

# TRASPORTI

# *& cultura*

50

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ**

Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2018  
anno XVIII, numero 50

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia

e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Scientifico

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti  
Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg

Marco Pasetto  
Università di Padova

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università Iuav, Venezia

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2018 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2018

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

**TRASPORTI**

**5 LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ**  
di Laura Facchinelli

**7 50 NUMERI**  
di Laura Facchinelli

**13 BREVI NOTE SULLA CONDIZIONE  
ATTUALE DELLA CITTÀ**  
di Franco Purini

**19 TRASFORMAZIONI IN CORSO,  
DELLA CITTÀ E DELLA SUA GENTE**  
di Giandomenico Amendola

**25 CITTÀ: MEMORIA, INNOVAZIONE,  
IDENTITÀ**  
Intervista ad Alberto Ferlenga a cura di Laura  
Facchinelli e Oriana Giovinnazzi

**31 IL PAESAGGIO URBANO COME  
INTERPRETE DELLE SFIDE DELLE  
CITTÀ DI OGGI E DOMANI**  
di Andreas Kipar

**39 CONDIZIONI DELL'ABITARE E  
POLITICHE URBANE IN ALCUNE  
ESPERIENZE EUROPEE: NUOVE SFIDE  
PER IL PROGETTO DELLA CITTÀ**  
di Chiara Mazzoleni

**47 DALLA RACCOMANDAZIONE  
UNESCO ALLA CITTÀ CREATIVA:  
QUALE FUTURO?**  
di Viviana Martini

**51 LA CITTÀ, I CITTADINI E LA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE. NOTE DI STORIA  
RECENTE**  
di Stefano Maggi

**59 L'ENERGIA DELLA CITTÀ.  
ABBIAMO VISSUTO 150 ANNI  
IN UNA BOLLA ENERGETICA**  
di Emanuele Saurwein

**67 ARCHITETTURE DEL CORPO  
URBANO. PERCHÈ LA CITTÀ DI OGGI  
NON È RAPPRESENTATIVA**  
di Zeila Tesoriere

**75 MUSEI, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ.  
I CAMBIAMENTI IN AMBITO ESPOSI-  
TIVO E MUSEALE NELL'OTTICA DEL-  
LA PSICOLOGIA ARCHITETTONICA**  
di Leonardo Tizi e Francesca Pazzaglia

**83 UN CAMION CHE PASSA È MUSICA?**  
di Ricciarda Belgiojoso

**89 DALLE NUOVE PRATICHE DI  
MOBILITÀ AL PROGETTO: LETTURE  
SENSIBILI DI SHANGHAI**  
di Cristiana Mazzoni e Irene Sartoretti

**97 BRIDGING WORLDWIDE. APPUNTI DI  
VIAGGIO**  
di Enzo Siviero

**103 LISBONA. TRASFORMAZIONI DI  
UNA CITTÀ EUROPEA**  
di Giuseppe Mazzeo

**111 NUOVI SCENARI URBANI PER LA  
MILANO DEL 2050**  
di Maria Cristina Treu

**119 VENEZIA SOPRAVVIVRÀ AL  
TURISMO 4.0?**  
di Paolo Costa

**125 TEMA JOURNAL OF LAND USE,  
MOBILITY AND ENVIRONMENT:  
L'ESPERIENZA DEL PRIMO  
DECENNIO**  
di Rocco Papa e Anna La Rocca

*cultura*

**131 DALLA POLIS ALLA COSMOPOLIS:  
CONSIDERAZIONI SUL CON-VIVERE  
E LE SUE METAFORE**  
di Giuseppe Goisis

**137 CARATTERI PERCETTIVO-ESPRES-  
SIVI DELLA FORMA ARCHITETTO-  
NICA CONTEMPORANEA NELLA  
VALORIZZAZIONE DELLE IDENTITÀ  
PARTICOLARI**  
di Michele Sinico

**143 LA CITTÀ NEL DIBATTITO CON-  
TEMPORANEO, FRA TRADIZIONALI  
QUESTIONI E NUOVE SFIDE.  
CONVEGNO INU A NAPOLI**  
di Marichela Sepe

**149 BIENNALE ARCHITETTURA,  
ALLA RICERCA DELLA LIBERTÀ**  
di Laura Facchinelli

# La città, specchio della società

di Laura Facchinelli

*Il tema di questo numero della rivista – il numero 50, un traguardo per noi importante – nasce dalle esperienze maturate in questi anni, lungo il filo conduttore delle modalità del costruire nel paesaggio. Costruire le infrastrutture innanzitutto (ferrovie, strade, viadotti...), che hanno un grande impatto per le loro dimensioni e la durata nel tempo. Costruire condomini, capannoni, sempre più spesso centri commerciali, che trasformano le periferie delle città. Costruire all'interno delle aree urbane, e in particolare nelle metropoli, dove si moltiplicano i grattacieli. Ci poniamo interrogativi sul presente e sul futuro delle nostre città.*

