

Giuseppe Marinoni

Metamorfosi del progetto urbano



FRANCOANGELI / DIAP



Giuseppe Marinoni

Metamorfosi del progetto urbano

FRANCOANGELI / DIAP



Ringraziamenti

Ho concepito l'idea di questo testo durante il Dottorato di ricerca in Progetto e Politiche urbane del Politecnico di Milano coordinato da Luigi Mazza. Ho sviluppato poi questa idea nella ricerca diretta da Pierluigi Nicolin, cofinanziata dal Miur, sulle problematiche di costruzione della città contemporanea.

Ringrazio Luigi Mazza e Raffaello Cecchi coi quali ho avuto scambi di idee su questo tema e Alessandro Balducci che ha accolto il testo nella Collana del Dipartimento Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano. Ringrazio Chiara Conti per la sua attenta lettura, la redazione dei testi, la ricerca documentaria e iconografica e il continuo confronto di opinioni. Ringrazio le redazioni di *Lotus* e di *Navigator*, questo libro è in parte debitore del lavoro da loro svolto nel corso degli anni. Durante la ricerca l'archivio di Editoriale Lotus mi è stato indispensabile per l'accesso ai documenti, ai progetti e ai servizi fotografici di Giovanni Chiaramonte, Paolo Rosselli, Olivio Barbieri, che ringrazio.

Grazie a Francesco Repishti per la lettura finale dei testi e per i consigli.

Un ringraziamento particolare a Pierluigi Nicolin, per i numerosi consigli e i confronti 'in corso d'opera', ma soprattutto per le tante cose da lui imparate durante gli oltre vent'anni di comune lavoro sull'architettura e la città.

Elaborazioni grafiche ed editing: Elena Gorla

Immagine di copertina: Immagine elaborata dall'autore, marzo 2004

Copyright © 2005 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa	Anno
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015

È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata a qualsiasi titolo, eccetto quella ad uso personale. Quest'ultima è consentita nel limite massimo del 15% delle pagine dell'opera, anche se effettuata in più volte, e alla condizione che vengano pagati i compensi stabiliti dall'art. 2 della legge vigente. Ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita ed è severamente punita.

Chiunque fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per farlo, chi comunque favorisce questa pratica commette un reato e opera ai danni della cultura.

Stampa: Tipomozza, via Merano 18, Milano.

**Collana del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico
di Milano**

Comitato editoriale del Diap

Alessandro Balducci
Gabriella Belotti
Guya Bertelli
Agostina Cabiddu
Annapaola Canevari
Aldo Castellano
M. Antonietta Crippa
Fausto Curti
Giovanni Denti
Valeria Erba
Mario Fumagalli
Francesco Infussi
Arturo Lanzani
Mario Mocchi
Stefano Moroni
Danilo Palazzo
Pier Luigi Paolillo
Gabriele Pasqui
Alberto Pizzati

Giuseppe Marinoni

Metamorfosi del progetto urbano

FRANCOANGELI/DIAP

Indice

Prefazione, di Pier Luigi Nicolini	pag.	7
Introduzione. Le metamorfosi del progetto urbano	»	11
Ricostruzione critica della città	»	14
L'altra urbanistica	»	21
Compact city - Intensity city	»	25
Riferimenti bibliografici	»	27
Parte prima		
Progetto urbano coordinato		
L'opzione della città compatta	»	29
La convergenza di due momenti	»	30
Le specificità del progetto urbano coordinato	»	31
Gli approcci al progetto urbano coordinato	»	34
Geopolitica del progetto urbano	»	37
Barcellona <i>Villa Olimpica</i>	»	39
Parigi <i>Parco Bercy</i>	»	55
Amsterdam <i>Borneo Sporenburg</i>	»	71
Milano <i>Garibaldi-Repubblica</i>	»	83
Milano <i>Progetto Bicocca</i>	»	99
Berlino <i>Potsdamer Platz</i>	»	115
Breda <i>Park Chassé</i>	»	131
Lille <i>Euralille</i>	»	143
Almere <i>Stadshart</i>	»	167

Parte seconda
Progetto di architettura urbana

Azione locale e strategia generale	pag. 184
Gli approcci al progetto di architettura urbana	» 185
Madrid <i>Porta di Toledo</i>	» 189
Gibellina Nuova <i>Centro urbano</i>	» 199
L'Aja <i>City Hall</i>	» 207
Barcellona <i>Superblok Diagonal</i>	» 211
Lisbona <i>Ricostruzione del Chiado</i>	» 217
Alcoy <i>La Sang</i>	» 225
Saint-Nazaire <i>Ville-Port</i>	» 235
Strasburgo <i>Terminus Hoenheim</i>	» 241
Parigi <i>Plaine Saint-Denis</i>	» 247
Atlante dei progetti	» 253

Prefazione

di Pierluigi Nicolini

Il lavoro di analisi e documentazione raccolto in questo volume presuppone certamente l'intenzione di presentare qualcosa di più di una semplice raccolta di quegli interventi di trasformazione architettonico-urbanistica che vanno sotto il nome di 'progetto urbano' - pratica progettuale multiforme, diversamente interpretata, spesso fonte di equivoci che l'impegnativa fatica di Marinoni dovrebbe dissipare in modo definitivo. L'ambizione è piuttosto quella di delineare la traiettoria lungo la quale questa sorta di stadio intermedio dell'esperienza progettuale è diventata nel corso degli ultimi decenni un approccio decisivo per i programmi di trasformazione urbana. Del successo di questa innovativa azione progettuale si possono individuare negli esempi presentati e nel seguito delle riflessioni le ragioni molteplici, che comprendono le trasformazioni urbanistiche della metropoli, la domanda di nuove forme urbane, la formulazione di nuovi complessi programmi di intervento congiuntamente alla riorganizzazione della struttura finanziaria degli investitori, ecc.

La tesi di Marinoni presuppone il convincimento di essere giunti alla fase di dover riformulare alcuni concetti a seguito di un'evoluzione che avrebbe immesso nel modo in cui sono state intese le pratiche del 'Progetto urbano' negli scorsi decenni dei sostanziali cambiamenti qualitativi che modificano gli obiettivi e gli esiti operativi di tali azioni, soprattutto a causa dell'importanza assunta dal disegno delle infrastrutture, dalle attenzioni alle condizioni ambientali, dal cambiamento di fondo nell'immaginario relativo alla forma dello spazio urbano.

In sostanza l'impegno di questa ricerca si concentra nella disanima della fase attuale sviluppatasi a seguito di una presa di distanza nei confronti di quell'antecedente rappresentato dal 'movimento della ricostruzione della città europea' propagatosi negli anni '70 (e che ha dato vita al cosiddetto *new urbanism* americano) con l'intento di mettere in discussione una declinante urbanistica professionale. Pur non trattando tale precedente aspetto il testo di Marinoni mostra di conoscerne bene la vicenda e la acquisisce come anaffetto per concentrarsi a prendere in esame e discutere la fase più recente. Nella nuova fase, secondo Marinoni, non si assiste ad un puro e semplice sviluppo

degli atteggiamenti e delle soluzioni antecedenti, quanto ad un trasferimento dei contenuti sostanzialmente ideologici della 'ricostruzione urbana' degli anni '70 e '80 su un piano pragmatico ed operativo che intende finalmente agire nella città così com'è, cercando di legittimare le sue proposte di trasformazione nel quadro di una ritrovata nuova urbanità, non più esclusivamente regressiva ma partecipe delle dinamiche della trasformazione della metropoli europea. In questo senso, seguendo le avventure di tale pratica nell'attuale contesto pluralistico, si può a buon diritto parlare di 'metamorfosi' del Progetto urbano. Tale molteplicità di attitudini, come è diffusamente preso in esame, dipende da almeno due fattori. Uno, sicuramente legato alla prevalenza di un atteggiamento empirico legato alle singole occasioni, alle diverse città, ai differenti paesi in cui si attuano le trasformazioni. L'altro, alla molteplicità dei procedimenti che qui vengono schierati in due raggruppamenti principali, vale a dire: 'Progetti urbani coordinati', 'Progetti di architettura urbana'.

Nel primo gruppo la preminenza è assegnata a quello che l'urbanistica milanese chiamò un tempo - con dizione approssimativa - 'piani d'area'. Si tratta di progetti la cui ampiezza, confini, funzioni, sono orientati e determinati dall'esistenza di un'occasione operativa concreta reperita nella città esistente, e sviluppati secondo un criterio di coordinamento reso esplicito da un principio morfologico e operativo. Rispetto alla prassi derivata dai piani tradizionali, i nuovi interventi possono essere perciò identificati da determinate condizioni peculiari come quelle definite da Manuel de Solà Morales: la scala intermedia che consente una percepibilità dell'insieme, la dimensione dell'intervento congruente alle potenzialità economiche di una data situazione urbana, la predeterminazione di un tempo ragionevole per la sua realizzazione, ecc. Entro questo primo raggruppamento vengono distinte inoltre tre categorie in funzione della preminenza di un dato approccio formale e metodologico al progetto: 'atti di fondazione', 'progetti per parti', 'montaggi urbani'.

Nell'individuazione di tali raggruppamenti vi è un inoltre sforzo molto interessante di organizzare la materia superando la pura e semplice elencazione come di solito avviene in questi casi. Si tratta peraltro di raggruppamenti definibili dalla preminenza di un determinato atteggiamento e non dal dominio esclusivo di un unico presupposto risolutivo - come è comprensibile dato il contesto fondamentalmente empirico di tali pratiche di progetto.

Il volume presenta poi un secondo raggruppamento, sotto il titolo 'progetti di architettura urbana'. I casi elencati in questo secondo raggruppamento sono contraddistinti dall'adozione di un uso strategico del progetto architettonico allo scopo di orientare le trasformazioni urbane in un'area più ampia di quella di stretta pertinenza e, nel caso di funzioni particolari o di uno speciale investimento simbolico, di influire sulle dinamiche complessive della città.

Se nel primo caso, per riprendere termini di discipline conosciute anche se ormai prive dei tradizionali confini, potremmo dire che il punto di partenza è urbanistico - microubanistico - nel secondo caso potremmo sicuramente affermare che ciò di cui ci si serve sono specifiche risorse architettoniche, compreso talvolta un uso spettacolare delle 'firme' più note dell'architettura a sostegno di una determinata strategia politico-economico-culturale.

Anche nella seconda parte i progetti sono divisi in categorie: 'strategie puntuali', 'innesti', 'continuità impure', 'nuove icone', 'strategie vegetali'. Anche queste categorie sottolineano la preminenza un determinato atteggiamento progettuale anche se non in modo esclusivo.

A mio parere il libro di Marinoni è bello ed innovativo. Non conosco un lavoro fatto con questi presupposti e con questi obbiettivi, inoltre ha il merito non secondario di tentare un primo inquadramento in una materia ancora dispersa e per lo più presa in considerazione per singoli esempi. Oltre a ciò si può dire che la ricerca intraprende una riflessione generale con l'intenzione, sia pure non resa esplicita, di avviare i prodromi di una terza fase del progetto urbano, la quale potrà essere stimolata da riflessioni di questo genere.

Introduzione

Le metamorfosi del progetto urbano

Le tesi sul progetto urbano qui avanzate si muovono nel contesto di una condivisione dei valori urbani espressi della città compatta nell'accezione dell' 'insensity city' - densità di usi e significati, pluralità di forme ed operatori, compresenza di fatti edilizi paesaggistici e infrastrutturali, relativa stabilità della struttura urbana nella dinamica edilizia - prendendo distanza sia dagli odierni atteggiamenti mimetici e conservativi, sia dagli entusiasmi che intravedono nello *sprawl* un modello insediativo alternativo alla città.

A partire dal contributo teorico e critico delle ricerche sulla città storica condotte negli anni '60, e dalle parziali sperimentazioni di 'ricostruzione critica' delle città europee degli anni '70, fino ai 'progetti speciali', sollecitati, negli anni '80, a reagire ai contraddittori portati del 'fenomeno metropolitano', le variegate pratiche del progetto urbano hanno ormai elaborato competenze e tecniche in grado di esprimere un notevole potenziale strategico di intervento nella città.

