

Ripensare le periferie: opportunità e criticità di un rinnovato rapporto tra urbanistica e architettura

di Francesco Selicato* e Francesco Rotondo*

Frammentarietà e casualità nell'espansione della città contemporanea

E' opinione ormai condivisa che nella costruzione della città contemporanea si sia verificato un forte scollamento fra l'attuazione della strumentazione urbanistica e il suo quadro normativo di riferimento, le cui definizioni grafiche e regolamentative si sono rivelate in gran parte inadeguate a guidare il processo delle trasformazioni previste. Fra le tante ragioni di questa dicotomia se ne vogliono in particolare qui evidenziare alcune.

L'espansione urbana degli ultimi decenni, pure in conformità alla strumentazione urbanistica vigente – costruita in gran parte sulla pratica della zonizzazione –, è avvenuta quasi ovunque per addizione delle parti, progettate in maniera distinta e separata anche quando esse fossero contigue. Sono stati così realizzati tanti microcosmi edilizi, recinti ed isole insediative, spesso pesantemente condizionati dal rispetto di confini dettati unicamente dall'assetto proprietario preconstituito, poco o per nulla relazionati, non solo al proprio contesto urbano, ma soprattutto al più ampio sistema strutturale e “morfogenetico” (Selicato, 2003) della città esistente.

Anche nei casi di trasformazioni insediative determinate da piani attuativi di specifici ambiti territoriali, sufficientemente omogenei (per funzionalità) e non direttamente relazionati al tessuto urbano consolidato (si pensi in particolare alle zone produttive), l'apparato urbanistico strumentale di tipo “tradizionale” (come ad esempio, per il caso citato, l'organizzazione dei lotti a destinazione produttiva) si è rivelato inadatto a garantire qualità insediativa e adeguata significatività dell'assetto urbano.

La conseguenza di tale impostazione è stata quella di una progettualità edilizia, in gran parte affidata all'impiego di tipologie decontestualizzate e standardizzate, definite se mai in funzione di una improbabile originalità espressiva attribuita prevalentemente all'uso di elementi formali di facciata, per tentare di distinguersi nella dilagante omologazione delle periferie urbane.

E' mancata soprattutto, quasi dappertutto, l'idea stessa dello spazio pubblico come elemento ordinatore del tessuto insediativo, in maniera esattamente opposta a quanto veniva assicurato in epoca storica. In tal modo, limitando gli effetti negativi della frammentazione, della casualità e della settorialità, si promuoveva di fatto una diversa cultura dello spazio pubblico (Selicato, 2005).

Tutto ciò ha pesantemente contribuito a determinare una conseguente assenza di qualità dell'insediamento e più in generale dell'ambiente urbano.

L'architettura, dunque, non può prescindere dall'urbanistica: ogni edificio esiste necessariamente nella sua collocazione urbana, né può isolarsi da essa. Questa relazione tra la singola costruzione e tutto il nesso di strutture e infrastrutture dalle quali essa dipende è l'unico modo di apprezzare il senso della città, senso che si ritrova anche nel singolo edificio. Ed è altrettanto vero il reciproco: la città non è solamente una somma di infrastrutture, di case o di palazzi; essa va vissuta e compresa come un insieme che è più grande e più importante della somma degli elementi che la costituiscono.

Temi e nodi della rigenerazione urbana

I nuovi approcci progettuali devono introdurre la necessità di pensare in termini di giustapposizione, di determinazione e apertura, di autonomia e interconnessione, di urbanistica e architettura e avanzare nuove forme di sperimentazione e innovazione in materia di spazi residenziali, come pure di nuovi luoghi di produzione di commercio, consumo, distribuzione.

* Dipartimento di Architettura e Urbanistica, Politecnico di Bari, via Orabona 4, 70125 Bari, Italy, e-mail: f.selicato@poliba.it; f.rotondo@poliba.it;

Temi interessanti della riqualificazione sono: dare senso e significato ai frammenti residenziali, articolare nuove polarità, rivitalizzare lo sviluppo edilizio sovrapianificato, esplorare i margini urbanizzati, negoziare con le infrastrutture e convertire i vuoti urbani. Si tratta di condizioni spaziali che si accompagnano inevitabilmente a condizioni sociali ed economiche.