*Il nodo cruciale della nostra rivista è infatti quello dell'ambiente costruito. Lo affrontiamo tenendo ben presenti le esigenze della modernità, il doveroso impulso allo sviluppo, là dove il costruire – per esempio – una nuova linea ferroviaria costituisce un progresso in termini di un servizio di trasporto più veloce a disposizione di tutti, fondamentale quando si possono migliorare i collegamenti fra le nazioni. Con la massima considerazione per le istanze di tutela dei territori attraversati, tutela che presuppone un progetto efficace e rispettoso, condiviso con le popolazioni.*

*Anche nel caso della città, della quale ora ci occupiamo, la qualità del progetto determina la bellezza o disarmonia di un luogo, influenzando in modo positivo o negativo l'ambiente vita e ipotecendo il futuro, spesso in modo irreversibile. Abbiamo sottolineato più volte che le piazze delle nostre città sono ricche di storia, con testimonianze immortali dei grandi dell'architettura, e anche gli edifici più modesti dei secoli passati ci appaiono preziosi, se confrontati con certe costruzioni degli ultimi decenni. Prima si costruiva con materiali solidi, idealmente "per sempre", mentre in seguito – per incapacità di giudizio, o per gretto calcolo di utilità – si è costruito e basta.*

*Fin qui il confronto fra passato e presente nel nostro paese. Ma ci poniamo interrogativi anche in un orizzonte più ampio. Più ampio in termini geografici, per constatare che le metropoli nei diversi continenti crescono a dismisura e sono ormai, spesso, omologate e prive di identità. Ma l'orizzonte può essere più ampio anche in termini temporali, per cogliere le nuove tendenze dell'architettura, la quale, se è capace di slanci innovativi straordinari, talvolta stravolge il nostro orizzonte visivo con scenografie arroganti quanto sterili, inadatte ad evolvere il proprio linguaggio, tanto che saranno sostituite, presto o tardi, da altre mode. Contemporaneamente, però, si affermano istanze opposte, che vogliono i cittadini protagonisti, e anzi li vedono attivi nel modellare i luoghi nei modi adatti alla propria esistenza. Sempre più si diffondono ricerche tecniche e sensibilità personali volte a un uso sensato e lungimirante delle risorse energetiche. E queste esigenze già orientano alcuni progettisti.*

*Da alcuni decenni il mondo sta cambiando, radicalmente. A cambiarlo siamo noi. Noi che - disorientati nel generale crollo dei valori, storditi dalla tecnologia galoppante, timorosi per le minacce amplificate nell'oceano informe del web – anche nel costruire edifici e piazze proiettiamo le nostre scelte condizionate, le nostre incertezze. Pertanto i luoghi che cambiano, nella loro fisicità, costituiscono uno specchio che ci rimanda l'immagine di quello che siamo. Ed ecco il tema di questo numero che analizza i cambiamenti della città-specchio, accostando le modalità interpretative dell'Architettura, della Filosofia, della Sociologia, della Psicologia, della Storia, delle Arti.*

*Per costruire questo scenario a più voci, abbiamo interpellato gli autori che hanno collaborato con la rivista nei 18 anni della sua esistenza. Hanno risposto in tanti. Ne risulta un panorama molto articolato, dalla complessità delle trattazioni accademiche alla leggerezza degli appunti di viaggio. Si parla di due città italiane impegnate su versanti differenti: una è orientata su progetti architettonici ambiziosi e innovativi, l'altra è assediata da un numero di turisti sempre crescente, rischiando di restarne travolta. Si affronta, doverosamente, il tema della mobilità sostenibile, ed è preziosa la testimonianza di un lavoro comune fra due continenti. Alcuni articoli sono sorprendenti, come quello che intreccia l'architettura con la musica. Hanno scritto anche i responsabili di una rivista universitaria che affronta argomenti a noi molto vicini. Nelle pagine che seguono presentiamo pertanto un affresco sulla città che ci aiuta a riflettere sul nostro modo di essere.*



# Condizioni dell'abitare e politiche urbane in alcune esperienze europee: nuove sfide per il progetto della città

di Chiara Mazzoleni

Nell'esplorare alcuni aspetti del fenomeno urbano contemporaneo, Carlo Donolo ha anteposto due condizioni che designano le città che, più di altre, possono aiutare a comprendere le nuove configurazioni del rapporto tra spazio e società e, più specificamente, la nuova centralità della città nel costituirsi delle disuguaglianze sociali. Secondo Donolo, la città è l'ambito nel quale si determina "la sola connessione razionale tra la sfera privata e quella pubblica, tra nuda vita e sfera sociale", dove le due dimensioni fisica e sociale si compenetrano e si creano le condizioni evolutive dei rapporti tra le persone. Essa è anche l'ambito dove si formano "opportunità asimmetriche" e "che genera – oltre a ospitarlo – il diseguale in tutte le sue forme" (Donolo, 2011).