Mentre negli anni '70, quando le pratiche di ricostruzione urbana venivano sostenute dai miti della *Kleinstadt* e dalla fiducia nelle 'convenzioni' della città storica, oggi invece il progetto urbano intravede elementi di apertura e rinnovamento della città esistente, proprio a partire dal necessario confronto con i conflitti emersi dalla condizione metropolitana contemporanea.

La necessaria ibridazione di edilizia ed infrastruttura, i processi di inclusione di fatti paesaggistici e geografici nella città esistente, le pratiche emergenti di sostituzione edilizia e di *infill*, costituiscono, per il progetto urbano odierno, un pretesto per il rinnovamento e l'emancipazione dei rituali collettivi, degli usi e delle forme della città tradizionale, non più minaccia del suo annientamento.

Una ricognizione delle pratiche, dei progetti e delle realizzazioni degli ultimi vent'anni nelle città d'Europa permette di delineare i pur labili confini di un campo che, in continua evoluzione di approcci e metodi, si trova ad operare, spesso empiricamente, in contesti estremamente dinamici.

Il concetto di 'metamorfosi' della nozione di progetto urbano, a cui si fa riferimento, riguarda da una parte i mutamenti nei modi di guardare e studiare la città, dall'altra i cambiamenti della città stessa, investita, nel passaggio dalla 'città storica europea' alla città contemporanea, dalla dirompenza dei fenomeni metropolitani. Inoltre i modi di intervenire ed interagire con i conflitti

presenti nella città attuale hanno prodotto una rottura dei già flebili confini delle discipline urbane. Architettura, urbanistica, progettazione paesaggistica ed infrastrutturale, si sono di fatto viste perturbare le rispettive certezze pazientemente costruite nei tentativi di rifondazione disciplinare, avviati, per un verso, con la presa di congedo dalla 'città moderna', o al contrario, perseguendo con determinazione il progetto di riforma sociale e urbana avviato dal pensiero della modernità.

Un disagio e un'incertezza nella progettazione della città contemporanea portano a riflettere sui profondi mutamenti che hanno perturbato in questi anni la città e la società. La grande frattura, avvenuta a cavallo degli anni '70 e '80, apre una fase definita post-fordismo da Harvey (1990, 1993), post-urbanismo da Hall (1973), post-modernismo da Lyotard (1979-1981) e da Jameson (1984-1988), pone in luce nuovi aspetti inerenti la condizione urbana, umana, civile, e le contraddizioni della città contemporanea.

Innanzitutto è mutata la città, e in modo diverso rispetto le previsioni e le aspettative delle discipline urbane.

Per decenni, studiando la città storica, si è sottovalutato il fatto che costituiva una quota minoritaria del costruito. In relazione alle strategie politico-economiche sono stati elaborati approcci 'razional-comprensivi' per regolare lo sviluppo urbano e del territorio ma le città sono state travolte da fenomeni di inurbamento che hanno prodotto in pochi anni le più grandi conurbazioni metropolitane. Ora si è più consapevoli dei pericoli insiti in tale vertigine pre-visediva e si prendono le distanze dalla illimitata fiducia illuminista nel controllo razionale che alimentò gli entusiasmi del Ciam e gli approcci sistemici degli anni '60.

Si aggiunge inoltre la consapevolezza che si sono indebolite le capacità di descrivere compiutamente i fenomeni urbani in atto.

La 'condizione metropolitana' induce spaesamento nei suoi abitanti, e un senso d'impotenza negli studiosi che si apprestano a descriverne la variegata fenomenologia. La crisi della rappresentazione della metropoli nei termini visivi tradizionali invalida l'approccio delle 'analisi tipo-morfologiche' e dei modelli analitico-descrittivi delle 'scienze urbane', li vanifica in quanto strumenti di indagine o di comprensione e come premesse all'azione.

È difficile capire ciò che è avvenuto utilizzando i mezzi delle discipline urbane e occorre ampliare il campo con altri contributi.

Gli studi, le esposizioni, le ricerche che negli ultimi anni si sono occupati di tematiche inerenti il variegato 'fenomeno metropolitano' hanno coinvolto per esempio lo sguardo narrativo della fotografia di paesaggio, del cinema, della letteratura, dell'arte, nel tentativo di abbracciare per altri versi una realtà divenuta oscura e sfuggente (Aa.Vv., 1982, 1988, 1993). Attualmente sembra sia più adeguato parlare di 'livelli di realtà' e di 'mappe tematiche', letture provvisorie, molteplici e trasversali delle contemporanee condizioni della città e della società, un palinsesto di modi di dire la città ai quali sfugge però nella sua interezza. Scompagnate le passate certezze viene meno la fiducia di poter riversare i contenuti dell'analisi nel progetto o di derivare le previsioni dalle descrizioni.

Diversamente dagli anni precedenti, più inclini a concepire teorie generali, le discipline progettuali nell'elaborare modalità di intervento nella città, ora sembrano riflettere 'in corso d'opera', nella pratica dei problemi sollevati dalle continue pressioni al cambiamento esercitate dalle nuove realtà economiche, produttive e sociali.

La deindustrializzazione, che ha fatto emergere il problema delle aree e delle infrastrutture dismesse nel cuore delle città, sollecita riflessioni e pratiche che si misurano con la necessità di innovare la città esistente a partire da nuove disponibilità di aree e risorse. Il fenomeno di ricentralizzazione, la riscoperta dei vantaggi della 'città compatta', come reazione alla dispersione metropolitana, ha richiesto di riconsiderare il rapporto con le città storiche esistenti. Nella prospettiva di formulare nuove centralità si mettono in discussione gli approcci conservativi e mimetici operati coi presupposti di una semplice salvaguardia. Nuove migrazioni, nuovi usi e rituali comparsi nelle città, diverse modalità di fruire il paesaggio metropolitano riflesse nell'indebolimento della nozione fondamentalista di 'abitare il luogo', obbligano la riformulazione delle grandi questioni legate alla casa, ai servizi, allo spazio pubblico, ed alle infrastrutture.

Nella molteplicità dei procedimenti attivati, i progetti studiati e analizzati in questo testo cercano di dare risposta a tali problematiche, agendo nel concreto delle trasformazioni delle città e nella coincidenza di azione e riflessione.

Ciò che da essi traspare è un insieme di pratiche ed approcci mutevoli, che non possiedono vocazioni definitorie, ma brillano piuttosto con la forza di utensili forgiati per l'occasione. Le modalità di intervento, una molteplicità frammentaria e provvisoria i 'Mille plateaux' (Deleuze, Guattari, 1980), sembrano seguire percorsi trasversali rispetto alle consuetudini, rintracciare connessioni impreviste e dare risposte circoscritte, nella consapevolezza di agire in una condizione transitoria e mutevole.

Nell'orizzonte pluralistico in cui trovano sfondo queste pratiche, questo scritto individua due approcci al progetto urbano: uno attinente alla costruzione di ampie parti urbane è stato qui definito 'progetto urbano coordinato', l'altro connesso invece alla maniera di intendere un singolo progetto di architettura è chiamato 'progetto di architettura urbana'.

Il *progetto urbano coordinato*, che in questi ultimi vent'anni ha interessato le città europee, così come si configura negli enti più felici è finalizzato alla realizzazione di ampie 'parti di città', in un arco temporale relativamente breve rispetto i tempi lunghi, secolari di costruzione della città. Le diverse componenti edilizie, infrastrutturali e paesaggistiche sono coordinate da un progettista responsabile, affinché possano produrre un assetto morfologico d'insieme e una complessità di usi capace di indurre processi di innovazione per ampie aree urbane. Il 'progetto urbano coordinato' è perciò una pratica che risponde a quella condizione di separatezza tra i diversi attori - pubblico e privato, investitori e fruitori - tra le diverse competenze - progettazione urbana, infrastrutturale, paesaggistica - e durante l'inevitabile susseguirsi in corso d'opera di cambiamenti - di forma, di programma, di politiche.

Il progetto urbano coordinato costituisce una modalità di intervenire nella città che, con vantaggi e limiti di uno strumento imperfetto e contraddittorio, si rivela però una delle poche via finora praticabili per dare forma a parti di città ampie e complesse costruite nell'unità di tempo, spazio e processo economico. Concependo nuove morfologie, instillando nuovi stili di vita, inducendo nuovi usi cerca di sottrarsi al rischio di produrre quartieri omogenei, sia dal punto di vista funzionale che morfologico, macrostrutture o *enclaves* suburbane.

Per questo motivo i casi qui analizzati si confrontano realmente e dialetticamente con la città esistente: la ampliano, la ristrutturano o la innovano, ma ne accettano come presupposto la *forma urbis*. Riacciandosi alla tradizione, rivisitata e rinnovata, degli studi sulla città europea, tentano infatti di dare forma ad una città inclusiva e pluralista, capace di accogliere cambiamenti d'uso e di trasformarsi nel corso di un arco temporale sufficientemente ampio, così da contribuire al generarsi di fenomeni di permanenza.

Se il progetto urbano coordinato si configura in un processo da avviare, monitorare e gestire lungo un percorso che può durare oltre un decennio, il *progetto di architettura urbana* affronta compiti più circoscritti, all'interno della singola operazione progettuale, riassumendo nell'unità progettuale i conflitti e le complessità derivanti dalla propria azione. Questi singoli progetti sono sollecitati, loro malgrado, da tematiche altamente reattive: un edificio che ingloba una rotatoria stradale, un parco insinuato tra i fasci di infrastrutture, uno spazio urbano percorso da flussi veicolari ed infrastrutture di trasporto, un frammento di campagna inglobato in un parcheggio, l'innesto di funzioni critiche e destabilizzanti nel cuore della città consolidata, ecc.

Il progetto di architettura urbana deve perciò farsi carico, all'interno del singolo progetto di architettura, della rottura dei confini disciplinari ed operativi. La ricerca di nuove e appropriate relazioni comporta una scomposizione degli elementi costitutivi della città e del paesaggio, in vista di nuove modalità ricompositive. Una progressiva e inesorabile ibridazione di temi, funzioni, usi, forme, materiali, conduce le diverse parti di un singolo progetto - l'edilizia, l'infrastrutturale, la paesaggistica - a debordare una sull'altra producendo collage, metamorfosi, mutazioni di forme, di gerarchie e di valori.

Ricostruzione critica della città

Come si è detto questo testo concentra lo studio sulla fase attuale del progetto urbano, gli ultimi vent'anni circa. È comunque importante ricordare che tali pratiche si sono sviluppate rielaborando, ma anche prendendo distanza, da quelle teorie sull'architettura e sulla città che, a partire dagli studi sulla città storica, hanno contribuito a configurare il variegato 'movimento di ricostruzione critica della città europea'.

Allora il fallimento dell'urbanistica e dell'architettura nel controllo qualitativo e funzionale della città si vedeva causato dai tentativi di perpetuare il modello della 'città moderna', proposto dai principi della Carta di Atene. Dopo la morte di Le Corbusier i suoi detrattori imputarono la Carta di 'lesa urba-

nistica' nelle pratiche di costruzione e ricostruzione della città del dopoguerra. «... se è vero che non si deve cedere alla tentazione di istituire una relazione di causa ed effetto, bisogna nondimeno riconoscere che l'urbanistica del dopoguerra trova la sua più perfetta illustrazione nella Carta di Atene» (Huet, 1984).

Il modello di città proposto dalla Carta di Atene implicava uno spazio nuovo, contrapposto sotto ogni aspetto a quello dalla città storica. Rifacendosi ad una concezione di uomo-tipo, «definito dalla somma delle costanti psicofisologiche riconosciute, inventariate da persone competenti (biologi, medici, fisici, chimici, sociologi e poeti)» (Le Corbusier, 1946-1961), si era giunti ad ipotizzare «il tipo ideale di insediamento umano» - così lo definì Gropius - nel quadro di quattro grandi funzioni urbane: abitare, lavorare, circolare, coltivare il corpo e lo spirito. Nelle aspirazioni questo modello si sarebbe dovuto dispiegare attraverso la produzione di uno spazio omogeneo ed isotropo, dove ogni condizionamento topografico e di precedenti segni insediativi doveva essere rimosso. «Uno spazio considerato in termini meramente quantitativi, luogo ideale per l'applicazione della ripetizione industriale di elementi isolati identici l'uno all'altro, nonché luogo del frazionamento indifferenziato, della separazione funzionale e della segregazione, illustrata dalla tecnica della zonizzazione» (Huet, 1984).

