

CONVEGNO NAZIONALE INU  
**URBANISTICA & ARCHITETTURA**

Il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione della città contemporanea  
Genova, 22-23 Giugno 2006

**La costruzione dello spazio pubblico nella città contemporanea**

*Emanuela Belfiore*

*Università di Roma "La Sapienza"*

La priorità dello spazio pubblico negli ultimi vent'anni testimonia la ripresa di uno strumento di costruzione urbana desueto nel recente passato che si afferma come nozione di qualità spaziale e di pratiche sociali, un'alternativa alle politiche della pianificazione urbana del periodo precedente, che concentrava tutti i suoi sforzi sugli alloggi, le attrezzature e la circolazione. La nozione di spazio pubblico viene assunta come sinonimo di "immagine della città", di "identità" e di qualità urbana, in una parola di urbanità. Esso significa tanto lo spazio cittadino supporto di pratiche multiple, mediatore di differenze e di tensioni, quanto lo spazio vetrina della città divenuta nuovo consumo. Né si può ignorare che l'orizzonte dello spazio pubblico mostra una gamma complessa di spazi a statuto incerto (spazi collettivi, spazi intermedi, spazi comunitari, spazi esterni, spazi semicollettivi, spazi di transizione), così il termine spazi pubblici riscopre dei tipi molto differenti di cui alcuni rimandano ad una ripresa, sovente rivisitata, delle morfologie tradizionali, altri a nuovi tipi di spazio e di pratiche - come i centri commerciali, le ex aree industriali recuperate, le stazioni, le piastre, le strade commerciali -. In realtà parlare oggi di spazio pubblico rimanda ad una riflessione inevitabile sugli assunti del Movimento Moderno che hanno operato nei riguardi di questo materiale urbano una rottura di metodo e di sostanza da cui non siamo ancora usciti e i cui effetti sono largamente percepibili, nel quadro edificatorio della città contemporanea definito da un processo cumulativo di volumetrie che assumono forme e prestazioni indipendenti da un sistema di relazioni con le aree vuote, che restano singole, occasionali, prive di nessi e di regole organizzative riconoscibili. Inoltre la stessa pratica fondativa del moderno ha concettualmente annullato ogni principio di sopravvivenza e di riflessione sullo spazio pubblico per il dogma della rigida separazione funzionale che ha fatto piazza pulita di ogni principio di mescolanza, di complessità, di stratificazione che presiedeva all'organizzazione dei differenti spazi pubblici della città storica. Così nei novantacinque punti della carta d'Atene neanche una volta compare il termine spazio pubblico, divenuto irrilevante rispetto ai tre nuovi elementi della città moderna: "il sole, lo spazio, il verde", dove spazio e verde stanno a significare la trasformazione delle antiche trame dei tessuti urbani, fatte di strade, piazze e giardini in città aperte e verdi. Dunque l'urbanistica degli spazi liberi in mezzo ai quali si eleveranno i volumi costruiti ha annullato la struttura storica dei luoghi collettivi e ha mutato il carattere di "luogo" della rete stradale in strade per il traffico "classificate secondo il carattere e costruite in funzione dei veicoli e della loro velocità". Dissolta la continuità del costruito, cancellata la nozione tradizionale della strada, l'idea di spazio pubblico sembra definitivamente abolita.

Con la riflessione critica del Ciam di Hoddesdon (1951) sul Cuore della città il Movimento moderno si confronta con una delle più vistose lacune del suo impalcato, riattivando nell'organismo urbano il recupero di quei caratteri che fanno di alcune aree i "cuori della città", cioè i gangli vitali dell'attività civica, col riaffermarsi della città come sede comunità, espressione di differenti relazioni sociali fuse in un unico organismo e che si concretizzano in "istituzioni" e "luoghi" che danno forma alla struttura della città e riconoscibilità alla sua comunità. Soprattutto si afferma che i Cuori delle città devono essere situati in luoghi strategici, presentare "un certo numero di spazi all'aperto delimitati da edifici e che siano collegati al centro principale da linee di comunicazioni",

offrire spazio aperto, essere pedonali, essere flessibili per meglio adeguarsi ad una società mutevole, ma qualcosa che rimane nel tempo. Difatti se il tema, proposto dagli studiosi intervenuti ad Hoddesdon, è ambizioso e stimolante, le implicazioni operative in Europa furono lente.

