

Direttore

Piero PEDROCCO
Università degli Studi di Udine

Comitato scientifico

Pier Paolo BALBO
Università di Roma La Sapienza

Margherita TING FA CHANG
Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO
Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN
Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA
Università di Napoli Federico II

ENZO SIVIERO
Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA
Università degli Studi di Brescia

Dionisio VIANELLO
Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

INFRASTRUTTURE URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.

Donato Di Ludovico

Il progetto urbanistico

Prove di innovazione
per il futuro della città





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVII
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0181-0

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: aprile 2017

La pianificazione non è in se stessa né buona né cattiva, né democratica, né dittatoriale. Può essere una cosa o l'altra a seconda degli uomini e della società che la applicano.

PICCINATO 1952, p. 66

Indice

11 *Prefazione*
Pierluigi Properzi

17 *Introduzione*

Parte I

LA CITTÀ DEL POSTURBANO

25 Capitolo I
La fine della città, il trionfo della città

45 Capitolo II
La città del posturbano

53 Capitolo III
L'urbanistica all'epoca della città del posturbano

3.1. Trasformazioni e città: la nascita dell'urbanistica italiana, 59 –
3.1.1. *La semplificazione e la deregulation*, 83 – 3.1.2. *La moltiplicazione
dei Piani: pianificazioni settoriali e tutele separate*, 101 – 3.2. Una breve
storia di una crisi disciplinare, 105

Parte II

CITTÀ E NUOVI MODELLI SOCIALI

129 Capitolo I
Nuovi modelli sociali e nuovi stili di vita

1.1. Il modello europeo, 132

153 Capitolo II
Verso un nuovo modello di città e di intendere l'urbanistica

173 **Capitolo III**
Strumenti dell'urbanistica contemporanea. Prove di innovazione

3.1. Il nuovo ruolo degli spazi pubblici, 187 – 3.2. Il tema del Consumo di Suolo, 204

Parte III

PROSPETTIVE DI INNOVAZIONE URBANISTICA

223 **Capitolo I**
Il progetto urbanistico

1.1. Rappresentazione ed elaborazione, 254 – 1.2. Comunicazione e partecipazione, 266 – 1.3. Il ruolo della Conoscenza per il progetto urbanistico, 279

289 **Capitolo II**
Progetto urbanistico, territorio e area vasta

297 **Capitolo III**
Il progetto urbanistico nel processo di piano

317 **Capitolo IV**
Pratiche di progetto urbanistico

339 **Conclusioni**

343 **Bibliografia**

L'urbanistica all'epoca della città del posturbano

Il campo entro cui si muove questa ricerca, si è già visto, è quello della Città del posturbano quale esito del processo di urbanizzazione che inizia alla fine dell'800, a seguito della rivoluzione culturale del movimento moderno, e che attraverso due guerre mondiali ed una serie di crisi ha prodotto un organismo urbano diverso in maniera sostanziale dalla città tradizionale, quella prodotta dal medioevo, dal rinascimento e dal barocco, pur ricomponendone e riconfigurandone uso e identità.

La *Città del posturbano* è una città senza margini. Spesso molte sue parti non hanno una struttura spaziale ben definita, i comportamenti e le pratiche sociali che la contraddistinguono non si producono più entro dimensioni demografiche proporzionate alla sua dimensione fisica, e infine è una città di cui oggi si stenta a riconoscerne e definirne le identità poiché sono venuti meno i codici che ne regolavano i comportamenti e le pratiche sociali. Si è già detto che nella Città del posturbano le popolazioni appartengono simultaneamente a “collettività multiple localizzate o no”, e sono coinvolte in un flusso permanente che le vede muoversi indistintamente sul territorio, da e verso altre città. Si è definito questo fenomeno *deterritorializzazione*, cioè la perdita di relazione delle popolazioni urbane con il territorio, esito delle incertezze del modello sociale contemporaneo, ma anche dell'affermarsi di una tendenza della società a liberarsi dall'influsso delle istituzioni e del loro radicamento territoriale. A questo fenomeno si è affiancato quello della *metropolizzazione* e cioè della dilatazione, nelle parti di territorio più adatte e più produttive, del sistema insediativo–infrastrutturale con prevalenti caratteri di dispersione e diffusione (Barbieri 2008, p. 1).