In termini gestaltici, seguendo l'interpretazione di Colin Rowe, questo spazio ha generato un'inversione di figura e sfondo. Anziché favorire l'articolazione degli spazi in figure identificabili sullo sfondo della città, è lo spazio stesso che diviene sfondo, campo aperto per la giustapposizione delle diverse componenti edilizie ed infrastrutturali espresse come 'totalità unitarie' tra loro indipendenti e separate (Rowe, Koetter, 1978-1981).

Inizialmente la diffusione del modello della città moderna, così concepito, avviene gradualmente, applicato in settori limitati - edifici isolati, quartieri residenziali, complessi circoscritti, ecc. - in seguito si estenderà a macchia d'olio o di leopardo all'intero campo urbanistico.

Quando e perché avvenne tutto ciò? Come fecero le visioni moderne degli anni '30 a deteriorarsi proprio durante il processo delle loro realizzazione?

Per Marshall Berman la causa dei futuri guasti è da ricercarsi nel 'salto di scala' incontrollabile operato nel dopoguerra. «Questo nuovo ordine incorporò tutte le nazioni industrializzate in un nuovo flusso unificato, la cui linfa vitale era l'automobile. Le città venivano viste come ostacoli al flusso del traffico...». Continua sottolineando un altro aspetto importante riguardo l'evoluzione della cultura e della società post-bellica e cioè: «il radicale distacco del modernismo dalla modernizzazione... e la radicale distanza del nuovo modernismo dall'ambiente. L'ambiente non viene più attaccato, come accade nel caso di modernismi precedenti, semplicemente non esiste più» (Berman, 1985).

Il salto di scala, che produce l'urbanizzazione diffusa e incontrollata e genera la città a crescita illimitata, è conseguenza della crescita esponenziale della mobilità di merci e persone ed è contestuale alla costruzione della città e del paesaggio nella separazione di parti ormai atomizzate. Edifici, quartieri, parcheggi, stazioni, recinti specializzati detengono tra loro e con le infrastrutture unicamente un rapporto di collegamento funzionale, l'accessibilità. «...le

strade e la piazze non esistono più nella città moderna: sono state sostituite da dispositivi sempre più specializzati, attraverso i quali circolano i pedoni, le automobili, i treni, le merci... Tale circolazione non ha portato alla creazione di spazi sintetici e complessi nei quali un'attività ha una propria sede, bensì a recinti specializzati - la fabbrica, il centro commerciale, il complesso di appartamenti - nei quali l'attività è divenuta tutta interna, codificata tramite linguaggi visivi non necessariamente architettonici» (de Solà Morales, 1991).

Uno dei primi tentativi di congedarsi dalla Carta di Atene fu la 'rottura' operata del Team X, in occasione del X Ciam del 1956, che segnò il passaggio dalle astrazioni promulgate dalla Carta a nuove sensibilità. Il nuovo riferimento, un uomo considerato nei termini di una articolata e complessa soggettività e i nuovi vocaboli - identità, comunità, appartenenza, associazione - suggeriti dalle intrusioni sociologiche ed esistenzialiste nella sfera della 'civitas', informeranno i discorsi ed i progetti dei nuovi architetti, gli Smithson, van Eyck, De Carlo, Bakema.

Nonostante l'apertura verso nuove categorie, il rapporto con le complessità della città e della società rimane per lo più nelle aspirazioni. I progetti proposti dagli esponenti del Team X perseguiranno ancora le astrazioni dei modelli elaborati dai 'maestri' della modernità: piastre, strade aeree e percorsi pedonali in sospensione sulla città esistente. Il contributo significativo di queste esperienze al formarsi dell'attuale cultura urbana va cercato invece nel loro opporre resistenza alla dissoluzione della città e alla separazione funzionalista. A tal fine confidavano nel progetto architettonico ed urbano perché strumento capace di dare forma a ciò che appariva loro non ostacolo o impedimento, quanto risorsa da riscoprire: la complessità della città nel suo intreccio di usi e di flussi.

Sempre in contrapposizione alle astrazioni della Carta di Atene, le riflessioni sulla forma della città si apriranno nel variegato e poliedrico capitolo della 'ricostruzione critica' con gli studi tipo-morfologici di Aldo Rossi e Carlo Aymonino che, in prosecuzione delle ricerche degli anni '50 di Saverio Muratori sulla Venezia storica, iniziano, a partire dagli anni '60, a costituirsi come corpo disciplinare.

Il lavoro di Rossi e Aymonino sarà infatti finalizzato alla ricostruzione di un 'sapere scientifico' sull'architettura e sulla città. Sono architetti e interessati ad individuare nuovi 'fondamenti disciplinari' per la progettazione della città. Si discostano dalle posizioni più radicali di Muratori, che vuole la prassi progettuale unicamente dedotta dagli studi analitici suggerendo atteggiamenti meramente mimetici della città storica e approcci conservativi. Un appello alla conservazione sfociato poi nelle esperienze di recupero dei centri storici attuate a Bologna da Cervellati e Scannavini e da Caniggia per la 'città murata' a Como.

Per Aymonino la 'morfologia urbana' è invece l'ambito in cui collocare la trasformazione dei tipi ed un loro possibile superamento, nonché opportunità per inventarne di nuovi. Aymonino dunque si oppone ad ogni forma di deduzione mimetica e al contempo individuando come causa di allontanamento dell'architettura della città proprio le pratiche che vedono l'elaborazione di un tipo in una condizione astratta, sollecita l'attenzione al 'contesto' nelle prati-

che progettuali. La sua nozione di 'parti di città formalmente compute' che rintraccia principi di forma, sia pure 'per parti', anche nella dilatata scala della metropoli industriale, avvierà la riflessione sulla necessità di un superamento della dicotomia tra 'città storica', riconoscibile nella sua *forma urbis*, e 'periferia' eterogenea. Una dizione che connessa alla 'dimensione architettonica' individua una forte componente operativa in analogia con la nozione di *morceaux de ville* successivamente coniato dai progettisti urbani francesi per indicare un'unità operativa di intervento, estesa ad un'ampia area urbana sottoposta ad un progetto di trasformazione. Aymonino così si esprime: «il rapporto che può essere stabilito tra i due termini è quello più direttamente collegato, da un punto di vista teorico, alla progettazione architettonica; si intende, come intendo in questo caso, la progettazione architettonica come ipotesi di uno o più interventi operativi, aventi come finalità la trasformazione o la fondazione ex novo di strutture urbane» (Aymonino, 1975).

Per Aldo Rossi (1966) l'analisi urbana è invece strumento orientato alla ricerca degli elementi che generano fatti di stabilità e configurano l'identità di una città intesa come un grande manufatto «...opera d'arte e di ingegneria in continua crescita».

Nello studio dei rapporti tra tipologia e morfologia Rossi contrappone il 'monumento', elemento di permanenza nella forma della città, alla relativa plasmabilità e sostituibilità del 'tessuto'. Gli studi di storia urbana e le 'teorie della persistenza' di Marcel Pöete insieme agli studi di geografia urbana di Lavedan gli permetteranno di includere tra gli elementi di stabilità della *forma urbis* i tracciati storici, i segni fisici del passato, gli aspetti orografici e geografici (Rossi, 1966). La molteplicità di elementi che contribuiscono alla stabilità della forma urbana configurano una sorta di codice genetico che non viene perso nelle trasformazioni urbane. Ne risulta una città come un fatto estremamente dinamico che tende più all'evoluzione che alla conservazione, dove le permanenze lentamente sedimentate nelle stratificazioni storiche divengono l'antecedente per ogni possibile sua trasformazione.

Dopo le riflessioni operate in Italia, il lavoro sulla città storica prosegue negli anni '70 in Francia, in Belgio e in Spagna, e più tardi coinvolge la Germania durante le fasi preparatorie all'esposizione dell'Iba 84, a tutti gli effetti il campo di prova più ampio e insieme contraddittorio delle teorie e delle pratiche di 'ricostruzione urbana'. In questo contesto, concorsi, consultazioni, seminari di progettazione rappresentano le più significative occasioni di ricerca: veri e propri laboratori di condensazione di nuove visioni sulla città, sedi di elaborazione di 'contro-progetti' in alternativa alle consuetudini professionali ed alle politiche burocratizzate di dissoluzione della città.

Le prime ricerche sulla città in Francia sono avviate dal Corda nei primi anni '70. Panerai, Castex e Depaule si dedicheranno al tema dell'isolato e della sua progressiva sparizione, nel passaggio dalla città storica alla città moderna. Nel testo *Formes urbaines: de l'ilot à la barre* studiano la dimensione fisica della città, la logica spaziale, implicita nel 'tessuto urbano', di cui l'isolato rappresenta appunto l'elemento determinante. E precisano: «il livello a cui si pone questo elemento, consente di valutare concretamente la relazio-

ne fra architettura e città da un angolo di visuale che non sia quello dei monumenti» (Panerai, Castex e Depaule, 1975).

Antoine Grumbach negli stessi anni invocherà invece l'intervento di «un'arte per completare le città lavorando con gli avanzi». L'idea della costruzione della città su se stessa, con una propensione al 'bricolage urbano', si contrappone alle pratiche della tabula rasa che in quegli anni in Francia acquistavano visibilità simbolica, con la demolizione della Halles di Baltard a Parigi, ed imponenza quantitativa, nella produzione della sterminata *banlieue* all'interno di politiche espansive condotte con la costruzione delle *villes nouvelles*.

Elaborate in tutt'altri contesti, le tesi del teorico nordamericano Colin Rowe, apparse dopo lunga gestazione nel 1978 con il libro *Collage city*, sono in assonanza con le idee di Grumbach. Nel suo concetto di città sedimentaria e stratificata, sorta di dimensione archeologica, la città storica e la città moderna possono trovare momenti di coesistenza accogliendo come risorsa la condizione collagistica. Intaccare reciprocamente la compiutezza dei modelli storici e moderni conduce a concepire un'architettura al contempo 'oggetto' e 'campo'. Il fenomeno 'e-e', individuato da Robert Venturi in *Complessità e contraddizione* (Venturi, 1966), è qui riportato nell'ambito della città dal concetto di *pochè* (Rowe e Koetter, 1978-1981). In opposizione all'oggetto isolato, sia Rowe che Grumbach, invocheranno la presenza di un contesto forte e vincolante, momento di rottura delle autonomie dei singoli edifici e condizione determinante alla produzione di un'architettura urbana. «La purezza è il risultato di una perversione teorica, la Rotonda del Palladio è un brillante esercizio, ben più facile del geniale ordine che regola il divario fra il portico della Basilica di Vicenza e quello della struttura medioevale che lo include» (Grumbach, 1982). «Sembra che l'utilità generale del *poché* riveduto e corretto venga dalla sua capacità, in quanto solido, di coinvolgere o essere coinvolto dai vuoti adiacenti, di fungere tanto da vuoto che da pieno, a seconda delle circostanze» (Rowe e Koetter, 1978-1981).

Gli studi di Grumbach del 1976 sull'opera di Adolphe Alphand contribuiranno a precisare la vocazione, riguardo il ruolo dello spazio pubblico nella configurazione della città, della 'scuola francese' che in tal modo prenderà distanza dalla 'scuola veneziana' più incline ad indagare i rapporti tra tipologia edilizia e morfologia urbana nella costituzione dei fenomeni di permanenza della *forma urbis*.

Anche Bernard Huet (1984) si occuperà della città storica. I tracciati urbani saranno studiati e approfonditi in relazione alla formazione di tessuti e spazi pubblici della città. «Quando si parla di tracciato urbano, è naturale che si pensi alle infrastrutture viarie. In realtà le cose non sono così semplici: si tratta infatti di organizzare la forma dello spazio pubblico senza evitarne la complessità polifunzionale ma ricordando sempre che essa costituisce la base permanente di uno spazio potenziale visibile».

