegamento tra le direttrici primarie, la chiusura di uno svincolo dell'autostrada interno al centro abitato, una nuova stazione ferroviaria inserita nel sistema interregionale e collegata con i passanti ferroviari di Milano e Torino. E' stato progettato e finanziato un grande parcheggio di interscambio, si sono ottenute risorse per energia alternativa, ecodotti, barriere antinquinamento lungo l'A4 e gli altri svincoli, piste ciclabili, corridoi verdi e riqualificazione di aree degradate.

Diversa l'esperienza in atto nel Comune di Colle di Val d'Elsa: il programma di rivitalizzazione "Fabbrica Colle" crea le condizioni per ristabilire le relazioni tra parti di città all'interno di un "Master plan degli spazi pubblici" che integra specifici strumenti attuativi in un'area comprendente il centro storico di Colle Alta e il centro urbano di Colle Bassa.

Il motore dell'intervento è la rifunzionalizzazione dell'area della Fabbrichina, la prima fabbrica del cristallo d'inizio '900, sviluppatasi a ridosso del centro storico e ormai dismessa. L'intervento di riuso è partito nel 1997, per iniziativa del Comune di Colle di Val d'Elsa e di Colle Promozione Spa,



Colle di Val d'Elsa, dall'alto:
- ingresso del Centro del cristallo
- plastico del progetto di riuso dell'area dismessa "La Fabbrichina"

ed è firmato da Jean Nouvel, che ha curato anche i progetti del parcheggio, del rifacimento della grande Piazza Arnolfo e dell'ascensore di collegamento con la parte alta, fondamentale per ristabilire la connettività interna alla cittadina del Senese. Il nuovo insediamento ingloberà anche il Centro del cristallo, sempre progettato da Nouvel con una soluzione parzialmente ipogea che ne attenuerà l'impatto, celebrando così adeguatamente la vocazione storica di Colle quale primario distretto mondiale del cristallo.

Grazie ai primi effetti positivi, in particolare l'incremento dei flussi d'attraversamento pedonale generati dall'apertura dell'ascensore e dal terminale di Porta Nuova, altri interventi a cascata arricchiscono il programma. Dal 2006 sono partiti i progetti di nuovi significativi riusi: la grande area in cui operava l'azienda Stivercoop, nella parte bassa, e gli edifici dell'ex Ospedale nel centro antico di Colle alta. Contemporaneamente si sta diffondendo l'albergo diffuso in cui la ricettività degli affittacamere, qualificandosi con il servizio di prima colazione assicurato dai pubblici esercizi, offre maggiori opportunità allo sviluppo turistico del territorio.

5. Baglioni per una virtuosa mediazione

I segnali della capacità di trovare soluzioni originali e innovative nelle politiche e nelle pratiche dell'agire in urbanistica, come si è inteso argomentare fin qui, delineano un quadro dinamico ma ancora frammentario.

Nelle numerose occasioni di discussione e confronto sul tema nel nostro paese e più in generale nel contesto della cultura europea, amministratori, professionisti, studiosi, parti sociali, portatori d'interessi diffusi che hanno messo a confronto esperienze e opinioni sul tema della così detta *creative economy* e degli effetti sulle politiche urbane, hanno in larga misura assunto un atteggiamento prudente rispetto alle intriganti quanto ambigue suggestioni di Richard Florida, che utilizza il criterio delle così dette 3T (tecnologia, talento, tolle-

BAGLIORI DI URBANISTICA CREATIVA

ranza) per posizionare in un ideale ranking mondiale la "cifra innovativa" delle città e la conseguente capacità generativo-attrattiva in termini di forza lavoro qualificata, investimenti, benessere, sviluppo, qualità urbana. Pur con i necessari correttivi geografico-culturali, gli esiti delle analisi valutative con il "metodo Florida" applicate alla condizione urbana in Europa (e l'Italia non fa eccezione in tal senso) destano infatti non poche perplessità¹¹. Le riflessioni più convincenti, al riguardo, hanno sottolineato come l'autentica creatività sia fondata in realtà sulla "felice collisione" tra capacità inventiva e radici culturali; in altre parole, la dimensione innovativa della città dipende non tanto dalla percentuale di *bohemian people*, quanto dalla capacità di favorire le condizioni per un uso "poietico" dell'intero capitale umano, inteso come patrimonio di risorse e conoscenze sulle quali è incardinata l'identità delle collettività che danno vita ai luoghi urbani. Lo spaccato che emerge dalle numerose esperienze *in progress* da un lato certamente contraddice lo stereotipo di una realtà nazionale incamminata verso un processo di irreversibile declino rivelando, per certi versi, una sorprendente dose di fantasia e la costante ricerca di percorsi e soluzioni innovative, favorite dalla flessibile declinazione regionale di un quadro normativo centrale in endemico, affannoso ritardo; d'altro canto tuttavia, è appena iniziato il percorso verso il superamento della prima pionieristica stagione di faticoso dialogo tra pianificazione e marketing urbano per approdare a forme più mature e complesse d'integrazione, con in primo piano la promozione d'immagine ai fini del posizionamento competitivo della città in un mercato delle opportunità dalle dimensioni incredibilmente pervasive ed estese. Per il momento e l'immediato futuro possiamo parlare solo di "bagliori di creatività", tensioni in un magma in vertiginoso cambiamento con operazioni certamente promettenti e sostantive, ma non sufficienti a delineare una visione d'insieme matura e organica, univocamente interpretabile in tal senso.

¹¹ Tra gli altri, sembrano interessanti i rilievi critici di Gerard Marlet e Clemens van Woerkens nel saggio *Skills and creativity in a cross-section of Dutch cities*, Utrecht School of Economics, Utrecht University, (2004) con riferimenti alle puntualizzazioni argomentative di Edward Glaeser sul rapporto tra Teoria del Capitale umano e concetto di *Creative Class*.