Dunque lo spazio pubblico è stato per lungo tempo un materiale sconosciuto alle categorie progettuali della città moderna fino a quando, partendo dalle riflessioni del Ciam sul Cuore della città e passando per le suggestioni italiane dei centri direzionali, non si è pervenuti in tempi più recenti al dibattito dell'IBA e insieme all'affermarsi del concetto della "qualità della vita", con cui è emersa prepotentemente la consapevolezza della sua necessità nella città contemporanea, ossia esigenza di uno spazio frequentabile per se stesso, in cui siano presenti qualità spaziali e pratiche sociali. Così negli ultimi venti anni lo spazio pubblico è tornato prima timidamente e poi sempre più prepotentemente ad essere una "condizione di diritto" da reintrodurre nella città attuale e insieme una "categoria" progettuale per le tante periferie "interne" o "esterne" alla città. Per l'urbanistica ciò ha significato l'avvio di una profonda revisione dei modi di pensare i materiali, i meccanismi e le procedure del piano, poiché la categoria dello spazio pubblico non è assimilabile a quelle della pianificazione urbanistica moderna senza rompere l'impalcato del fare urbanistico.

Infatti la costruzione dello spazio collettivo, nello spazio "aperto" moderno, richiede innanzitutto una sua riconcettualizzazione, esigenza che è emersa prepotentemente di fronte al fallimento di molte politiche di riqualificazione urbana, impostate sulla semplice formula del decentramento di funzioni collettive locali e generali. Perché nello spazio insediativo attuale, a differenza della città antica, il primo problema non è la scarsità di spazi liberi bensì l'eccesso e l'assenza di definizione di questi. L'eccesso di spazi liberi significa scarsità di spazi pubblici reali e difficoltà a ricordarli. Il secondo problema è la successione e la giustapposizione di forme urbane che non permettono più di trattare la città come totalità, ma per frammenti. Il terzo problema è il superamento dell'uniformità dominante, che pone serie difficoltà al concetto di "luogo" e alla sua ricostruzione, della monotonia, che denuncia la crisi dell'immagine formale e la difficoltà a costruire assetti riconoscibili dotati di identità. Il quarto problema è la monofunzionalità di aree giustapposte ma prive di complessità strutturale che denuncia la perdita della varietà del paesaggio urbano, con la riduzione delle attrezzature urbane da "emergenze", "nodi" della struttura a semplici "oggetti" dispiegati nello spazio privi di valore semantico e di ruolo strutturale. A tutto ciò si associa la consapevolezza che lo spazio pubblico è un'espressione oggi sempre più riconosciuta del diritto alla città, che in esso vede espressa una condizione base per essere e sentirsi parte di una comunità. Le condizioni del nuovo spazio pubblico sono oltre la qualità, la riconoscibilità e l'identità, la bellezza, le nuove relazioni con il verde e una diffusa accessibilità, in quanto condizione di fruizione reale di tutti i cittadini.

Lo strumento di piano che si è posto in luce per una maggiore efficacia per il recupero degli spazi pubblici è il progetto urbano, la cui definizione, in termini di scala o di strumentazione grafica non è univoco. Sono gli anni Novanta che portano a piena maturazione l'importanza dello spazio pubblico che diviene sempre più l'espressione di una differente filosofia della pianificazione che si apre ad una gamma innovativa di strumenti, in cui gli spazi pubblici diventano le leve di un'operatività che punta ad un rinnovato incontro tra urbanistica e architettura. Per quanto attiene alla costruzione dello spazio pubblico due indirizzi sono prioritari. Il primo è quello di creare una "rete di spazi pubblici" il cui tracciato è la sicurezza della permanenza nei tempi lunghi della città, dal momento che i programmi singoli cambiano o possono cambiare. Il secondo indirizzo è quello che il tracciato sia chiaro e definito, che non possa essere rimesso in gioco dall'arrivo di attività diverse e rilevanti: deve valere il principio delle gerarchie tra trama principali e secondarie perché su questo impalcato sono definiti gli spazi pubblici. Inoltre nessun progetto urbano si può considerare buono se non oltrepassa la barriera del limite dell'area di progetto e manifesta la capacità di attivare legami dinamici con i contesti circostanti. Perché solo così nasce un territorio abitato pensato come "sistema di luoghi e di legami" e in questo quadro lo spazio pubblico pone le basi dei legami fisici e simbolici che riattivano un'effettiva comunicazione tra pezzi di città destrutturati ed isolati.