*Forme posturbane e telai territoriali*¹

I fenomeni della deterritorializzazione e della metropolizzazione ci inducono a riflettere sul ruolo del territorio nel contesto della città all'epoca del posturbano. Dagli anni '60 emergono nuove forme urbane significativamente diverse da quelle delle città moderne industriali, diverse anche per il modello di rendita fondiaria e nelle geografie sociali. I sistemi di trasporto di massa rompono definitivamente la stretta relazione spaziale tra luogo di lavoro e residenza, consentendo di fatto il decentramento degli usi residenziali nel territorio. Il pendolarismo della popolazione suburbana verso il centro delle città, per motivi di lavoro, crea così problemi di accesso e di congestione, tanto che gli schemi preponderanti utilizzati per la pianificazione della città sono road-building. Il modello di trasporto si è trasformato da *hub and spoke*, per il quale il centro della città (hub) è il punto più accessibile, in reti dove i luoghi più accessibili sono nei nodi delle reti stesse (fig.3.1.).

Queste trasformazioni hanno materialmente modificato il modello di accesso alla città-regione, favorendo la crescita diffusa e rimuovendo la necessità di essere vicino al centro, necessità che aveva mantenuto, per tutto il XIX secolo, compatte le città con modelli di crescita concentrici. In Europa, questo modello del posturbano ha riconsegnato un nucleo ancora vivace, anche se spesso rivitalizzato e reinventato, circoscritto dal suburbio, con espansioni residenziali importanti circondate da un mix di altri sviluppi, come centri commerciali, centri ricreativi, parchi commerciali, ecc.

Le Città del posturbano, derivate da numerosi processi di urbanizzazione quali stratificazioni delle città preesistenti, sono sempre più frammentarie nelle loro *forme posturbane* e caotiche nelle loro strutture, un tema chiave, quello della frammentazione, sia per la forma urbana e territoriale e sia per le geografie economiche e sociali associate. Il primo fattore che ha contribuito a questo modello di crescita è stata l'automobile, vista come il mezzo per liberarsi dalla dipendenza dei mezzi pubblici e collettivi. A questa frammentazione, molto evidente nelle città americane, in Europa si sono opposte alcune caratteristiche precipue: un sistema antico di viabilità, molto complesso e già esistente nell'epoca medievale; la presenza di piazze che rimangono per alcuni versi un importante e comunque simbolico centro di attività; la compattezza delle forme derivate da una lunga

1. La seconda parte del presente paragrafo deriva da una rielaborazione dell'articolo di Pierluigi Properzi in *Territori Flusso, SS16 e ipercittà adriatica* (Properzi 2014, p. 37-41) che riguarda lo Studio di fattibilità per il raddoppio della SS16 nei territori di Marche, Abruzzo, Molise e Puglia (gruppo di studio Università degli studi G. D'Annunzio Chieti-Pescara, Università degli Studi dell'Aquila, Università degli studi del Molise, ANAS).

storia di sviluppo urbano; centri di città vivaci e la forte presenza di elementi simbolici; la stabilità dell'abitare; in alcuni casi la presenza delle mura; un welfare più forte (Carmona et alii 2003, p. 28–31).

