

CONVEGNO NAZIONALE INU
URBANISTICA & ARCHITETTURA

Il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione della città contemporanea

Genova 22-23 giugno 2006

Maurizio Morandi

Il progetto urbano per la valorizzazione delle percorrenze

Questo intervento si basa su un lavoro di ricerca e di progettazione svolto negli ultimi anni alla Facoltà di architettura di Firenze, nell'ambito del Laboratorio di Progettazione Urbanistica. Il tema progettuale –declinato su città diverse- è la progettazione e valorizzazione degli spazi vuoti e delle percorrenze urbane.

Oggetto principale dei progetti sono quindi le strade viste come spazi in grado di esprimere la complessità della città: la strada connette le parti urbane, sulla strada si esplicitano le relazioni tra le architetture che la delimitano, sulla strada si materializzano la gran parte dei comportamenti degli abitanti.

Questi ruoli della strada, che hanno caratterizzato in modi diversi la città storica e la città ottocentesca, sono stati perduti, come sappiamo, con la cultura dello zoning che ha isolato la circolazione dal resto delle attività urbane rendendo la strada –fino ad allora luogo dello stare e del passare- principalmente luogo del passare.

Progettare la riqualificazione e valorizzazione della città attraverso la progettazione di percorrenze significa ridare alla strada quel ruolo di spazio collettivo capace di integrare gran parte delle attività urbane che si svolgono alle diverse scale.

Anziché riproporre - come spesso induce la cultura mumfordiana della comunità - spazi collettivi frammentati, isolati e contrapposti ai sistemi urbani complessi, ci proponiamo di creare una percorrenza capace di ospitare il nuovo collettivo della città moderna: un collettivo che si presenta come “essere sempre inquieto, sempre in movimento che tra le mura dei palazzi vive, sperimenta, conosce, inventa” (Benjamin)

Il contesto sul quale interveniamo è la città esistente: centro storico, periferia consolidata, nuove espansioni. Si tratta per lo più di interventi che agiscono sulle modalità d'uso, sulla valorizzazione di potenzialità inesprese degli spazi aperti e delle architetture, sulla esplicitazione di tutti quegli elementi che consentono di stabilire una relazione “tra spazi di esperienza e orizzonti di attesa” (Ingallina), tra passato e futuro.

E' una progettazione che nello stabilire nuove relazioni tra gli elementi urbani e tra questi e le persone si propone di continuare a realizzare la città sulla città. E' una progettazione che si basa sulla relazione tra urbanistica e architettura e si avvale dei contributi che vengono da discipline di frangia quali la sociologia o la psicologia dello spazio.

La progettazione di percorrenze assume un ruolo particolarmente significativo nella città più recente, in quella città che coniuga la dispersione uniforme della città diffusa (Indovina) con le polarità territoriali che si rimandano l'una con l'altra della città infinita (Bonomi, Abruzzese)

E' questo un insediamento discontinuo, in continua dilatazione, uno spazio labirintico, attraversato da flussi di persone e mezzi che connettono i diversi *luoghi di ancoraggio* (Bagnasco) che si determinano attraverso il fluire e il modificarsi degli usi. E' un flusso che si presenta per lo più come puro attraversamento, come prassi contingente priva di coscienza e di prospettive cognitive.

Progettare percorrenze, stabilire "connessioni viventi" (Cacciari) significa far diventare questi attraversamenti azioni coscienti che contengono la comprensione e l'esplorazione di uno spazio dove sempre più abitare e percorrere coincidono.

Tutto ciò trova in questo momento una sua applicazione in una iniziativa particolarmente interessante che il Comune di Modena, sta conducendo con sette Facoltà di Architettura e Ingegneria alla quale partecipiamo come Facoltà di Firenze: si tratta della elaborazione di una serie di progetti urbani su quei problemi della città che sono stati riconosciuti come prioritari, finalizzata alla redazione del nuovo piano strutturale della città. La redazione del nuovo strumento urbanistico è affrontata dall'amministrazione attraverso il progetto urbano, inteso come progetto di ampie parti della città composte di spazi aperti e di architetture, che si misura con gli aspetti morfologici, con la realizzabilità, con l'uso che ne verrà fatto e con la possibilità di essere verificato nelle prassi partecipative già avviate.

Il progetto urbano viene colto così nella sua complessità togliendolo da quell'ambito esclusivamente architettonico -e quindi statico- che aveva caratterizzato tutte le esperienze di disegno urbano fino agli anni '80 del secolo scorso.

Il progetto urbano così concepito è infatti inserito nello spazio dinamico; è un progetto in grado di sopravvivere, senza essere stravolto, al modificarsi delle esigenze, delle scelte politiche, degli usi: "fare un progetto urbano" -scrive Devillers- è entrare in un flusso, in un movimento che vi ingloba, che ha il fine di relazionare lo spazio all'uso"

La redazione di questi progetti che affrontano problemi urbani sui quali si erano già cimentate proposte pubbliche e private, convegni di studio, concorsi, avviene attraverso una collaborazione tra le università e gli uffici del settore pianificazione del Comune e trova continui momenti di confronto in incontri e svariate prassi partecipative (ricordo qui solamente il lungo Workshop di settembre 2005 dove per diversi giorni i gruppi composti da docenti, studenti e tecnici del comune hanno lavorato contemporaneamente e gli incontri nei comitati di quartiere che si sono susseguiti durante tutto l'inverno).