Anche alle sue riflessioni si deve la nascita del concetto di 'convenzione urbana' come tentativo di ravvisare figure 'tradizionali' nell'abituale interazione tra tessuti urbani e spazi della città. Dice Huet: «...lo spazio pubblico è riducibile ad una convenzione, che si esprime in determinate forme e attraver-

so un linguaggio specifico. Le parole 'strada', 'piazza', 'viale', hanno precise connotazioni formali e spaziali che comprendono migliaia di strade, piazze e vie diverse, nel tempo e nello spazio culturale europeo. Se questa condizione viene a mancare, tanto le forme quanto le parole si confondono, rendono pressoché impossibile qualsiasi comunicazione. Lo spazio della città si disorienta e si disgrega e l'architettura perdendo ogni referente cade nell'insignificanza».

Dal 1974 al 1977 un'attiva opera di propaganda verrà condotta da Huet tra Francia ed Italia e più tardi anche in Belgio sulle pagine della rivista *L'Architecture d'aujourd'hui*: la tesi sulla città di Rossi e Aymonino e i loro progetti saranno presentati come l'avvento di una *nouvelle vague*.

Dalla metà degli anni '70 in Belgio gli studi sulla città erano condotti prevalentemente grazie a Maurice Culot, tramite l'associazione degli *Archives d'Architecture Moderne* e l'*Institut supérieur d'architecture de La Chambre* dove una critica alle istanze della Carta d'Atene si intreccerà ad un deciso impegno 'antindustriale'. Tesi, ancora più radicali, volte al recupero delle 'convenzioni urbane', assumeranno carica ideologica nel proporre la 'piccola' città tradizionale come momento di riappropriazione da parte di una comunità riappacificata.

La riproposizione di modalità di produzione artigianale era finalizzata alla ricostituzione di codici linguistici noti e socialmente condivisi, affinché l'architettura e un'urbanità ritrovata divenissero momenti per la trasformazione dell'intera società. L'eco del pensiero di Morris e della 'pre-urbanistica culturalista' permeava le teorie formulate, nel manifesto della *Declaration de Bruxelles 1978*, da un gruppo internazionale che così diceva: «La società industriale ha avviato un processo di distruzione fisica e sociale totale della città e della campagna, così della storia e dunque della libertà. Resistenza antindustriale». E affermava circa l'architettura della città: «L'arcaismo come processo elementare di costruzione e di conoscenza degli elementi costitutivi dell'architettura e della costruzione della città. Un arcaismo che procede per imitazione di modelli... selezionati per la costruzione della città ideale» (Culot, Lefèvre, 1980).

I fratelli Leon e Rob Krier parteciparono a tali vicende, condividendo la comune passione per la riabilitazione della città storica europea. Nei loro studi cercarono di individuare gli elementi ripetibili dello spazio urbano, sorta di costanti della produzione dello spazio della città, momenti identitari di permanenza che per secoli garantirono nel susseguirsi delle stratificazioni la continuità della piccola città prima che forze disgreganti veicolate dall'architettura moderna ne compromettessero l'esistenza.

I principi di permanenza della città già ravvisati da Aldo Rossi ne *L'architettura della città* hanno acquisito con i Krier un carattere ideologico nel «rifiuto del moderno in evocazione di un passato *autentico* della città» ed al contempo una carica militante negli scritti e nei progetti dimostrativi, presentando un abaco di soluzioni formali per la 'ricostruzione della città europea'.

Lo spazio della città di Rob Krier (1975-1982) si propone come manuale nel riparare i danni per la scomparsa dello spazio urbano nell'urbanistica del XX secolo, indicando modi appropriati per ristabilire nella progettazione urba-

na «i fondamenti tipologici e morfologici del concetto di spazio urbano, ricercando le ‘convenzioni’, le forme ormai acquisite e sperimentate, nella storia e nella materia della città: oggi è più utile rifare qualcosa di vecchio ma sperimentato piuttosto che creare qualcosa di nuovo che corre il rischio di nuocere all’uomo».

La pluralità di ricerche attorno alla ‘ricostruzione della città europea’ rivela nuove prospettive sulla città, cambia il modo di intendere la città stessa, orientando l’attenzione sulla specificità dei fatti urbani e sugli aspetti fisici costitutivi dell’urbanità. Soprattutto emerge la convinzione che le opere di trasformazione della città non possano prescindere dalla comprensione dei valori connessi alla *forma urbis*. Prioritaria diventa la necessità di costruire la città su se stessa in alternativa all’espansione incondizionata.

Ma i principi di ‘architettura urbana’, nei loro risvolti più ideologici, si dimostrano inadeguati nell’affrontare i nuovi temi legati alle questioni infrastrutturali, al paesaggio o ai problemi portati dalle grandi funzioni. Fanno barriera nei confronti delle aspettative di modernizzazione e d’innovazione emerse dai nuovi usi e dalla nuova scala degli interventi trasformativi che la dispersione metropolitana richiede.

Nel clima di reazione alla città moderna, col suo portato di conflitti, si afferma una diffusa inclinazione storicista, propensa ad avvallare una visione nostalgica della città, a favorire atteggiamenti di conservazione della città esistente e a prediligere la piccola città e la sicurezza offerta dalle spazialità convenzionali, sebbene la nuova condizione urbana imponesse di fronteggiare la dispersa e dirompente dimensione metropolitana.

Si mostra vivo interesse per metodi di recupero urbano e di ‘salvaguardia’ dei centri storici come Bologna. Si persegue con caparbia volontà la restaurazione delle ‘convenzioni urbane’ in una serie di progetti urbani dogmatici, ma anche nelle pratiche sclerotizzate dall’Apur a Parigi negli anni ’90 o, dopo l’Iba 84, nelle sperimentazioni irrigidite dal Planwerk di Stimmann a Berlino. Paradossalmente influenzeranno proprio il *suburban sprawl* nelle realizzazioni del *New Urbanism* anglosassone. *Towns and Townsmaking Principles* di Duany e Plater-Ziberk degli anni ’90 è al proposito emblematico: un’architettura tradizionalista orientata al mercato mescola con disinvoltura il ‘sogno americano’ della *neighborhood unit* con i principi di una progettazione formalista, mutuata dalle nostalgiche interpretazioni di Leon Krier della manualistica di Unwin e di Hegemann.

Anche il testo del 1999 di David Mangin e Philippe Panerai dal titolo *Projet urbain*, è sintomatico: una volontà restaurativa di concepire il progetto urbano, fissa principi ‘fondativi’ dedotti dagli studi sulla città storica e dell’ottocento in un manuale, sulla scia di Stubben e Sitte. Le tecniche individuate e le regole fissate - *tracé, décupage, implantation du bâti, ordonnance des espaces publics*, ecc. - sembrano però ignorare la dinamica e dirompente realtà urbana-economica-sociale contemporanea, per aspirare invece alla creazione di una riappacificata, fantomatica ‘città europea’.

L'altra urbanistica

Le esperienze dell'Iba 84 di Berlino a coronamento delle ricerche e delle teorizzazioni sull' 'architettura urbana' ne configurano anche il variegato corpus disciplinare. Nella ricostruzione delle tre aree centrali della città di Berlino, il rifacimento della 'pianta della città' era considerata operazione preliminare, necessaria a disvelare la *forma urbis*: sedimentazioni di opere ed intenzioni sulla topografia e geografia del luogo, ma anche violente cancellazioni, le demolizioni belliche e dei piani di ricostruzione (De Michelis, 1982).

In realtà l'esperienza dell'Iba 84, diretta da Joseph Paul Kleihues e da Hardt Walter Hämer, individua l'approccio della 'ricostruzione critica della città' a partire dalle 'convenzioni urbane', ma non esprime nessun carattere dogmatico e regolativo, anzi rivela una compresenza di approcci e di teorie sulla città: le ricerche tipomorfologiche della scuola di Venezia tese a individuare principi di continuità, la nozione di *poché* stemperata negli approcci collagistici di Rowe a favore di una condizione frammentaria della metropoli contemporanea, l'idea di Ungers della 'città nella città' come 'arcipelago' di relazioni dialettiche ed eterogenee, il pensiero di Huet sul tracciato e le 'convenzioni urbane', le modalità di produrre l'urbano condotte dalla scuola di Bruxelles. Una pluralità metodologica che ha impedito, almeno nelle fasi iniziali, la riproduzione mimetica della città storica e delle sue forme.

Voleva e doveva essere un'azione dimostrativa: occorreva contrastare, invertire il processo di espansione urbana. Così la ricostruzione di Berlino avviene come 'costruzione della città nella città' e il 'progetto di architettura' ne diventa lo strumento privilegiato (Aa.Vv., 1985). La *forma urbis*, nelle operazioni ricompositive dell'Iba 84 di Berlino, costituiva lo sfondo legittimante per recuperare le 'convenzioni' che, durante il decennale dibattito sulla 'ricostruzione della città', avevano preso forma e sostanza: il tracciato, la parcella, la piazza, la strada, l'isolato, l'immobile edilizio, ecc.

Gli architetti invitati a progettare le singole parti, si sono trovati a mettere alla prova questo armamentario di figure, quali l'architettura contestuale e le teorie urbane avevano fino allora elaborato. Una realtà 'archeologica' risultato dello stratificarsi di disegni interrotti e di cancellazioni praticate dalla ricostruzione postbellica, ha reso però problematico riconquistare la continuità di tracciato e l'unità dell'isolato e ripristinare principi di suddivisione parcellare.

I conflitti emersi hanno di fatto mostrato nei nuovi progetti l'impraticabilità di una completa riappacificazione con i modelli della storia. D'altra parte la condizione di 'laboratorio' attuata dai concorsi internazionali d'architettura, lasciava ampio margine di sperimentazione e i progetti più interessanti e proficui infatti riuscirono a scardinare luoghi comuni e ad indicare modi di costruire la città più aperti alle problematiche contemporanee.

Mentre il progetto di Aldo Rossi per Kochstrasse riecheggiando l' 'hausmanesimo migliorato' di Berlage e Perret mostrava grande fiducia nella perimetrazione e nella continuità dell'isolato, il progetto di Siza per il quartiere Kreuzberg anziché perseguire una continuità morfologica e tipologica cercava le differenze insite nella stessa condizione di continuità per rintracciare, tra

le pieghe di una urbanità stratificata, gli ambiti di un possibile rinnovamento dei modelli convenzionali ereditati dalla storia. Eisenman per Kochstrasse prospettava una decostruzione archeologica-architettonica dell'isolato confrontandosi con i temi della dispersione della metropoli emergente.

Così, accanto ai progetti di Rob Krier per Ritterstrasse e Lindenstrasse che, nel riprodurre ottimisticamente i principi di suddivisione parcellare, simulano un processo di stratificazione storica, il progetto di J. Hejduk per Südliche Friedrichstadt rovescia le illusioni di riparazione dell'Iba per rivelare il disagio che accompagna la cognizione dell'irreparabilità della dissoluzione urbana.

Pierluigi Nicolini ha invitato a vedere nell'esperienza dell'Iba 84 di Berlino non tanto il culmine degli approcci di 'ricostruzione critica' della città quanto il punto di svolta verso un nuovo modo di intendere le operazioni di costruzione della metropoli emergente: «Paragonando i risultati con le aspirazioni si potrebbe dire che le istanze più radicali siano andate perdute; la carica utopica presente nei disegni non poteva che affievolirsi nel corso delle operazioni; il richiamo al passato ha perso la sua carica di sfida nei confronti della modernità per essere neutralizzato nei canali di un consumo più o meno effimero. Tuttavia, lo sforzo di riprendere il parlato della città attraverso l'architettura ha introdotto una diversa artisticità nei metodi progettuali: procedure come la ritrascrizione, la sovrapposizione, la duplicazione hanno arricchito di notevoli inflessioni il linguaggio architettonico, lo hanno reso più duttile e disponibile al dialogo con il contesto. Leggere, al contrario, nell'urbanistica dell'Ottocento i primi reali drammatici eventi della modernizzazione, guardare a quelle città come ambiti entro i quali l'esperienza del moderno vide la luce sarebbe stato più utile per lo sviluppo delle vicende dell'architettura» (Nicolini, 1999).