La vera sfida è quella di riuscire a ricostituire un sistema di spazi pubblici, luoghi del vivere quotidiano e di nuove forme di socialità, legati a nuovi significati e a nuove identità, per i quali gli abitanti provino attaccamento e senso di appartenenza. Vi è infatti una forte domanda di spazi integrati, flessibili e multiuso, in cui anche la separazione fra pubblico e privato assume una connotazione sempre più labile; le stesse funzioni specialistiche, come quelle del commercio e dello scambio, ne propongono alcune versioni (sia pure subordinate alla logica del consumo). Occorre rompere, ovunque sia possibile, gli isolamenti, i recinti, le iperspecializzazioni, le forme autoreferenziali (si pensi, nuovamente, agli insediamenti commerciali che al loro interno simulano un qualche effetto-città, ma che con la città reale hanno scarso contatto, sia perché fisicamente diversi e separati dalla città reale, sia perché la loro collocazione dipende quasi esclusivamente dall'accessibilità automobilistica), recuperando forme-tessuto che non potranno più essere quelle della città antica, ma dovranno proporre una nuova trama di relazioni delle funzioni urbane con lo spazio della città. (Piroddi, 2003).

Ad arricchire di ulteriori contenuti i nuovi spazi pubblici, oggi concorrono due grandi temi che sembrano avere assunto priorità assoluta nei processi di rigenerazione urbana: il verde urbano e la sua nuova dimensione ecologica, le infrastrutture e i sistemi di trasporto e, in definitiva, la mobilità urbana.

Il verde urbano ha assunto una importanza strategica che va al di là delle funzioni puramente ricreative; parchi, reti verdi e corridoi ecologici giocano sempre più un ruolo strutturante e propagano i loro effetti sull'intorno urbano.

La rete per la mobilità si è specializzata e gerarchizzata diventando la dominante assoluta. Le infrastrutture e i parcheggi sono ovunque inadeguati ad assolvere le funzioni richieste. La mobilità è oggi entrata in crisi ed è oggetto di terapie in tutto il mondo e la sua rilevanza è destinata a permanere nonostante la concorrenza della telematica.

Occorre dunque porre massima attenzione alla progettazione urbanistico-architettonica di piccola scala inserita in una "visione" urbanistica generale, mirando a riqualificare, all'interno di una trama predefinita, gli spazi pubblici, gli slarghi, gli interstizi del costruito, i percorsi di collegamento pedonali e carrabili tra i vari luoghi dell'abitare; a ripensare completamente il sistema del traffico facendo uso di tecniche consolidate e/o innovative (rotatorie, dissuasori di velocità, incroci rialzati, ecc.) favorendo quello pedonale e ciclabile; a realizzare parcheggi interrati collocati principalmente sotto le aree pubbliche; a considerare che la strada non può più essere "retrocessa" a spazio puramente funzionale, combinando il disegno della strada e degli attraversamenti con occasioni per architetture importanti ai suoi lati (si veda ad esempio il concorso di architettura promosso dall'ANAS in occasione del suo centenario).

Dal concetto di recupero, alla riqualificazione, alle periferie come occasione di progetto urbano.