Il progetto urbano è divenuto così uno strumento per la redazione del piano superando quel rapporto subordinato al piano che lo ha visto o come momento della sua attuazione o come strumento per la sua contestazione (Gabellini).

L'altro aspetto che rende particolarmente importante la prassi trascelta è che il progetto urbano affronta contemporaneamente la progettazione del costruito e dello spazio aperto e rivolge la sua attenzione particolare allo spazio pubblico inteso soprattutto come spazio collettivo, come spazio dove avviene l'incontro con il diverso, dove si compie l'esplorazione della società.

Il gruppo di lavoro della Facoltà di architettura di Firenze -da me coordinato- ha affrontato il tema della riqualificazione e valorizzazione della Via Emilia, in particolare della via Emilia Ovest.

La via Emilia, strada storica e percorso matrice di tutte le città emiliane disposte lungo il suo tracciato, è stato anche il percorso di impianto edilizio per tutta l'espansione di Modena fuori dalle mura.

Malgrado la sua importanza la strada nel secondo dopoguerra non ha mai assunto un valore più complesso della semplice percorrenza veicolare. La via Emilia fuori dalle mura non ha sedimentato un ruolo centrale, mentre nel centro storico aveva raccolto lungo il suo percorso elementi di qualità urbana. La strada è particolarmente degradata, l'edilizia che vi affaccia è per lo più di scarsissima qualità e soprattutto non stabilisce alcun rapporto con lo spazio viario se non di tipo funzionale. La sua riqualificazione è un problema urbano di primaria importanza, mai affrontato nella sua complessità.

Sulla via Emilia si affacciano le residenze della prima espansione della città, i grandi servizi decentrati dalla città storica, i borghi un tempo agricoli ed ora inglobati dalle nuove espansioni, grandi spazi aperti già trasformati in verde urbano o da destinare a nuove fruizioni, aree industriali, edifici commerciali. La strada è protagonista e testimone della storia di Modena, ma percorre la città, senza mostrarla, senza porsi in relazione con essa.

Il progetto deve esplicitare questa storia, renderla comprensibile e farla diventare parte attiva della riqualificazione della città; la via Emilia deve cessare di essere un semplice tubo di smaltimento di traffico, deve divenire "luogo di soggetti", "metafora del vivere nella città" (Lynch)

E' in questo spirito che la via Emilia è stata scelta come uno dei sette progetti urbani prioritari per Modena. Così alla via Emilia nella sua parte esterna al centro storico sarà conferito un nuovo ruolo di centralità: una centralità contemporaneamente lineare e diffusa, aggregante e irraggiante. Tutto ciò è possibile da raggiungere grazie al ruolo che il progetto urbano conferisce all'uso: luoghi che rispondono a diversi gradi di centralità e di socialità vengono riconnessi da sistemi di prossimità che solo l'uso della città da parte degli abitanti può attivare. La prossimità quindi relaziona le differenti centralità -territoriale, urbana e di quartiere-, promuove l'integrazione dei modi di vita, alla quale

aspira il fabbisogno contemporaneo di collettivo, e riconnette la vita privata con la vita familiare con quella comunitaria e con quella urbana

Un progetto urbano per la via Emilia deve proporsi come progetto integrato capace di cogliere le diverse scale degli usi possibili e contrapporsi alle logiche che hanno costruito la periferia della città: frammentazione funzionalista, quartieri residenziali, autonomi, concentrazione della direzionalità e dei servizi, viabilità separata dal contesto

Riqualificare la via Emilia significa darle un ruolo capace di identificare le varie parti della città e di riconnetterne le diverse identità “scoprendo il nuovo in ciò che esiste” (Purini). Non un unico boulevard quindi, ma tante parti di un'unica strada che, nel rappresentare l'intorno che le circonda, danno origine a parti di città complesse e identitarie.

Il progetto fonda la riqualificazione della strada e del suo inserimento nella città su quattro problematiche distribuite lungo il suo percorso:

- 1- Recupero delle relazioni con la periferia consolidata: riqualificazione del quartiere Cavo Cerca. Si tratta di un quartiere tangente alla via Emilia vicino al centro storico, ora separato dalla strada per il quale si propongono aperture sulla via Emilia e una riqualificazione funzionale verso un uso residenziale e ricreativo
- 2- Configurazione urbana e architettonica del Parco Ferrari attraverso la progettazione dell'ingresso al Parco dalla Via Emilia. Il progetto propone un percorso a più livelli parallelo alla strada che integra anche il tracciato romano della via Emilia, oggi interrato, che contiene gli affacci del Parco sulla strada
- 3- Creazione di una nuova porta della città in corrispondenza del quartiere della Madonnina. La via Emilia in seguito alla dismissione della linea ferroviaria viene ripristinata nel suo tracciato originario e in corrispondenza del viadotto viene realizzato un polo di scambio intermodale.
- 4- Riqualificazione dell'area industriale verso un sistema produttivo-commerciale. Il progetto interviene sul sistema dei percorsi dell'area, degli spazi verdi, delle recinzioni, configurando così uno spazio aperto progettato sul quale le strutture edilizie potranno inserirsi.