Mostrando i limiti della 'ricostruzione critica', l'esperienza dell'Iba 84 di Berlino permette di cogliere nuove potenzialità nelle discipline progettuali e di elaborare nuovi utensili in risposta alle tematiche emergenti nella città europea degli anni '80. Grandi eventi internazionali, esposizioni, celebrazioni, rivolgimenti economico-produttivi hanno di fatto imposto la ricerca di nuove attitudini progettuali in grado di accogliere le pressanti richieste di modernizzazione della compagine urbana e territoriale. I 'progetti speciali' che in quegli anni si misurano con la costruzione della Grande Parigi, con le vicende urbane connesse alle Olimpiadi di Barcellona, con le dismissioni portuali di Amsterdam e Rotterdam, con lo sviluppo dei Docklands di Londra (a cui si potrebbero aggiungere vicende analoghe in altre città europee come Lione, Monaco, Milano, Salisburgo, Siviglia, Madrid), rappresentano una fase di grandi rivolgimenti urbani, in cui la componente trasformativa, non più solamente edilizia, investe le infrastrutture, il paesaggio, la dispersione metropolitana, le nuove condizioni di spazialità urbana, i nuovi usi, i nuovi modi di vita.

Contestualmente alla necessità di ripensare le trasformazioni della città nel loro insieme, veniva a cadere la fiducia negli strumenti pianificatori tradizionali, incapaci di indirizzarne e prefigurare lo sviluppo urbano e di controllare la qualità morfologica e spaziale. Nella maggioranza dei casi, infatti, questi 'progetti speciali' nel modificare ampie parti di città, lasciano sullo sfondo il piano regolatore tradizionale, che non essendo più in grado di rispondere alle

mutate richieste, viene di fatto invalidato con varianti parziali o procedure alternative settoriali: Zac, Ez, piani d'area, piani di settore, progetti di opere pubbliche e altro.

Da allora è sull'architettura che vengono riposte nuove speranze ed aspettative, facendo leva sull'attività speculativa ed euristica del progetto. Al proposito dice Nicolini «La crescita dei casi difficili, potremmo dire delle equazioni non facilmente calcolabili nel campo delle trasformazioni urbane, è in aumento: da qui la diffusione dei concorsi di idee... Che cosa sottintende il ripetuto presentarsi di questa situazione? A quale nozione di risorsa progettuale, a quale maniera di pensare, attribuita agli architetti farebbe capo? In altri termini cosa ci si aspetta noi? Cerco di dare risposta a tali requisiti, non tanto nella presunzione di suggerire comportamenti concorsuali, ma perché intravedo nel ripetersi di tali domande, un cambiamento rilevante nelle aspettative nei confronti dell'architettura. Mi pare innanzitutto che tali domande sollecitino, oltre a una risposta diretta, uno spostamento di orizzonti. Si chiede all'architetto di 'vedere' qualcosa che altri non sarebbero capaci di vedere». Per il progetto questa nuova fase richiede l'apertura di nuovi terreni di azione e la messa in discussione di molte chiusure disciplinari, primo tra tutte quella che vedeva un'incomunicabilità tra la sfera architettonica e quella urbanistica. «Queste divisioni impediscono il fiorire di quel 'pensiero laterale' sul quale nasce la premessa della nuova architettura» (Nicolini, 1992).

Durante gli anni '80, alcune operazioni urbane pur dagli esiti controversi hanno forzato le rispettive chiusure disciplinari di pianificazione e di progettazione urbana, facendo emergere tracce di nuove modalità di intervento nelle città. L'architettura urbana, misurando l'inadeguatezza della tradizione tipomorfologica più dogmatica, nell'affrontare i nuovi temi emersi nella progettazione della città contemporanea ha trovato un nuovo impulso al rinnovamento. L'urbanistica regolativa è costretta a riconsiderare invece alcune questioni chiave per dirimere le relazioni conflittuali tra piano e progetti, tra azione locale e pensiero generale, tra piano inteso come modello da perseguire o come processo da avviare (Mazza, 1992).

A distanza di tempo, si può senz'altro ravvisare, nell'esperienza dei primi anni '80 di riqualificazione di Barcellona, uno tra i più significativi impulsi metodologici ed operativi volti a superare sia l'impasse della pianificazione di tipo tradizionale sia i limiti delle pratiche di ricucitura urbana, gli albori di quel 'pensiero laterale' di cui parla Pierluigi Nicolini.

Oriol Bohigas, Joan Busquets, Manuel de Solà Morales cercano nuovi espedienti per guidare la trasformazione urbana di Barcellona partendo dai principi di un *urbanismo estratégico*, come veniva a delinearsi in quegli anni nell'empirismo di pratiche parziali e dei molteplici tentativi: «Dato che non credevamo nella coerenza sistematica della città né nella capacità operativa del Piano Generale, e nell'affidabilità dei dati che esso può fornire per il futuro, e tanto meno nella sua offerta di definizione e controllo morfologico, è stato necessario cercare altri strumenti... Dare inizio ad una strategia che riprendeva un dibattito accademico già allora sufficientemente fruttuoso: l'individuazione sistematica dei quartieri e l'utilizzo di progetti urbani come meto-

do di base... per arrivare alla comprensione globale della città attraverso la somma dei suoi diversi frammenti» (Aa.Vv., 2002). Come ricorderà più volte Joan Busquets (1991): «Prende così consistenza l'idea del 'progetto urbano' come superamento di quella sterile dissociazione tra piano urbanistico e progetto di architettura che aveva ridotto il primo al campo dell'analisi e il secondo al campo della proposta isolata. Il concetto di 'parte di città' reintroduce nella discussione una capacità di integrazione del progetto che l'applicazione stereotipata dell'architettura moderna aveva perso. La 'scala intermedia' viene privilegiata come elemento di verifica e di incontro tra le decisioni programmatiche e strutturali». Il saggio dal titolo *La segunda historia del Proyecto Urbano* di Manuel de Solà Morales è una tra le più compiute ed illuminanti riflessioni sulla questione. Recuperando un'altra tradizione dell'urbanistica moderna, contrapposta al modello ufficiale del modernismo dei Ciam, Solà Morales ricostituisce una diversa genealogia dell'architettura urbana e prende distanza dagli studi sulla città storica europea sfociati negli approcci della 'ricostruzione critica' e nelle conseguenti posizioni conservative: «La nozione di metropoli moderna non comportava la riduzione schematica come principio del suo disegno. Al contrario, il potenziale urbanistico proprio dell'idea di metropoli ha prodotto la progressiva incorporazione di temi e nuovi aspetti della città, che progressivamente assumono il carattere di una nuova naturalezza e ne arricchiscono il dibattito. È così, figlio della complessità e della sovrapposizione, che il 'progetto urbano' nasce e si configura come il momento progettuale più adeguato, ricco, variato e capace per la progettazione della città moderna» (de Solà Morales, 1987).

Asplund, Berlage, Unwin, Dudok, Pleènik, De Finetti, fino al dopoguerra con Leslie Martin e Quaroni compongono per Solà Morales il sapere di una progettualità urbanistica che fa sì tesoro della specifica condizione di ogni parte urbana ma «avendo come presupposto la grande città come artefatto complesso, sempre più ricco e differenziato».

Una disciplina che guarda la città esistente non come ostacolo da rimuovere per ripristinare nostalgicamente le condizioni del passato ma come campo di azione per le necessarie innovazioni.

Il testo è stato scritto come ampia riflessione intorno all'analisi di alcuni progetti particolarmente significativi presentati nella consultazione internazionale d'architettura *Un viaggio in Italia. Nove progetti per nove città* ideata da Nicolini alla XVII Triennale del 1987 (Aa.Vv., 1987), ed inaugura il progetto urbano nella versione che poi da più parti verrà seguita. Solà Morales quindi, a partire da questa tradizione 'altra' del progetto urbano, segnala così alcuni approcci contemporanei che, consapevoli della necessità di 'modernizzare' la città esistente - non solo completarla o ricostruirla - agiscono nei conflitti e negli attriti emergenti e con ciò che ha rotto la presunta continuità con la città precedente. «L'attenzione dedicata ai tracciati stradali come mezzo di formalizzazione, la proposta di nuovi tessuti di edifici e la reinterpretazione degli spazi urbani sono forse tre dei grandi temi che, con soluzioni e approcci innovativi, accomunano i più interessanti progetti urbani contemporanei» (de Solà Morales, 1987). L'urbanizzazione delle infrastrutture, l'azione

strategica dei progetti, la loro scala d'intervento, il superamento della monofunzionalità e monotematicità degli interventi, l'effettiva operabilità economica e i tempi di realizzazione, sono i nuovi presupposti indispensabili all'innovazione della città esistente, condizione ineluttabile della sua effettiva sopravvivenza.

Compact city - Intensity city

Se si vuole riflettere sulle attuali modalità di costruzione ed innovazione della città esistente, occorre riprendere la discussione, apertasi tra gli anni '80 e '90, sulle negative conseguenze dello *sprawl*: le critiche a questo fenomeno coinvolsero vari aspetti. Dal punto di vista ambientale, l'urbanizzazione diffusa avrebbe peggiorato il degrado planetario con inquinamento e spreco di risorse energetiche e territoriali. Se ne denunciarono le sperequazioni in termini di vivibilità e le problematiche condizioni di governabilità che avrebbero investito la realtà sociale. Negativi risvolti economici erano connessi agli onerosi investimenti pubblici ed agli alti costi privati che le inefficienze di questa modalità insediativa avrebbero comportato. Pertanto le istanze di difesa della 'Compact city' come forma urbana 'sostenibile', prendono sempre più spazio nel dibattito contemporaneo (Aa.Vv., 2001).

Si dovrebbero valutare, oltre a questioni di ordine ecologico ed ambientale, anche aspetti di ordine qualitativo, perchè, come sostiene Michael Sorkin (2004), «...è importante distinguere tra densità ed estensione. Dopo tutto c'è densità e densità: dobbiamo distinguere le qualità di Jones Beach in un pomeriggio di sole o il trambusto della Fifth Avenue nella settimana prima di Natale dall'iper affollamento del Ghetto di Varsavia o dall'asfissiante buco nero di Calcutta. La densità può produrre efficienza e piacere, oppure generare un incubo». Sorkin tenta di definire fenomenologicamente la densità, poiché capace di generare un innalzamento della qualità della vita nelle città e ne individua diversi tipi. La densità fisica rimanderebbe alla spazialità della città tradizionale, la densità sociale ed ambientale, espressa in termini di relazioni, di usi, di scambi lascerebbe invece trapelare i vantaggi offerti da alcune peculiarità della complessità metropolitana. Se come dice: «La vita sociale e politica della metropoli non dipende semplicemente dell'incontro in sé ma dalla sua struttura: una buona città è uno strumento che produce felici incidenti, non un meccanismo che genera collisioni» (Sorkin, 2004). Una metropoli è più di uno scenario per l'esaltazione di flussi continuati e di un dinamismo inafferrabile, come in alcune visioni del 'neo-futurismo' contemporaneo. È il luogo dell'incontro anche casuale, dell'interazione anche episodica campo di un gioco delle parti, di un incontro-scontro tra i diversi ruoli e ambiti sociali, palcoscenico di quella 'rappresentazione teatrale' a cui Erwin Goffman riconduce la vita sociale e la multistratificata e sempre provvisoria costruzione di ogni immagine individuale.

Già l'antropologo Ulf Hannerz (1992) nel suo libro *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana* ci invitava a «vedere la città come un luogo dove si può trovare una cosa mentre se ne cerca un'altra». La definizione ci

fa intravedere una possibilità di 'abitare' nel conosciuto della città, ma anche di 'vagare' in un altrove, come suggeriva Benjamin, e imbattersi nell'inaspettato. Particolarità dal fascino pericoloso, che è lo specifico della grande città e della metropoli e che ha motivato l'atteggiamento *blasé* degli abitanti della nascente metropoli di inizio novecento. Cosa che tanto preoccupava e al contempo attirava Simmel. Elemento di potenziale apertura nella creazione di identità nuove, liberate dal rigido determinismo fisico e sociale di luoghi storicamente dati (Simmel, 1903). La grande città e la metropoli si distinguerebbero quindi nettamente dal villaggio, dal paese, dalla piccola città dove, secondo la classica definizione di Weber e secondo le illusioni dell' 'urbanistica culturalista' fondata dal pensiero di Ruskin e Morris, permarrrebbe una coincidenza tra fatto fisico e comunità.