La città è il contesto in cui storicamente si è formata la compresenza di popolazioni plurime, dalla quale hanno origine problemi di adattamento e integrazione (Ranci, 2010).

Da alcuni decenni essa è diventata il luogo dove questi problemi hanno prodotto forti tensioni. Ovvero il luogo dove si sono manifestati in modo particolare e si sono esacerbati gli esiti dei mutamenti economici e delle relazioni sociali indotti dalla rivoluzione neoliberale, dalla globalizzazione e dai fenomeni migratori. La distribuzione delle opportunità tra gli individui e i gruppi sociali – in termini di risorse, servizi e accessibilità, intesi come diritti umani fondamentali (Soja, 2010) – è diventata ancor più asimmetrica. Le disuguaglianze sociali sono state per lungo tempo accettate come differenze tra classi nella misura in cui era riconosciuto lo status di cittadinanza, con il suo corollario di diritti prima civili e politici, quindi anche sociali, ed era riposta fiducia nelle capacità regolative dello Stato sociale (Marshall, 2002). Con la progressiva contrazione delle prestazioni di quest'ultimo, la cronica crisi fiscale e l'intensificarsi dei flussi migratori globali, esse si sono tradotte in fenomeni inediti di disgregazione, segregazione spaziale, crescita della vulnerabilità ed esclusione sociale, contestualmente alla trasformazione della cittadinanza in paradigma escludente.

Questi fenomeni sono la manifestazione più evidente del consistente mutamento in atto nelle città ed evidenziano come le condizioni dell'abitare siano al centro di questo mutamento.

Prendendo come riferimento la città europea, segnatamente alcune tra le città di simile grado più inserite nella competizione internazionale che si differenziano per tradizione amministrativa e capacità di governo, con un orientamento dell'attenzione soprattutto sulle questioni insorgenti dell'aggravarsi delle disuguaglianze e dell'accen-  
tarsi delle dinamiche di polarizzazione sociale

## Conditions for living and urban policies in some European experiences: new challenges for the design of cities

by Chiara Mazzoleni

The city is the context in which the coexistence of different populations has formed historically, leading to problems of adaptation and integration. In recent decades, it has become the place where these problems have produced strong tensions and been exacerbated by the economic changes and social relations induced by the neoliberal revolution, globalization and migratory phenomena. This article, with reference to the European city, focuses on issues arising from the aggravation of inequalities and the accentuation of the dynamics of social polarization in the processes of producing space, and examines them as one of the spatial implications of public housing policies. In the cases considered, the projects developed in the second half of the twentieth century have contributed to the fragmentation of the city into many separate and disconnected parts, through the application of a simplified functional formula.

The main challenge that the contemporary city poses to urban planning and to public policies, concerns the social, as well as environmental, sustainability of transformations, i.e. the mitigation of the growing asymmetry of the opportunities offered by the city as a living environment to its increasingly heterogeneous populations, as well as the reconstitution of its connective capacity. In this direction, Sennett's contribution concerning the open city is considered very fertile, and the paper indicates the main suggestions that can derive from it for contemporary urban planning.

Nella pagina a fianco, in alto: Amsterdam, Plan Zuid, parte (1920-40); in basso: Amburgo, Weltquartier dopo l'intervento di riqualificazione attuato attraverso il programma dell'IBA-Hamburg.



1 - Barcellona, trasformazione di un tratto della strada di circonvallazione interna (Ronda del Mig) a trincea, nella Rambla de Brasil, attraverso la copertura della strada.

2 - Nella pagina a fianco, in alto: Barcellona, il grande spazio pubblico lineare della Rambla de Brasil, ottenuta attraverso la copertura della strada di circonvallazione interna a trincea (Ronda del Mig).

3 - Nella pagina a fianco, al centro: Milano, condizioni di degrado di parte degli immobili del quartiere San Siro (fonte: the submarine, servizio di informazione online).