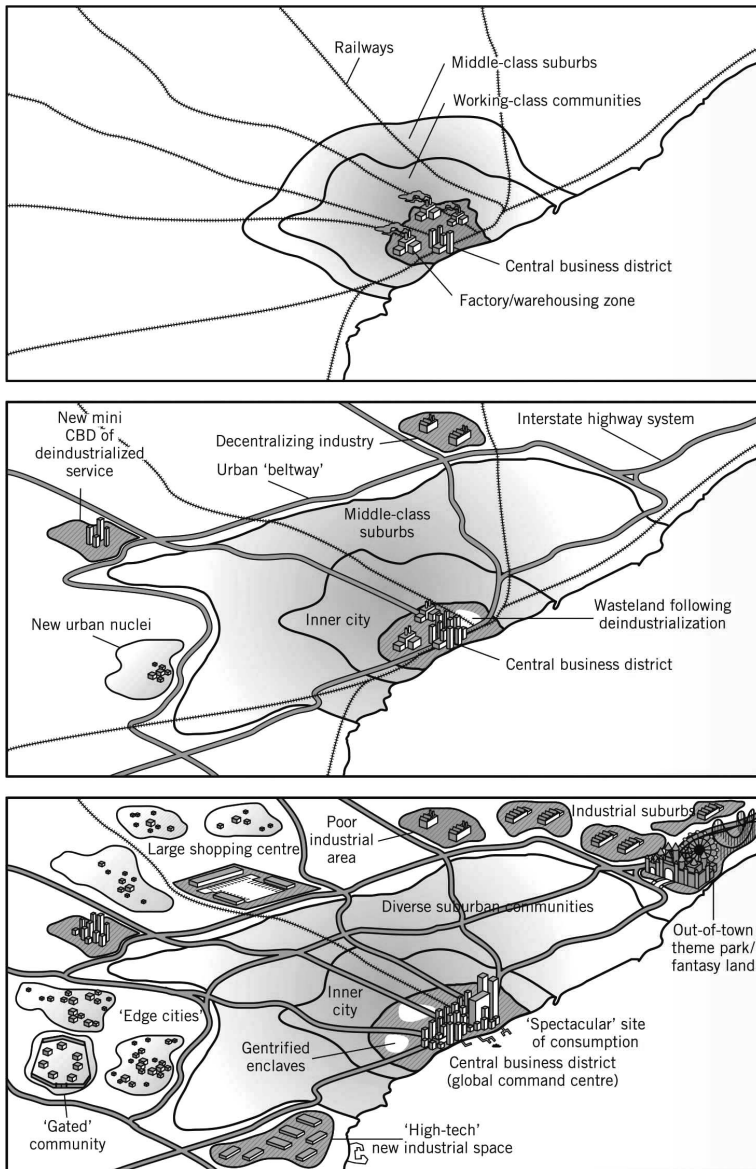


Figura 3.1. Forme posturbane. Il passaggio dalla città industriale (1850–1945, in alto), alla città fordista (1945–1973, al centro) alla metropoli postfordista (1975 in poi, in basso) (Knox, Pinch 2010, p. 31).

Questi elementi, in Italia sono stati introdotti in sistemi di pianificazione che non hanno facilitato la costruzione di catene decisionali efficaci. A parziale giustificazione di tale inefficacia, vi è la modesta interazione con le tutele separate dello Stato e con le forme di valutazione strutturate applicate a Piani e Progetti in maniera spesso endoprocedimentale, senza un riferimento a Quadri conoscitivi e valutativi condivisi. Inoltre, l'assenza di modelli sociali di sviluppo condivisi, sia a livello nazionale che locale, ha alimentato processi di trasformazione non "pianificati" e insostenibili, favorendo l'affermazione inerziale di modelli insediativi a "macchia di leopardo" diffusi, lineari, porosi, etc, ampiamente studiati dalla geografia urbana (Di Ludovico, Properzi 2012, p. 1). La pianificazione / programmazione complessa ha tentato una linea di semplificazione che spesso si è però tradotta in deregulation e nella urbanistica contrattata dei progetti urbani delle archistar.