«Trovare una cosa mentre se ne cerca un'altra», noto con il termine di *serendipity*, comporta il reclutamento di una struttura nata per funzioni diverse da quelle che ne hanno governato l'esistenza. Piattelli Palmarini (1987) chiarisce il procedimento portando ad esempio un caso clamoroso di reclutamento serendipico nel dominio della ricerca scientifica, quello per cui le ali degli insetti non si sarebbero evolute per consentire il volo, bensì per scambiare calore con l'ambiente circostante. La funzione secondaria, quella del volare, nei tempi lunghi dell'evoluzione del genere, si sarebbe rivelata la funzione più importante. Un tentativo felice di coniugare il concetto di *serendipity* con l'esperienza urbana è stato proposto da Arnaldo Bagnasco (1994) e così formulato: «la varietà di esperienze che la città consente, la molteplicità di situazioni diverse nelle quali si trova coinvolto permettono all'uomo della città nuove sintesi culturali inattese... In secondo luogo la città è abbastanza ampia, contiene un numero sufficientemente grande di persone per far sì che il casuale sintetizzatore possa avere la probabilità di incontrare qualcun altro capace per affinità di reperire, e disposto a coltivare insieme a lui le possibilità della nuova sintesi».

Varietà e aumento delle probabilità di scambio, legate ad una relativa 'indeterminatezza' e ad una sufficiente 'ricchezza' e 'densità' di significati e di offerte fruibili, sono dunque due condizioni necessarie perché possa realizzarsi *serendipity*. Città monofunzionali, quartieri che producono omologazione sociale, spazi collettivi specializzati per uniformità di fruitori - in definitiva la città fordista strutturata per zone funzionali ed omogenee e lo *sprawl* che produce come luoghi collettivi solo gli spazi iperspecializzati degli shopping center, degli aeroporti, delle strutture di scambio intermodale ecc. - generano invece bassi livelli di *serendipity*.

Dalla reazione alla bassa densità dello *sprawl* sembrano emergere due orientamenti teorici ed operativi. Uno, definito new urbanism, è orientato al recupero della spazialità della città tradizionale, della città 'a misura d'uomo', in cui troverebbero compimento gli equilibri alla scala microsociale auspicati da Jane Jacobs (1961-2000) e riproponendo i modelli morfologici elaborati dai Krier e Culot negli anni '70 ed '80. L'altro, definito post urbanism sarebbe portato viceversa ad esaltare i vantaggi della 'congestione' metropolitana, tutta flussi ed energie dinamiche, come traspare in alcuni scritti sul 'Manhat-

tanismo' e sulla 'Bigness' di Rem Koolhaas (1978; 1995).

Due visioni antitetiche: la 'pastorale' e 'l'esplosiva' per riprendere Marshall Berman (1991) ma ambedue riportano ancora la discussione sulla 'alternativa' alla città esistente. Tra un velato fastidio per la vita urbana, sotteso all'immagine 'pastorale', e l'immagine 'esplosiva' di forze propulsive delle nuove dinamiche occorre ritrovare i termini di una nuova condizione intermedia. Una 'Intensity city' che senza la nostalgica riproposizione della città storica europea, giunga ad incorporare questioni e tematiche emerse nella dimensione metropolitana - intensità di flussi, di scambi, di esperienze - nella città esistente secondo un 'patto', un accordo tra forma esistente e nuovi contenuti urbani.

Stratificare nuovi usi, includere diverse forme e gradienti di densità, intrecciare una realtà statica ai nuovi dinamismi, inglobare fatti paesaggistici ed ambientali, integrare il già noto con l'innovazione, comporta inevitabilmente problemi e criticità.

Diverse pratiche del progetto urbano, che in questo testo sono state analizzate, si sono rivelate possibili rimedi e provvedimenti adatti ad orientare i termini di questa condizione intermedia. Cercando di legittimare le istanze di trasformazione nel quadro di una ritrovata nuova urbanità, partecipi delle dinamiche dell'attuale mutevole condizione metropolitana e dei valori della città esistente.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv., 1982, *Paesaggio metropolitano*, Gnam, Roma.
Aa.Vv., 1988, *Oltre la città la metropoli*, Triennale di Milano, Milano.
Aa.Vv., 1985, *La ricostruzione della città*, Electa, Milano.
Aa.Vv., 1987, *Le città immaginate. Nove progetti per nove città*, Triennale di Milano, Milano.
Aa.Vv., 1993, *Art et architecture en Europe 1870-1993*, Centre George Pompidou, Paris.
Aa.Vv., 2001, *The Compact City. A Sustainable Urban Form*, E&FN Spon, London.
Aa.Vv., 2002, *La città europea del XXI secolo*, Skira, Milano.
Aa.Vv., 2003, *Inside Density*, La lettre volée, Bruxelles.
Aymonino C., 1975, *Il significato delle città*, Marsilio, Padova.
Bagnasco A., 1994, *Fatti urbani formati nello spazio*, Angeli, Milano.
Berman M., 1985, *L'esperienza della Modernità*, Il Mulino, Bologna.
Barman M., 1991, «Immagini della metropoli modernista», in *Atlante metropolitano*, Electa, Milano.
Busquets J., 1991, «La trasformazione urbana come progetto urbanistico», *Lotus*, n. 67.
Culot M., Lefèbvre P., 1982, *Declaration de Bruxelles 1980*, Aam, Bruxelles.
Deleuze G., Guattari F., 1980, *Mille plateaux*, Paris.
de Michelis M., 1982, «Il mito della fenice. Il caso dell'Iba 1984 a Berlino», *Lotus international*, n. 33.
de Solà Morales I., 1991, *Mnemosi o retorica: la crisi della rappresentazione nella città e nell'architettura moderne*, Atlante metropolitano, Electa, Milano.
de Solà Morales M., 1987, «La segunda historia del Proyecto Urbano», *UR*, n. 6 e Id., 1990, «Un'altra tradizione moderna», *Lotus*, n. 64.
Duany A. e Plater-Ziberk E., 1991, *Towns and Townsmaking Principles*, Rizzoli International, New York.
Grumbach A., 1976, «Les promenades de Paris», *AA*, n. 185.

- Grumbach A., 1982, «L'art de compléter la ville», AA, n. 219.
- Hannerz U., 1992, *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Harvey D., 1990-1993, *La crisi della modernità*.
- Hall P., 1973, *Planning and Urban Growth*, Baltimore.
- Lyotard J.F., 1979-1981, *La condizione postmoderna*.
- Jameson F., 1984-1988, *Il postmoderno, o la logica culturale del tardo capitalismo*.
- Huet B., 1984, «La città come spazio abitabile», *Lotus*, n. 41.
- Jacobs J., 1961-2000, *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino.
- Koolhaas R., 1978-2001, *Delirious New York*.
- Koolhaas R., 1995, *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, New York.
- Krier R., 1975-1982, *Lo spazio della città*, Clup, Milano.
- Le Corbusier, 1946-1961, *Manière de penser l'urbanism*, Paris.
- Mangin D. e Panerai P., 1999, *Projet urbain*, Editions Parenthèses, Marseille.
- Mazza L., 1992, «Conservazione e trasformazione: una ridefinizione del piano regolatore», *Controspazio*, n. 96, tesi riprese in *Ricostruire la Grande Milano, Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche comunali*, 2001.
- Nicolin P., 1992, *Metamorfosi dell'architettura urbana*, Electa, Milano.
- Nicolin P., 1999, *Elementi di architettura*, Skira, Milano.
- Panerai P., Castex J., Depaule J.C., 1975, *De l'ilot à la barre*, Clup, Milano.
- Piattelli Palmarini M., 1987, *Mappe della realtà e mappe della ragione*, in *Livelli di realtà*, Feltrinelli, Milano.
- Piattelli Palmarini M., 1987, *Scienza come cultura*, Mondadori, Milano.
- Rossi A., 1966, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova.
- Rowe C., Koetter F., 1978-1981, *Collage City*, Il Saggiatore, Milano.
- Simmel G., 1903, *The Metropolis and Mental Live*, Lipsia.
- Sorkin M., 2004, «Pensieri sulla densità», *Lotus*, n. 117.
- Venturi R., 1980, *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Dedalo Libri, Padova.

Parte prima

Progetto urbano coordinato

L'opzione della città compatta

Il progetto urbano coordinato è finalizzato alla realizzazione di parti di città in un arco temporale relativamente breve. Le diverse componenti edilizie, infrastrutturali e paesaggistiche, vengono coordinate da un progettista responsabile, perché possano produrre un assetto morfologico d'insieme e una complessità di usi capace di indurre processi di innovazione di ampie aree urbane.

Le tesi del progetto urbano presuppongono una condivisione dei valori urbani espressi dalla *compact city* e dalla *intensity city*: stratificazione di usi e significati, pluralità di forme ed operatori, relativa stabilità dei fatti urbani nella dinamica edilizia, ma prendono distanza sia dagli atteggiamenti mimetici e conservativi sia dagli odierni entusiasmi che intravedono nello *sprawl* un modello insediativo alternativo alla città.

Diversamente dagli anni '70 quando le pratiche di ricostruzione urbana erano alimentate dai miti della piccola città e dalla fiducia nelle 'convenzioni' della città storica, il progetto urbano intravede ora elementi di apertura e rinnovamento della città esistente proprio a partire dalla necessità di confrontarsi con i conflitti emersi dalla condizione metropolitana contemporanea.

La necessaria ibridazione di edilizia ed infrastruttura, i processi di inclusione di fatti paesaggistici e geografici nella città esistente, le pratiche emergenti di sostituzione edilizia e di *infill*, diventano per il progetto urbano odierno un pretesto per il rinnovamento e l'emancipazione di rituali collettivi di usi e di forme della città tradizionale, e non più minaccia del suo annientamento.

Finalità del progetto urbano coordinato è realizzare vere e proprie parti di città instillando nuovi stili di vita, immettendo nuovi usi, producendo nuove morfologie, cercando di sottrarsi dal rischio di produrre quartieri omogenei (sia dal punto di vista funzionale che morfologico), macrostrutture o *enclaves* suburbane.

Per questo motivo lo studio dei casi di questa ricerca si restringe ad alcuni esempi che si confrontano realmente con la città esistente: la ampliano, la ristrutturano, la innovano, condividendone i presupposti della *forma urbis* ed accettando l'opzione insediativa della città compatta, in alternativa allo *sprawl* contemporaneo e ai modelli suburbani proposti dalle pratiche dal *New Urbanism* anglosassone.

Sebbene non tutti gli esempi studiati abbiano prodotto esiti convincenti e spesso i risultati abbiano evidenziato contraddizioni e limiti, tuttavia dal confronto tra i diversi tentativi emerge quel lento cumularsi di modalità e saperi che oggi si dimostrano tra i pochi in grado di costruire parti di città, ricche di usi e forme, come quelle che apprezziamo nella città consolidata.

I casi analizzati, riallacciandosi ad una tradizione rivisitata e rinnovata degli studi sulla città europea, tentano infatti di dare forma ad una città inclusiva e pluralista, capace di accogliere cambiamenti d'uso e di trasformarsi nel corso di un arco temporale sufficientemente ampio così da favorire il generarsi di fenomeni di permanenza.

Alcune volte, come nel caso di Euralille, sono occasioni per ordinare e regolare nella compagine della città esistente i conflitti generati dall'immissione di nuove infrastrutture o nuovi usi dirompenti. Altre volte producono nuovi luoghi pubblici a scala dell'intera città, come il parco del Litoral a Barcellona, il parco di Bercy a Parigi o i giardini di Porta Nuova a Milano, o ancora come Potsdamer Platz a Berlino o il nuovo centro di Almere si pongono come nuove centralità nel tentativo di rigenerare i valori urbani della densità e dell'accumulo di usi e funzioni in aree urbane abbandonate o marginalizzate.

La convergenza di due momenti

Negli approcci che fanno riferimento alle pratiche del progetto urbano è possibile intravedere la convergenza di due momenti, architettura e urbanistica, che fino a poco tempo fa parevano inconciliabili. La separazione e specializzazione dei compiti tra pianificatori e architetti ha precluso infatti da tempo ogni possibilità di scambio e ha impedito l'estendersi delle ricerche a quei nuovi campi situati proprio a cavallo di queste barriere.