4 - Nella pagina a fianco, in basso: Milano, quartiere Gratosoglio (1963-71).

nei processi di produzione dello spazio, è possibile rilevare come il manifestarsi di questi fenomeni e la misura del loro impatto varino in relazione a diversi fattori. Tra questi, uno in particolare è tornato a imporsi nella riflessione urbanistica e attiene all'eredità della città funzionale, considerata in primo luogo dal punto di vista delle implicazioni spaziali delle politiche abitative pubbliche. Esse si differenziano, nei diversi casi, relativamente al ruolo svolto dalle politiche urbane, alla qualità delle istituzioni, delle regolazioni e delle culture di governo, così come alle pratiche di democrazia partecipativa, attraverso le quali si forma senso civico e viene legittimata la sfera pubblica (Donolo, 2012).

## Esperienze di edilizia sociale nella prima metà del Novecento

Se si segue il percorso della formazione e dell'evoluzione della città funzionale, si possono distinguere sostanzialmente due fasi, tra loro separate dall'avvento della seconda guerra mondiale: una caratterizzata dalla ricerca di soluzioni insediative alternative alla città tradizionale, l'altra segnata

dall'affermazione, dal dispiegamento e al tempo stesso dall'applicazione convenzionale e riduttiva del programma del movimento moderno.

Nel corso della prima metà del Novecento, in particolare nel periodo tra le due guerre, si è tentato di dare forma a idee di città attraverso le quali sono state veicolate nuove visioni della società e della modernità. Si tratta di proposte che da un lato hanno ricercato un rapporto di continuità con la città tradizionale, mentre dall'altro ne hanno prefigurato un'alternativa. Nelle esperienze più significative di Amsterdam, Vienna e Amburgo, una serie di quartieri, costituiti da grandi isolati residenziali, attrezzature collettive e ampi spazi pubblici, ha riflesso la sua forza ordinatrice sulla città di espansione (oggi parte consistente dell'area centrale).

Il progetto di questa parte urbana, basato su una visione della costruzione della città orientata verso nuovi fini sociali, a partire da una concezione dell'abitazione come bene collettivo, restituisce il senso della rilevante sperimentazione delle riforme di struttura di matrice socialdemocratica, tra loro correlate, negli ambiti della produzione edilizia, dell'organizzazione del lavoro, delle professioni e della gestione della città, avviate dalle avanguardie nord-europee, in una fase dirimpante dei processi di urbanizzazione. Impegnata in questo sforzo - come ho già avuto modo di precisare - è stata una élite tecnico-professionale che ha sostenuto "la necessità di spostare il dibattito sulla riforma dell'architettura nel campo dell'urbanistica" e ha identificato "quale ambito in cui esercitare il nuovo ruolo professionale la gestione della produzione edilizia e del suolo urbano", entro una prospettiva nella quale all'amministrazione pubblica era stato assegnato "un ruolo determinante nella regia dei processi di costruzione della città e nell'attuazione di un programma di interventi pubblici di considerevole impegno" (Mazzoleni, 2013a).

In particolare a Vienna, dove l'attività edilizia era passata sostanzialmente nelle mani dell'amministrazione pubblica, in questo periodo sono stati realizzati circa 70 mila alloggi (il 70% di tutta la produzione tra le due guerre), nella corona immediatamente adiacente al centro, in superblocchi (*Hof*) di alta densità, con elevate condizioni igieniche e ricchezza di servizi sociali. Edificati su aree acquisite dall'amministrazione e finanziate dal gettito assicurato dalla tassazione applicata sulla costruzione di nuovi alloggi, per colpire i ceti parassitari detentori di rendite immobiliari e attuare una nuova giustizia distributiva, questi monumenti dell'edilizia di massa si sono distinti per una gestione collettiva basata su un "fourierismo domestico, teso a esaltare i valori autonomi di una democrazia residenziale" (Tafari, 1976).

Anche nel contesto italiano, nonostante il differente clima politico e culturale, significative sono alcune esperienze che hanno cercato di proporre forme di organizzazione urbana per quartieri, ispirate al "nuovo spirito" modernista d'oltralpe, come nel caso di Milano, città con maggiori legami culturali con l'Europa. Qui, sia pure marginali rispetto all'intenzionalità di rafforzare la centralità urbana e di realizzare strutture pubbliche rappresentative, i principali interventi di edilizia popolare progettati negli anni Trenta hanno cercato di superare la concezione dell'architettura come gesto individuale, soggettivo, riconducendola alla logica e alla razionalità, attraverso l'applicazione del principio dell'edilizia aperta - che sarebbe diventato presto uno schema di routine - e denunciano la loro alterità rispetto al tessuto edilizio consolidato.

TRASPORTI & CULTURA N.50

Nei casi di Amsterdam e di Amburgo la realizzazione di questi quartieri di rilevante valore civile e urbano, consentirà a queste città di dotarsi di un consistente patrimonio pubblico di alloggi in locazione e di affermare una nuova concezione del governo urbano, che si consoliderà nel corso del Novecento. Diversamente, nel caso di Milano, per deficit cumulativi e intrecciati di azioni di governo e di performance delle istituzioni, si procederà alla progressiva alienazione dell'edilizia residenziale pubblica e all'abbandono in uno stato di forte degrado, sia fisico sia sociale, di queste parti urbane.