La costruzione di parti urbane attraverso episodi isolati, progetti urbani sconnessi e decontestualizzati, ha determinato spesso dispersione insediativa, sprawl, rarefazione, alto consumo di suolo, frammentazione delle reti ecologiche, aggressione al paesaggio urbano e periurbano, fenomeni che hanno a loro volta determinato forme urbane caotiche su *telai infrastrutturali* imperfetti, secondo processi autoriproduttivi più che strutturanti. Tali processi hanno pesantemente modificato i sistemi insediativi, in particolare quelli a più alto tasso di metropolizzazione, che ora presentano inedite *forme insediative posturbane* di difficile interpretazione e ancor più difficile governo (Di Ludovico, Properzi 2012). La mancata coerenza tra modello sociale di sviluppo e strumenti di governo del territorio hanno dunque prodotto nei diversi contesti, forme insediative, quelle posturbane, che sono state interpretate in modi diversi (città diffusa (Indovina 1990; Castiglioni, Ferrario 2007), città continua (Morandi, D'Emilio, p. 79–82), città infinita (Bonomi, Abruzzese 2004), periurbanizzazione, paesaggi abitati (RegAbr 2007, RegAbr 2015), etc.), ed alle quali non è corrisposta una trasformazione ed uno sviluppo urbano e territoriale equilibrato e sostenibile. Di contro, i sistemi della pianificazione non sono stati in grado di governare queste nuove forme insediative, limitandosi a governare solo i processi di trasformazione tradizionali, producendo o consolidando al loro esterno ulteriori nuove morfologie periurbane.

Si articolano così *nuove maglie insediative*, in relazione ai flussi ed alle morfologie urbane e territoriali, che si addensano lungo la viabilità dei grandi circolatori e delle penetrazioni ed intorno alle nuove polarità extraurbane: aree commerciali con i loro non luoghi, agglomerati e distretti industriali più o meno grandi e parzialmente inutilizzati, ecc.

Ne sono derivate forme posturbane complesse, che in termini diffusivi nel nostro paese hanno condiviso un endogeno modello di sviluppo sociale: quello della terza Italia, delle piccole e medie imprese a base familiare, con una diversificazione degli investimenti all'interno dello stesso nucleo (pesca, agricoltura, turismo, produzione e *façon*) ed una particolare morfologia territoriale scandita, soprattutto nell'Italia meridionale, dalla sequenza costa bassa, media collina segnata dai solchi vallivi. Questi territori sono storicamente insediati sia nei crinali (centri storici), che nelle zone irrigue (case sparse) ed hanno registrato una radicale trasformazione tra ottocento e novecento in relazione a fenomeni di urbanizzazione derivati dall'industrializzazione, dalla infrastrutturazione (ad esempio la ferrovia) o dalle bonifiche integrali.

Il fenomeno ha assunto dimensioni non previste dalla pianificazione e, pur nella continuità ed omogeneità dei processi, presenta un polimorfismo interno ed una sua razionalità implicita derivata essa stessa, in termini preterintenzionali, dalla razionalità dei Piani.

Rispetto a questo fenomeno, la pianificazione tradizionale non ha elaborato strumenti in grado di interpretare e di governare i processi di metaformismo del territorio e dei paesaggi. Un tentativo viene fatto ad esempio con lo studio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Regione Abruzzo dal titolo *Progetto di Territorio 2, finalizzato alla costruzione di un sistema partenariale tra le regioni Abruzzo, Lazio, Umbria e Marche per la messa in rete e la valorizzazione ai fini turistici delle risorse naturalistiche e ambientali per lo sviluppo delle città diffuse sostenibili ai fini sociali* (RegAbr 2015), che nel contesto della cosiddetta *Italia mediana* (Di Ludovico, Properzi 2015a), una macroarea quale riferimento di governance dei progetti, ha individuato i *Telai territoriali* (Di Ludovico, Properzi, D'Ascanio 2015) con un diverso grado di completezza e di maturità delle relative armature (fig. 3.2.). Nella loro continuità, i telai descrivono un insediamento del tutto particolare sia per la sua estensione, che per una nuova gerarchizzazione delle centralità e dei flussi. Un nuovo modello insediativo nel quale si ricompongono centri storici di media collina, centri balneari gonfiati dal turismo estivo, agglomerati industriali pianificati disposti lungo le direttrici fluviali, i grandi centri commerciali in prossimità dei caselli autostradali.