Dalla metà degli anni '80 qualcosa è cambiato: le reciproche certezze si sono incrinare e si sono aperti spiragli per possibili confronti. In questi anni contraddistinti, nel bene e nel male, da una sorta di stato di emergenza reale e indotto da grandi eventi internazionali, esposizioni, celebrazioni, rivolgimenti economico-produttivi, occorre dare risposte immediate e individuare procedure di eccezione rispetto ai metodi usuali di pianificazione e di attuazione di piano, causa di rigidità e lentezze burocratiche.

Nella maggioranza dei casi i 'progetti speciali', che si occupano di modificare ampie parti di città, lasciano sullo sfondo un piano regolatore tradizionale che, non più in condizioni di rispondere alle mutate richieste, viene di fatto invalidato con varianti parziali o procedure alternative settoriali. Solo dopo una sorta di decostruzione delle consuetudini urbanistiche e dei pregiudizi architettonici è stato possibile rintracciare nuove procedure per costruire regole e nuove pratiche per affrontare diversamente la complessità dei problemi urbani.

Alla pianificazione è stato richiesto di riconsiderare alcune questioni chiave poste alle origini dell'attività urbanistica: il rapporto tra piano e progetti, tra piano locale e piano generale, tra piano inteso come modello da perseguire e piano come processo da avviare e governare seguendo principi e politiche

condivise. Sull'architettura sono state invece riposte nuove aspettative sollecitando la capacità speculativa ed euristica del progetto.

Concorsi d'architettura o consultazioni internazionali, proliferati negli anni '80 e '90, orientavano alla costruzione di una domanda più che la soluzione di problemi non ancora chiaramente identificati. All'architetto si chiedeva di scoprire, intravedere, rintracciare, attraverso l'esercizio del progetto, ciò che altri non sarebbero stati in grado di vedere.

Questa richiesta suppletiva di *performance* è in un certo senso connotata al progetto urbano che si trova di volta in volta a scorgere nuove figure e nuove relazioni tra fatti urbani esistenti, a scardinare convenzioni tipologiche e formali o a caricarsi di una funzione 'popperiana' di precisazione-correzione delle premesse pianificatorie e programmatiche indicate.

In questa accezione il progetto urbano assume quindi valenze strategiche, opera cioè sul piano di una reale trasformazione locale, e al contempo partecipa all'attivazione di una strategia complessiva di rinnovamento e di trasformazione urbana, sempre meno espressa dai tradizionali strumenti pianificatori.

Il progetto urbano è però uno strumento di reale trasformazione e controllo della morfologia della città, e concorre alla produzione di nuovi livelli che arricchiscono la stratificata *forma urbis*.

Le specificità del progetto urbano coordinato

Il progetto urbano, così inteso, sollecita l'affinarsi di modalità e pratiche, il formarsi di competenze e saperi capaci di assumere, nell'azione progettuale iniziale, molteplici complessità e di accompagnare, per un periodo sufficientemente lungo, il processo di trasformazione urbana.

Una progettualità che deve muovere da un sapere specifico sulla città per governare molteplici complessità di ordine:

- *strategico*: definendo cioè modalità di intervento sulla città ad un livello 'intermedio' tra la forma urbana complessiva e lo specifico intervento di trasformazione;
- *morfologico*: fornendo significato e forma alla compresenza di aspetti edilizi, infrastrutturali e spazi aperti con la consapevolezza ad agire sulle tracce della città esistente;
- *gestionale*: il progetto urbano, come 'processo', richiede un governo continuo nei cambiamenti degli assetti formali e d'uso in relazione agli interessi plurali, ai contributi settoriali, alla necessità di precisare *in fieri* programmi ed usi;
- *finanziario*: mediante il montaggio economico dell'operazione, la mobilitazione degli investimenti, le regolazioni tra pubblico e privato, e il controllo di redditività ed esternalità;
- *comunicativo*: attraverso la costruzione di orizzonti legittimanti capaci di creare condivisione di intenti e di obiettivi.

Pertanto il progetto urbano necessita di un coordinamento continuo, dal montaggio iniziale dell'operazione alla sua implementazione, fino alla realizza-

zione, in un arco temporale che può essere superiore al decennio. E si differenzia in modo radicale sia dai piani attuativi tradizionali sia dagli strumenti influenzati dalle odierne pratiche concertative proposti dalla recente normativa urbanistica: in Italia i Pru, Prusst, Pii, ecc.; in Francia il 'Projet urbain local' e il 'Projet urbain complexe'; in Spagna il Pls e Pus.

Se i piani attuativi tradizionali si muovono unicamente entro una logica deduttiva dal piano generale, gli strumenti proposti dalle recenti normative permettono invece il raggiungimento di accordi programmatici, economici ed operativi attivando il gioco delle negoziazioni. Non contemplano però un governo continuo del progetto fino alla realizzazione che è condizione determinante nella costruzione di parti complesse di città e per il raggiungimento di esiti qualitativi soddisfacenti.

Negli strumenti urbanistici di 'nuova generazione' il progetto diviene parte di un insieme di azioni volte a precisare le strategie generali e contribuisce al montaggio di programmi e morfologie. Aspetto indubbiamente di grande vantaggio rispetto ai precedenti strumenti, inchiodati alla logica deduttiva dal piano. Chiusa però la fase progettuale, programmi e morfologie diventano nient'altro che norme attuative scritte o disegnate, nient'altro che vincoli più o meno rigidi sottoscritti in protocolli d'intesa e convenzioni attuative per successivi progetti esecutivi edilizi, infrastrutturali e degli spazi aperti. L'adozione di un 'piano attuativo' o di un 'programma complesso' interrompe di fatto il processo, riduce la fase gestionale al montaggio amministrativo e tecnico dell'operazione. Una fase di 'governo' di tutto il progetto, finalizzata alla realizzazione delle opere e alla trasformazione concreta di una parte di città, è stata attuata solo in rare occasioni.

L'effetto dello strumento attuativo, anche quello di 'nuova generazione', è ancora di riframmentare, nella pluralità dei molteplici operatori e dei molteplici enti coinvolti nella realizzazione, i tentativi di ricomposizione del progetto.

Spesso i risultati conseguiti rispecchiano la divisione delle competenze, sia nelle articolazioni 'verticali' tra i livelli decisionali (Stato ed enti locali), che in quelle 'orizzontali', tra gli enti preposti (Ferrovie, Autostrade, Aziende energetiche, Agenzie di trasporti), ma anche la separazione tra le discipline di progettazione edilizia, infrastrutturale, paesaggistica, e tra gli operatori immobiliari che, una volta ottenute le volumetrie negoziate, sono restii ad accettare regole di natura morfologica e di coerenza tra i diversi interventi.

La nozione di progetto urbano coordinato, qui analizzata in esempi realizzati, ha tentato invece di ovviare a tali lacune mediante un rovesciamento concettuale ed operativo.

Per prima cosa il progetto urbano fa leva qui sul valore speculativo, euristico del progetto, si avvale della sua capacità di distogliere impercezioni e ritrovare temi nell'azione e nell'esercizio del progetto stesso. In quelli che ne saranno gli esiti più significativi, il progetto non rivestì infatti solamente il ruolo di supporto al montaggio delle operazioni, costituì il fattore determinante nella costruzione di sintesi e nella creazione di opportunità.

Nella scelta del progettista per Euralille, ad esempio, il valore strategico che il progetto avrebbe dovuto giocare era ben chiaro ai vertici della società

di gestione. Mediante una consultazione internazionale, verrà selezionata la figura di un responsabile, Rem Koolhaas, non un progetto finito o una proposta morfologica, ma una modalità di messa in opera del progetto, 'un regista', capace di costruire una visione urbana a partire dalle questioni avanzate. Anche il progetto per la Villa Olimpica, affrontando il problema di costruire alloggi per gli atleti, offre alla città una reale opportunità: riacquistare il fronte mare alla città e rendere l'uso di tre chilometri di spiagge abbandonate.

La necessità di recuperare aree dismesse o marginalizzate rende possibile nella Zac di Bercy o nel Garibaldi-Repubblica, costruire un insediamento attorno ad un parco, a scala della città, capace di conferire 'centralità' simbolica e reale alle aree e produrre 'valore aggiunto urbano'.

Il progetto urbano così concepito impone che se ne deleghi la regia ad un autore perché guidi sia la fase progettuale che realizzativa, governando e regolando i differenti apporti o legittimando i continui aggiustamenti. Un regista che coordini l'opera di altri, nella definizione di singoli manufatti ed edifici in rapporto ai principi individuati e che si faccia garante degli esiti nei confronti dell'opinione pubblica e delle committenze.

Questo approccio ha trovato felice riscontro quando il conferimento di responsabilità avveniva all'interno di una solidarietà culturale e di una comunanza di intenti tra autore e committenza, sia pubblica che privata, e nel reciproco riconoscimento e rispetto in relazione ai differenti obiettivi e intenzioni. Celebri al riguardo sono il sodalizio, cementato dal comune impegno civico, tra il Sindaco di Barcellona Maragall e Oriol Bohigas, o tra il Primo ministro francese e Sindaco di Lille Mauroy e Rem Koolhaas. Più orientati verso una logica di successo imprenditoriale, il connubio tra Leopoldo Pirelli e Vittorio Gregotti o tra i vertici della Debis e Renzo Piano.

Una concezione del progetto urbano che implica l'apporto di molteplici competenze e professionalità tecnico-progettuali, amministrative, legali e finanziarie che, riunite in complesse strutture di gestione pubbliche, private o miste, assolvano il ruolo d'interfaccia tra committente, autore e i mutevoli attori coinvolti, governando l'operazione dal momento del montaggio fino alla completa realizzazione.

Società pubbliche o ad economia mista, come la Nisa e la Vosa, sono appositamente costituite per gestire l'implementazione e la realizzazione della Villa Olimpica, così la Semaest per Bercy o la Saem per Euralille. Strutture private multinazionali, come Pirelli o Daimler-Benz, hanno affidato a 'società controllate' allo scopo istituite, la gestione e lo sviluppo immobiliare delle aree di loro proprietà.

Per poter implementare un progetto urbano coordinato occorre innanzitutto creare condizioni tali da permettere il raggiungimento di alcuni chiari obiettivi:

- favorire la costruzione di una parte relativamente unitaria e riconoscibile di città e al contempo introdurre gli elementi di differenziazione e articolazione perché possano produrre livelli di varietà morfologica e ricchezza di usi, quali si apprezzano nella città consolidata;
- permettere che la città si costruisca nel tempo, indicando al momento della sua concezione le linee germinative del suo sviluppo e i 'codici genetici' del suo accrescimento;

- creare condizioni opportune per regolare i singoli contributi (progettisti, operatori, amministratori, cittadini), in un gioco consensuale che possa produrre un arricchimento reciproco. Non l'autore che impone la soluzione, ma ipotesi condivise sulle quali mediare le divergenze, articolare le richieste e soddisfare le aspirazioni;
- produrre un grado compatibile di flessibilità per accogliere *in itinere* le opportunità e le occasionalità. Risulta sempre più difficile, se non impossibile, montare un programma definitivo e fissare obiettivi certi. Il progetto di una parte vasta di città deve poter accogliere risorse e opportunità durante la sua realizzazione;
- fornire situazioni e occasioni affinché le progettazioni settoriali e specialistiche (edilizie, infrastrutturali, paesaggistiche) trovino un terreno di intesa e ambiti di convergenza sugli obiettivi.

Il progetto urbano innesca un 'processo' cumulativo ed esponenziale: nel risultato il valore dell'insieme delle parti è maggiore della somma delle singole parti. Laddove, nella città moderna e contemporanea, spesso l'equazione è inversa e il valore della somma delle parti produce un saldo negativo: caos, congestione, malfunzionamento, scadimento della qualità insediativa e mortificazione dei luoghi.

Gli approcci al progetto urbano coordinato

Nell'analizzare i casi studio si sono individuati tre approcci del progetto urbano coordinato. Questi si muovono tra un atteggiamento 'pluralista', teso a individuare principi come sfondo legittimante ai diversi contributi, e una volontà 'dirigista' che fissa prescrizioni più coercitive riconducibili alla soggettività delle scelte progettuali. Difficile, in effetti, è fissare una volta per tutte i termini per la scelta tra diverse opzioni: ne va nondimeno della sopravvivenza di alcune parti delle nostre città.