## Caratteri dell'edilizia sociale nel dopoguerra

Una sostanziale discontinuità con la città consolidata si è manifestata soprattutto dal dopoguerra, per tre decenni, e si è espressa attraverso il formulario funzionalista più semplificato. All'acuirsi della questione abitativa si è cercato di rispondere soprattutto in termini quantitativi, con metodi di costruzione industrializzati e la realizzazione di grandi insediamenti di iniziativa pubblica, edificati su aree per lo più esterne e applicando i principi dell'architettura e dell'urbanistica moderne. Principi basati su una concezione specializzata dell'abitare, che hanno dato origine a parti urbane di carattere unitario, con elevata densità di popolazione, omogenee e rigide nella loro concezione. Nei casi di Amsterdam, Amburgo e Lione, essi si sono tradotti in ambiziosi esperimenti di città modello, con trame del costruito dilatate e tipologie edilizie seriali (a *redents*), o di grandi quartieri costituiti dalle più diffuse tipologie dell'edilizia aperta (torri, barre, schiere) o da isolati nelle loro diverse versioni. Si tratta per lo più di insediamenti concepiti come parti urbane autonome – o nuclei satellite – dotati di ampi spazi aperti, prevalentemente destinati a verde, delle principali attrezzature collettive, di aree a parcheggio e di strutture commerciali.

In altri casi – come Milano e Barcellona (nel corso del periodo franchista) – alla realizzazione di queste parti di città, per lo più marginali e segregate ai confini dell'area urbana, non ha corrisposto né la costruzione di infrastrutture per la mobilità adeguate, né la dotazione dei servizi e delle attrezzature collettive essenziali. Qui il degrado sociale si è saldato con quello ambientale, per cui a questi particolari luoghi di scarto, diventati una concentrazione di disagio, vulnerabilità e devianza sociali, è stato associato un forte stigma negativo.

Nei casi esaminati, scelti come esempi delle differenti modalità attraverso le quali si sono configurati i luoghi destinati ai ceti meno abbienti, interessati da insediamenti di edilizia sociale, alla frammentazione e separazione della città in unità tra loro sconnesse, incoerenti e spesso socialmente segregate hanno contribuito in modo significativo gli interventi realizzati soprattutto in questa fase. A rafforzare le fratture nel tessuto urbano, sempre in questa fase, si sono aggiunte le infrastrutture della mobilità, dai viadotti, alle autostrade urbane (a trincea o a raso), alle circonvallazioni, il cui forte impatto ambientale ha diffuso condizioni di degrado nella parti urbane interessate. Inoltre, nel corso del tempo, in questi insediamenti si è registrata una significativa mobilità della popolazione residente e si è assistito a una progressiva sostituzione degli abitanti verso i li-





5 - Parigi, Plan Voisin di Le Corbusier (maquette, 1925), figura iconica della sostituzione della città tradizionale, intesa come sistema aperto, con la città progettata come sistema chiuso.

velli più bassi della stratificazione sociale e a una significativa crescita di immigrati stranieri, per cui gli stessi sono diventati epitomi della città multietnica e della questione delle periferie. Contestualmente le aree urbane centrali sono state interessate da un movimento opposto, di sostituzione della popolazione, precedentemente costituita in prevalenza da un ampio ceto medio, con una élite urbana con elevato tenore di vita.

Questi fenomeni sono uno degli aspetti delle profonde trasformazioni economiche e sociali indotte dalla transizione post-industriale e dalla globalizzazione. Trasformazioni che hanno inciso sulla capacità delle città di coniugare le esigenze dello sviluppo economico e della competitività con quelle della coesione sociale e ne hanno sconvolto le condizioni di equilibrio e coerenza interna che le ha distinte per lungo tempo (Ranci, 2010).

La capacità di mitigare le disuguaglianze spaziali e di arginare lo sfaldamento interno della città o di contro di acuirlo, si riflette – differenziando notevolmente tra loro i casi di città richiamati – sulle condizioni dell'abitare, la qualità della vita, la consistenza e i requisiti dei beni pubblici, quindi sui rapporti sociali.