Le città medio grandi, che ne rappresentano i poli urbani nei quali si concentrano i servizi di livello superiore e raro, sono esse stesse parte di questo nuovo modello insediativo che si struttura su maglie infrastrutturali, spesso incomplete, sulle quali si duplicano le centralità minori che costituiscono le alternative ai margini delle maggiori. Queste maglie, o telai territoriali, hanno una loro autonomia e spesso diversificata dimensione e struttura che non replica quella urba-

na tradizionale in termini di centro–periferia, né di relazioni funzionali, ma ne postula una diversa declinazione. Nei vertici dei telai ci sono spesso, non sempre, aggregazioni insediative storiche, anche se il loro sviluppo posturbano è avvenuto per diffusione lineare lungo le aste, con una caratterizzazione essenzialmente produttiva (Aree e Nuclei industriali) e commerciale. Inoltre, all'interno del telaio si sono mantenute le attività agricole e i loro insediamenti sparsi, ma sono state incluse (perimetrare) anche aree naturalistiche di notevole valore (fig. 3.2.). Sono i Paesaggi come risorse da attivare per un differente modello di sviluppo, come nuovi territori da abitare, sono i Paesaggi a rete come ordito di un territorio frammentato, come sfera che avvolge la vita quotidiana, luoghi di coabitazione o separazione, di metamorfosi o di insediamenti, materia di nuove forme di pianificazione (Lanzani 2003, p. 206 e seg.).

Il *progetto urbanistico* (si veda la terza parte del volume) si occupa prevalentemente delle frange tra città e territorio posturbano, interviene cioè sulla trasformazione autopoietica di questi territori e sulla coerenza delle forme posturbane nella loro contiguità e sovrapposizione governando la formazione di un puzzle cui non si conosce la forma finale.

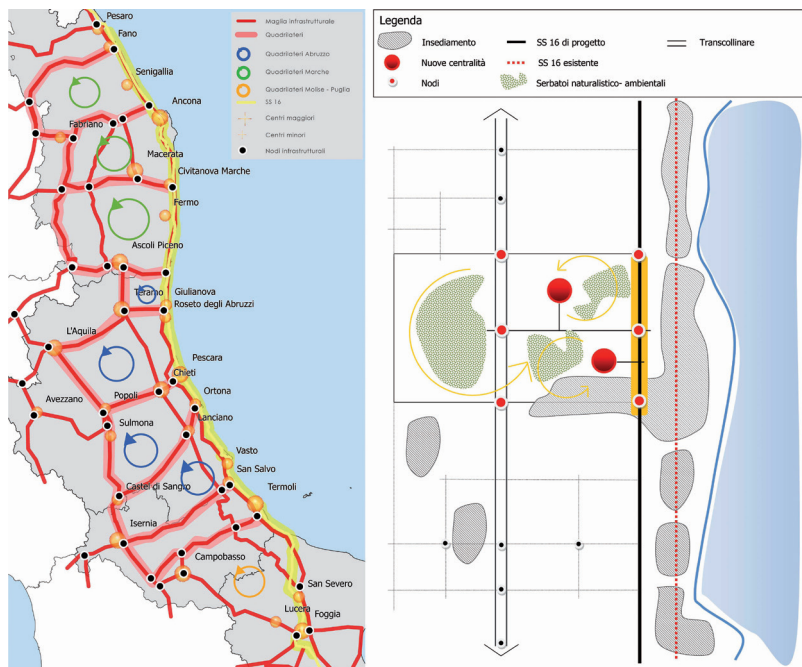


Figura 3.2. A sinistra i telai territoriali della fascia adriatica, a destra lo schema ideale di telaio territoriale (Properzi 2014, p. 39, 40).