L'oscillazione tra opzione 'pluralista' e 'dirigista' si intreccia alla messa a punto di modalità e tecniche per le quali la componente progettuale potrebbe svolgere o meno un ruolo di primo piano nella fase di coordinamento.

Nella Villa Olimpica si possono ravvisare due forme di coordinamento. Una di *coordinamento attivo*, quando il progetto, nel configurare i principi insediativi, gestisce le complesse vicissitudini legate all'intreccio delle questioni infrastrutturali, geografiche e urbane, trova temi e rivela opportunità nella costruzione del progetto stesso. Una di *coordinamento passivo*, quando dai progetti di massima degli isolati viene dedotto il sistema normativo per le successive edificazioni, lasciando così al coordinamento un ruolo prevalentemente di vigilanza e di verifica di congruità rispetto alle regole messe in atto.

Un altro esempio di coordinamento attivo venne attuato a Bercy quando si rimisero in discussione il tema dell'isolato chiuso, degli allineamenti unitari e dell'*ordonnance* così come erano stati proposti dal piano morfologico elaborato dall'Apur. Buffi, architetto coordinatore, scompose e ricompose l'isolato nelle sue parti costitutive, in relazione alle specificità dei diversi spazi aperti, e

individuò un insieme di principi condivisi dagli architetti coinvolti, avviando una complessa azione di ricerca di coerenze e differenze attuata nell'esercizio del progetto.

Un coordinamento attivo è esercitato da Koolhaas nella realizzazione di Euralille, dove rievoca i procedimenti del gioco aleatorio surrealista del *cadavre exquis*. Sempre Koolhaas svolgerà un ruolo di coordinamento passivo nel contesto delle procedure di controllo qualitativo, messe in atto in seno al Q-Team, per sovrintendere le realizzazioni ad Almere.

Ad opere compiute, si può affermare che l'azione di coordinamento ha dato il suo migliore contributo al progetto urbano quando non si è scissa dalla progettualità. Ciò dimostra la necessità di far leva anche in questa fase sul valore di ricerca del progetto, ritrovando i presupposti delle interrelazioni nella costruzione del progetto stesso, anziché nel controllo di coerenza rispetto un apparato di regole individuate.

Nei termini di *atti di fondazione, progetti per parti, montaggi urbani*, vengono a seguito illustrati i tre approcci individuati. Una 'genealogia' delle diverse modalità di produrre l'urbano, ben consapevoli che il progetto urbano, confrontandosi continuamente con questioni e contesti diversi, procede per tentativi ed errori e quindi difficilmente può far ricorso a modelli formali o procedurali da riprodurre.

Comparando i progetti, occorre ammettere che questi, pur nella difformità qualitativa degli esiti e nella diversità dei processi avviati, hanno mostrato la capacità di costruire parti di città vivibili ed abitabili, nonostante tensioni inespresse, volontà incompiute, esiti difformi dalle aspettative. Con i vantaggi e i limiti di uno strumento imperfetto e contraddittorio, il progetto urbano coordinato rappresenta un modo di intervenire nella città, una delle poche vie finora individuate per dare forma a parti di città ampie e complesse, costruite nell'unità di tempo, spazio e processo economico.

Atti di fondazione

Sono principi insediativi pre-architettonici, una fissazione di elementi di lunga durata, tracciati e spazi aperti, su cui far convergere l'edificazione. In questo caso è l'impianto stesso, mutuato attraverso una sublimazione del concetto di forma-urbana, che rivela le regole del gioco. Si ripercorre 'in vitro' l'esperienza delle città di fondazione dove le regole dei tracciati, dei margini e degli affacci hanno guidato l'edificazione e consentito uno sviluppo nel tempo, producendo un equilibrio tra continuità e varietà.

Quindi il progetto deve evolversi nel tempo, l'impianto di base diventa un campo di sperimentazione delle variazioni, così il progetto cresce insieme all'apporto di altri contributi: non c'è un'immagine prefissata da raggiungere, solo alcuni principi da rispettare e perseguire.

La realizzazione finale sarà diversa dalle ipotesi progettuali: simulazioni ed esplicazioni di scenari possibili non morfologie da attuare.

Il progetto si costruisce su se stesso con i suoi stessi mezzi. L'apporto

qualitativo di altri progettisti e gli equilibri tra i singoli progetti sono determinanti per l'esito finale. Questa separazione tattica, tra l'atto iniziale di predisposizione del suolo urbanizzato e la costruzione degli edifici, risponde alla diversità dei tempi nella costruzione della città: i tempi lunghi delle tracce al suolo, legate alla nozione di permanenza, e i tempi brevi del ciclo edilizio e del prodotto industriale. Esempi celebri si sono mossi nel tentativo di 'dare forma' a partire da questa condizione pre-architettonica di tracciati e suddivisioni del suolo: Berlage e la Scuola di Amsterdam per l'ampliamento di Amsterdam sud ed Unwin e Parker per Hampstead.

Tra i casi studio, esempi contemporanei di questo atteggiamento, sono il progetto per la Villa Olimpica a Barcellona, il progetto del fronteparco di Bercy a Parigi, il progetto per la riqualificazione dell'area Garibaldi Repubblica con i Giardini di Porta Nuova a Milano, il progetto di riconversione delle penisole Borneo-Sporenburg nel porto di Amsterdam.

Progetti per parti

Un altro approccio configura l'assetto morfologico a partire dalla definizione volumetrica dell'edificato. Acquisiscono importanza le forme dei 'pieni' del progetto, le articolazioni delle parti espresse tramite il contrappunto tra emergenze ed elementi di continuità edilizia. A differenza del precedente non individua principi per governare un processo, ma si configura come raggiungimento della sintesi espressa nel *plan masse*, da perseguire nella realizzazione delineando precise regole guida.

Il controllo dell'architetto coordinatore e autore del progetto muove dalla configurazione volumetrica generale, per arrivare alla definizione di criteri di allineamento e di altezze di gronda, condizioni di affaccio e di forma degli spazi aperti. Spesso, per conseguire unitarietà, ricorre ad una sorta di tematizzazione, o si spinge fino a fissare alcuni elementi architettonici e formali: la forma delle finestre, la continuità di materiali, la ripetizione di dettagli e procedimenti costruttivi. Oppure più incline alla varietà ed alla plurivocità esalta nella compagine unitaria del planivolumetrico i singoli apporti e le peculiarità dei singoli autori. I riferimenti esemplari vanno dalla Città Universitaria di Piacentini a Roma, alla ricostruzione di Le Havre di Perret, e l'esposizione architettonica del Weissenhof di Stoccarda di Mies van der Rohe.

Nel testo sono: il progetto di Gregotti alla Bicocca di Milano, il progetto di Piano alla Potsdamer Platz a Berlino, l'insediamento residenziale Park Chasé a Breda di Oma.

Montaggi urbani

Un approccio cumulativo e collagistico. Il progetto urbano prende forma montando elementi architettonici, infrastrutturali e spazi aperti, esprimendo e mettendo in scena, in un intreccio virtuoso, il programma funzionale fissato.

Dapprima sarà importante configurare un'immagine forte e riconoscibile anche se, successivamente, l'insieme verrà smontato, per attribuire a più progettisti le singole parti da realizzare (edifici, spazi aperti, infrastrutture). Regole di ordine urbano ma anche architettonico sono fissate dal progettista. 'Autore' e coordinatore, detiene la *leadership* del gruppo con potere di controllo, di veto e di verifica delle coerenze tra i diversi interventi.

Forte è l'analogia con i grandi collage urbani di volumi e spazi, rigenerati dalle visioni futuriste della città-macchina che da Henard attraverso Le Corbusier giungono fino dalle 'utopie anarchiche' degli anni '60 degli Archigram, Peter Cook e Ron Herron. Mondi possibili rappresentati in metafore cinematografiche e costruiti al vero accumulando una varietà di spazi e di usi all'interno di organismi complessi e poliarticolati tra flussi di traffico e movimenti umani.

Come appunto il progetto di Koolhaas per Euralille e la proposta per lo Stadshart di Almere di Oma.

Geopolitica del progetto urbano

Gli esempi studiati presentano, riguardo alcune questioni chiave, specificità e attitudini 'locali' del progetto urbano:

- nel modo di gestire il rapporto tra infrastruttura e insediamento,
- nel modo di produrre una relativa varietà edilizia nell'omogeneità morfologica,
- nella ricerca di unitarietà e identità a partire da eterogeneità e frammentarietà.

Significativo è stato l'intervento alla Villa Olimpica, scaturito dalla necessità di controllare e gestire l'innesto delle infrastrutture sull'assetto morfologico di parti di città. È emblematico, ma a Barcellona si possono citare anche l'insediamento alla Vall d'Hebron o il parco della Trinitat.

I grandi investimenti pubblici nel campo delle infrastrutture stradali, ferroviarie e dei trasporti pubblici, operati in Spagna dagli anni '80, hanno posto la questione basilare della città esistente, del suo rinnovamento e della sua emancipazione in rapporto alle tematiche infrastrutturali. Il progetto urbano coordinato è stato quindi una risposta ad una emergenza urbana quando il controllo dell'irruenza delle 'reti' nella compagine della città richiedeva di formulare un 'patto' tra le diverse competenze progettuali, tra i diversi enti preposti alla gestione delle infrastrutture e le municipalità interessate a innovare parti di città.

In Bercy a Parigi il progetto urbano coordinato si specifica meglio nella ricerca di un rapporto tra assetto morfologico e costruzione edilizia. Il progetto urbano è perciò concepito strettamente come ambito intermedio tra urbanistica ed architettura. Allacciato alla tradizione degli studi tipomorfologici, il procedimento dell'*imbrication* diventa tentativo di un'architettura moderna di concepire gli edifici stabilendo relazioni reciproche capaci di configurare strutture intermedie rispetto la città.

Una necessità sollecitata dall'esigenza di produrre varietà edilizia controllata, a partire dai principi di omologazione della normativa morfologica del Paz. La procedura legata alle Zac muove infatti da alcune condizioni di forte unitarietà: proprietà unica dell'area, gestione unica della Sem, intervento edi-

lizio prevalentemente pubblico, progettazione centralizzata della Apur, industrializzazione edilizia tendente a produrre modelli ripetuti ecc. Il progetto urbano coordinato interviene perciò tra la progettazione urbanistica omologante dei Paz e l'edificazione dei singoli edifici, individuando regole e principi per produrre un'equilibrata varietà.

Il caso Garibaldi-Repubblica a Milano presenta la situazione opposta a Bercy. Partendo dall'eterogeneità delle condizioni iniziali si cerca una relativa unitarietà nell'assetto morfologico. La frammentazione della proprietà nelle aree e dei livelli decisionali nei diversi assessorati e pubblici uffici (mobilità, urbanistica, verde urbano, demanio), le separazioni tra i diversi enti preposti alla gestione e progettazione delle reti infrastrutturali (ferrovie, agenzie dei trasporti urbani, viabilità urbana), la pluralità di operatori immobiliari (privati e pubblici) e di destinatari delle realizzazioni (Regione, Comune, Città della moda e del design) imponeva una configurazione chiara e riconoscibile che potesse esprimere una forte identità, tale da reggere la pluralità e le frammentazioni presenti, senza che queste riuscissero a prevalere come singolarità in conflitto.

Anche il progetto Bicocca, per altri versi, tende all'unitarietà a partire da un'indeterminatezza programmatica e da un'incertezza sugli sviluppi, e da una schizofrenia gestionale che accompagnò poi le realizzazioni.

Gli esempi olandesi di Almere e Breda riflettono invece la necessità di gestire le differenze e le separazioni prodotte da un eccesso di pianificazione e di previsioni settoriali. La tecnica 'innocente e deviante' del collage è, in questi casi, un metodo per creare, se non unitarietà, perlomeno un livello dialogico tra realtà programmate in modo differente e conflittuale: le infrastrutture, l'edilizia, il paesaggio, l'architettura, le previsioni, le oscillazioni del mercato.

ATLANTE DEI PROGETTI