## L'evoluzione recente

Ad Amsterdam, Amburgo, Vienna, Monaco e Lione, soprattutto a partire dagli anni '90 del secolo scorso, quando si sono dispiegati gli effetti del mutamento economico e della crisi del welfare, si è operato un importante rilancio degli strumenti di governo urbano e la rilevanza dell'abitare è stata assunta come centrale nell'agenda politica. Interventi di riqualificazione dei quartieri di edilizia sociale e di rigenerazione della città esistente sono stati progressivamente inglobati in una vera e propria politica

pubblica del territorio. Al tempo stesso una sostanziale revisione – sia pure attuata in modi differenti nei vari casi – dei principi sottesi alla gestione delle trasformazioni urbane ha consentito di dirigere gli interventi sulla città in chiave redistributiva e di legittimare socialmente le azioni di governo attraverso il rafforzamento del ruolo della partecipazione della popolazione. Gli esiti dell'accrescimento delle utilità pubbliche usualmente conseguibili nei processi di trasformazione sono stati molto rilevanti in termini di investimenti nella rigenerazione dello spazio pubblico e nell'edilizia sociale, sia nei nuovi interventi o nei progetti di rifunzionalizzazione di aree dismesse, sia in operazioni di riqualificazione dello stock esistente.

Un'acutizzazione delle disuguaglianze spaziali, un deperimento dei beni pubblici e una sempre più difficile integrazione tra le differenti parti urbane sono invece aspetti che contraddistinguono la condizione urbana di Milano. La quale è interpretata da alcuni studiosi come esito di una "modernizzazione mancata" – dove l'azione di governo, soprattutto nei decenni a cavallo del nuovo secolo, si è contraddistinta per l'evidente inadeguatezza delle classi dirigenti della città (Sapelli, 2005) – della profonda debolezza dei dispositivi di regolazione e del loro sostanziale asservimento alla logica del mercato e alle strategie dei grandi operatori finanziari.

Limitandoci a considerare gli interventi sui quartieri più svantaggiati, Milano si imporrà alle cronache per l'emergenza casa e la gestione fallimentare del patrimonio di edilizia pubblica (di proprietà del Comune e dell'Agenzia regionale per l'edilizia residenziale). Pur essendo il più consistente in termini quantitativi tra le città italiane, questo patrimonio attualmente si è ridotto a circa 41 mila alloggi dell'Agenzia regionale, in seguito ai piani straordinari di vendita, e 28 mila alloggi del Comune e, nel complesso, richiede interventi straordi-



6 - Amsterdam, quartiere Bijlmermeer, modello dell'urbanistica e dell'architettura moderne (anni 1966 e seguenti).



7 - Amsterdam, quartiere Bijlmermeer dopo gli interventi di riqualificazione.

nari di manutenzione per più del 33% dello stock. Le condizioni di abbandono e di degrado di questi quartieri, diventati isole di malessere, "spazi-contenitori delle tensioni fra istanze globali e locali" (Corna Pellegrini, 2007) hanno comportato sia la formazione di frontiere interne allo spazio urbano, sia lo sfaldamento progressivo dei legami sociali che precedentemente li caratterizzavano. Di contro, tra i casi di città considerati – che si sono distinti per il recupero e la riqualificazione edilizia e ambientale dei quartieri popolari

– Amburgo raggiungerà caratteri di esemplarità con il progetto "Global Neighbourhood", relativo all'insediamento di edilizia pubblica Weltquartier di Wilhelmsburg (una tra le parti urbane storicamente più marginali), con forte presenza di immigrati stranieri, inserito nel programma dell'IBA Hamburg e gestito dalla società municipalizzata di edilizia sociale (SAGA/GWG), azienda istituita nel 1922, che attualmente amministra uno stock di oltre 130 mila alloggi. Qui, come a Monaco, in tutti gli interventi di rigenerazione urbana, verrà



8 - Amsterdam, HafenCity, Magellan Terrassen, uso dello spazio pubblico (foto: Elbe&Flut).

assicurata, da dispositivi di redistribuzione del plusvalore da questi generato a favore della formazione di beni pubblici, la realizzazione di uno stock di edilizia sociale non inferiore al 30%, oltre a infrastrutture, attrezzature collettive e aree verdi (Mazzoleni, 2013b).

Nelle esperienze europee che si distinguono per la capacità di regia pubblica dei processi di trasformazione urbana, in termini di investimenti, regolazioni, di governo della produzione di beni pubblici e privati e per un più elevato "spessore istituzionale", la riqualificazione della città esistente è quindi servita sia a rilanciare il ruolo del progetto di lungo periodo e del piano più in generale, sia ad accrescere le utilità collettive finalizzate ad affrontare il riemergere di forti tensioni abitative e a contenere le disuguaglianze sociali e spaziali.