A conferma di quanto affermato analizziamo ora il progetto urbano della centralità europea di Euralille che ha riguardato 70 ettari di commercio, servizi e attrezzature pubbliche, tra cui il Lille

Grand Palais” una struttura per congressi ed esposizioni e spettacoli, tutti sviluppati attorno alla nuova stazione del TGV Lille-Europe e alla vecchia stazione Lille-Flandes. Al debutto degli anni Novanta parte la grande operazione di pianificazione gestita dalla SAEM-Euralille comprendente oltre la municipalità una dozzina di banche. Il progetto di Rem Koolhaas sancisce l’incontro delle infrastrutture delle reti - il futuro - con la città esistente. La scelta guida del progetto, accompagnata da un acceso dibattito, è quella di “mettere in scena” le grandi infrastrutture, escludendone la copertura, in quella importante fascia “non aedificandi” che esisteva in prossimità del centro urbano che rendeva possibile il passaggio delle linee del TGV e dell’autostrada. I disegni di Koolhaas mettono in valore questa tensione attorno all’infrastrutture, si percepisce la volontà di far scaturire da questo choc uno stile: una serie di torri posate su uno zoccolo d’infrastrutture in rottura deliberata con la città esistente. La radicalità della proposta contraria a nascondere le infrastrutture e a prolungare la città in una logica di continuazione del tessuto urbano suscita numerose considerazioni critiche riguardo a certi principi elementari di camminare, di presa in carico della vita degli uomini che creano difficoltà agli abitanti. Esiste troppo spazio vuoto attorno ai grandi edifici cosa che denuncia il bisogno urgente di costruirvi intorno la città. Ciò che il progetto urbano manifesta irrisolte sono proprio le sfide urbanistiche contenute nella mancata orchestrazione del sistema degli spazi pubblici come premessa alla rimozione dell’attuale incomunicabilità delle due stazioni (non c’è legame né tensione spaziale tra i due poli di differente livello), il nuovo boulevard periferique che rinsera le due torri, unitamente al recente parco Matisse che riunisce le architetture che si allocano in libertà, fuori da una logica di tessuto, costituendo nondimeno gli elementi forti di un paesaggio urbano totalmente nuovo.

La seconda fase prende il via al debutto del 2000. Questa puntando sui tempi lunghi e sul carattere processuale e cumulativo della città è rivolta a completare il centro di Euralille, il centro direzionale e a riconnettere strategicamente tutte le periferie circostanti, tutti i settori di frangia tra Euralille e la città. Euralille divenuto il nuovo monumento urbano con le sue due torri – come un nuovo “beffroi” aspira ad inserirsi nella città: puntando sulla creazione di connessioni all’entrata del settore urbano con il grande boulevard che va verso Roubaix e Tourcoing, elemento strutturante della città del XIX secolo, e sull’apertura ancora più audace verso sud. Le nuove scelte progettuali declinano ad una scala più ampia il progetto urbano che permetta di superare le molte marginalità delle aree circostanti rispetto al nuovo cuore metropolitano, puntando ad una nuova immagine spaziale e ad una traduzione fisica e strutturale dei nuovi legami operati, ma che soprattutto confermi la centralità degli spazi pubblici (completare il parco Matisse, ricomporre la piazza davanti la stazione Lille-Flandes e riconnetterla con la stazione Lille-Europe, completare l’insieme dei boulevard urbani verso il Grand Palais, riprogettare la trama degli spazi pubblici dei settori limitrofi di Romarin e della Zac Euralille). Il nuovo progetto urbano di Euralille 2 va dunque oltre lo “choc” delle infrastrutture che informava lo spirito originario del progetto di Koolhaas e si evolve verso una matrice che, puntando a salvaguardare le valenze delle nuove architetture, promuova un differente sistema di relazioni tra il nuovo e l’esistente. Il che sicuramente porta oltre Koolhaas di dichiarata impostazione non contestualista. Ma la città è più forte nelle sue ragioni del pensiero di un singolo architetto e può crescere in qualità e nuove forme organizzando l’esistente entro nuovi orizzonti.