## La prospettiva della "città aperta" e le sue implicazioni per il progetto della città

La principale sfida che la città contemporanea pone al progetto urbanistico, e alle politiche pubbliche, se da un lato attiene alla sostenibilità sociale, oltre che ambientale, delle trasformazioni, ossia alla mitigazione della crescente asimmetria delle opportunità offerte dalla città come ambiente di vita alle sue sempre più eterogenee popolazioni, dall'altro concerne anche la ricostituzione della sua capacità connettiva. Se attraverso ingenti programmi di riqualificazione e rigenerazione urbana in alcune città europee, come si è accennato, si è cercato di facilitare l'accesso all'abitazione a fasce sociali con reddito medio-basso, ciò è stato conseguito prevalentemente attraverso misure volte a creare nuove "centralità", con azioni di rinnovamento di ambiti urbani degradati e investimenti sullo spazio pubblico e sulle attrezzature collettive che hanno però spesso comportato un'estensione del divario di rendita (*rent gap*) nell'area urbana, quindi processi di sostituzione di popolazione in

zone che presentavano una bassa attrattività e dove ancora significativo era il comparto dell'affitto a prezzi contenuti.

Si può quindi dire che la difficile conciliazione tra capacità attrattiva e capacità connettiva della città contemporanea, affrontabile solo in parte con politiche di sostegno della popolazione economicamente più vulnerabile – che è destinata a crescere anche per l'aumento dei flussi di migranti e per l'incipiente processo di polarizzazione sociale – richiede un nuovo orientamento del progetto della città. Un orientamento che sappia misurarsi con il persistere, anche in situazioni di consolidate capacità di governo, delle disuguaglianze sociali e spaziali, ossia con le opportunità asimmetriche della condizione urbana.

In questa direzione, una riflessione fuori dagli schemi che, prendendo le mosse da queste ultime, indaga i modi possibili di ricomposizione della matrice relazionale della città e offre originali suggestioni per il progetto urbanistico, è quella restituita dalla visione della "città aperta", proposta da Richard Sennett nel suo lavoro più recente (Sennett, 2018).

Procedendo dalla distinzione tra sistema chiuso, in equilibrio e integrato, dove ogni parte ha un posto in un sistema generale, e sistema aperto, in evoluzione instabile, l'autore spiega come concepire la città nei termini dell'uno o dell'altro sistema abbia delle importanti implicazioni sia sul modo in cui si pensa alla sfera pubblica (*public realm*), in particolare per quanto attiene allo spazio fisico, sia sul modo di progettare e delineare il futuro della città, così come di agire sulle condizioni esistenti, determinate da logiche che in larga parte esulano dalla capacità di controllo locale.

Almeno a partire dalla metà del ventesimo secolo, l'urbanistica e l'architettura, attraverso l'applicazione dei principi della città funzionalista, propugnata dal movimento moderno e ancora riconoscibile in numerosi progetti recenti di trasformazione delle aree urbane, hanno reso le città sistemi chiusi. Sistemi costituiti da uno spazio frammentato e asintattico, nei quali tanto la forma quanto le funzioni sociali sono sovradeterminate,

per cui l'ambiente urbano è risultato destinato a decadere rapidamente e le strutture edilizie non hanno potuto adattarsi (o essere adattate) a condizioni mutevoli, se non attraverso il loro abbandono o la loro sostituzione, anche radicale. Ciò è quanto è accaduto nella riqualificazione di numerose parti di città, sia che si tratti di grandi quartieri direzionali e commerciali costruiti in aree centrali (come nel caso del quartiere Part-Dieu, a Lione, realizzato negli anni '70 e oggi oggetto di estese sostituzioni edilizie), sia che si tratti di grandi quartieri di edilizia sociale realizzati a cavallo degli anni '60 e '70, oggetto di recenti di profonde ristrutturazioni per trasformarli in ambienti socialmente misti (come nei casi più significativi di Bijlmer, ad Amsterdam, o di Minguettes e La Duchere, a Lione). In particolare in Francia, dalla metà degli anni '50 fino all'inizio degli anni '70, nelle banlieu delle città – ambito delle *zones à urbaniser en priorité* – sono stati realizzati 1.8 milioni di alloggi HLM, dei quali più di 800 mila in edifici prefabbricati con tipologie a barra o a torre, costituenti *grands ensemble* di 20 o 30 mila abitanti. I programmi nazionali di rinnovo urbano approvati all'inizio degli anni 2000, finalizzati alla riqualificazione di questi grandi agglomerati, hanno previsto la demolizione di 250 mila unità abitative e nell'arco di circa dieci anni ne sono state rase al suolo più di 110 mila. La città concepita come sistema chiuso si è quindi trasformata in una città fragile, in un ambiente particolarmente suscettibile al decadimento e al tempo stesso, con un'eccessiva specificazione di forma e funzione, è diventata escludente, ossia ha prodotto molte frontiere al suo interno che recingono e separano spazi fisici e sociali (*gate community*) e ostacolano l'integrazione.

L'arte di progettare e costruire la città, come ribadisce anche Sennett, è diminuita quindi drasticamente nel corso del ventesimo secolo.

Se si esaminano le mappe della città europea dei secoli diciottesimo e diciannovesimo, esse mostrano chiaramente come il tessuto edificato e gli edifici fossero porosi. Restituiscono l'immagine di uno spazio urbano nel quale si poteva transitare tra edifici e isolati, usandoli come passaggi, uno spazio flessibile, indeterminato, che poteva dare luogo a nuove esperienze così come essere interessato da trasformazioni fisiche e funzionali senza perdere il suo significato.

L'idea della città aperta invita a ripensare al valore di quello spazio e orienta l'attenzione sugli aspetti trascurati dal progetto urbanistico contemporaneo che appare maggiormente interessato, oltre che alla creazione di nuove centralità negli ambiti urbani oggetto di riqualificazione o rigenerazione, alla realizzazione di nuove parti urbane funzionalmente e socialmente miste, nelle quali l'integrazione è predeterminata e ciò diminuisce il valore degli elementi che non si adattano e può costituire un freno all'innovazione. La critica di Sennett investe anche la nuova retorica della *smart city*, diventata pervasiva, verso la quale da alcuni anni sono orientati programmi, progetti e risorse. Quest'idea deriva ancora dall'applicazione di una forte semplificazione e ripropone un sistema chiuso, per la maggior parte determinato, con funzioni, forme e usi definiti dall'impiego di nuove tecnologie. Per approfittare delle numerose opportunità che la città può offrire con le sue dissonanze, la sua apertura all'imprevisto, essa necessita di un costante esercizio di apprendimento. Il ricorso alle nuove tecnologie, che sposta l'attenzione sull'elaborazione delle informazioni, discrimina la popolazione meno abiente ed espone

al rischio di ridurre le stimolazioni cognitive necessarie alle persone per dare un senso alle condizioni complesse in cui vivono.

Pensare in termini di città aperta, come indica l'autore, significa comprendere il valore del bordo, del confine e orientare l'attenzione sulle frontiere che delimitano condizioni di vita differenti all'interno dello spazio urbano trasformandoli in margini permeabili e porosi – come le membrane delle cellule – ossia in luoghi nei quali l'interazione è maggiore. Significa realizzare negli spazi che delimitano differenti comunità, servizi, attrezzature collettive e spazi pubblici integrati nel tessuto urbano, e più in generale strutture flessibili, forme incomplete, modificabili in modo evolutivo secondo i bisogni degli abitanti, nelle quali forma e funzione siano in qualche modo disgiunte. Significa realizzare spazi "ambigui", nei quali sia possibile apprendere come usare produttivamente le diversità.

La prospettiva delineata con la "città aperta" per l'azione di piano implica capacità di assimilazione del valore della contingenza e della differenza nel progetto di trasformazione delle strutture fisiche. Essa invita a concepire lo sviluppo urbano in forma narrativa, ossia secondo un approccio che consente di dare forma a un processo di esplorazioni. Richiede, quindi, una costante capacità di interpretazione, perché fa propria la condizione della modificazione.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

G. Corna Pellegrini (2007), "Generazioni a confronto al cambiare del mondo", in M. Bergaglio (a cura di), *Popolazioni che cambiano. Studi di geografia della popolazione*, FrancoAngeli, Milano.

C. Donolo (2011), "Verso ordinamenti spaziali virtuali", *Crios*, n. 1.

C. Donolo (2012), *L'arte di governare. Processi e transizioni*, Donzelli, Roma.

T.H. Marshall (2002), *Cittadinanza e classe sociale*, Laterza, Roma-Bari.

C. Mazzoleni (2013a), "Amburgo, HafenCity. Rinnovamento della città e governo urbano", *Imprese&Città*, n. 2.

C. Mazzoleni (2013b), "Politiche di contenimento del consumo di suolo: l'esperienza di Monaco di Baviera", *Trasporti&Cultura*, n. 36.

C. Ranci, a cura di (2010), *Città nella rete globale. Competitività e disuguaglianze in sei città europee*, Bruno Mondadori, Milano.

G. Sapelli (2005), "La trasformazione dei rapporti tra economia e politica a Milano: sussurri e grida", in Aa.Vv., *Milano nodo della rete globale: un itinerario di analisi e proposte*, Bruno Mondadori, Milano.

R. Sennett (2018), *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano.

E.W. Soja (2010), *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

M. Tafuri (1976), "I tentativi di riforma urbana in Europa tra le due guerre", in M. Tafuri, F. Dal Co, *Architettura contemporanea*, Electa, Milano.