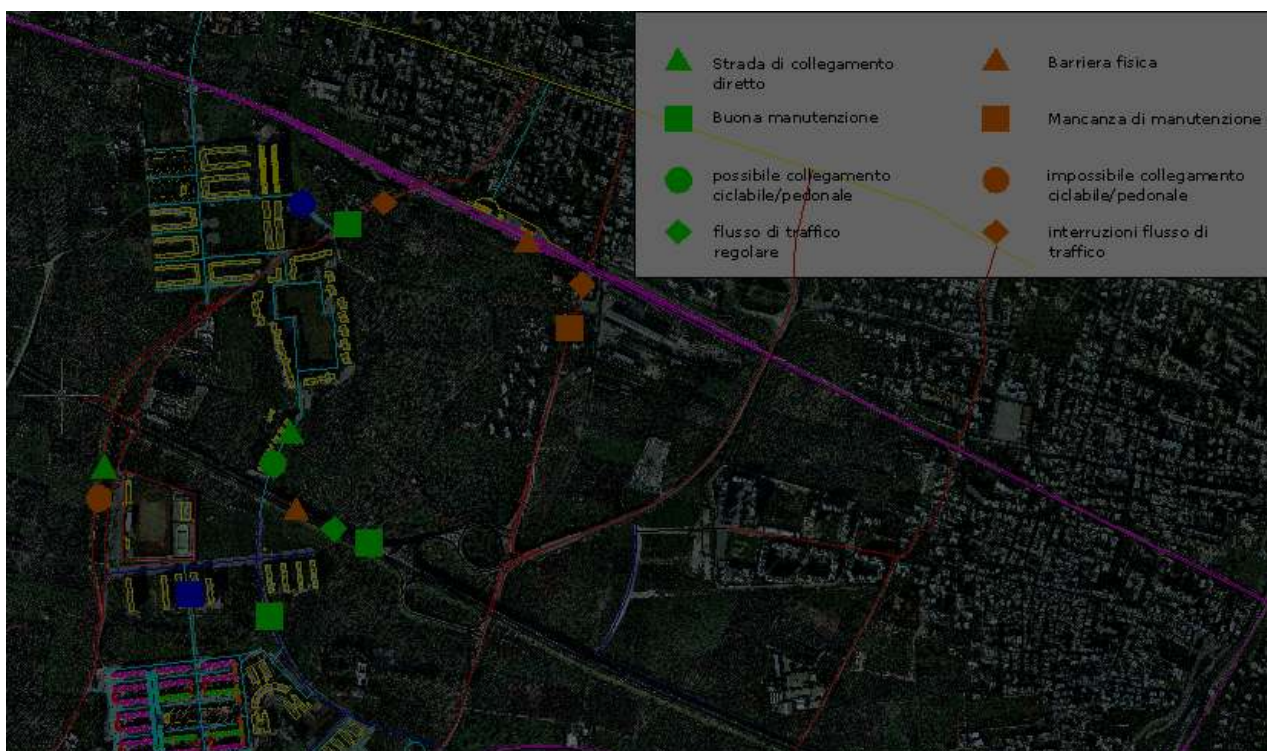
Alla fine degli anni '80, in Italia, la consapevolezza dei limiti delle politiche di recupero edilizio oltrepassò i confini del dibattito disciplinare per iniziare a modificare i quadri istituzionali e normativi (Gambino, 1993, p.180), codificando secondo direzioni ancora incerte i programmi urbani complessi. Con tali programmi si introducono in Italia alcuni degli elementi di sperimentazione che solo recentemente, attraverso l'integrazione di alcuni di questi strumenti nelle nuove leggi regionali, inizia a diffondersi nelle prassi di riqualificazione diffuse sulla gran parte del

territorio, in modo parziale e spesso perdendo gli elementi di innovazione per riportare in auge modalità proprie dei piani di recupero con la sola differenza terminologica¹.

Così, mentre le più interessanti ed efficaci esperienze urbanistiche hanno dimostrato il nesso costitutivo tra strutture, strategie e progetti (ci si riferisce ad esempio in Italia, al caso di Torino, dove nuovo PRG, piano strategico e programmi e progetti per le olimpiadi invernali, hanno mostrato un'utile e consapevole rapporto), la stagione dei progetti urbani in Italia se si esclude alcune significative eccezioni tra i programmi complessi (singolarità in una realtà molto diversa), mostra la necessità di un forte rilancio dell'elaborazione di quadri e strategie, per evitare i rischi già manifestati in alcune esperienze, di interpretazioni riduttive e strettamente legate all'ambiente fisico (Palermo, 2004).

Questa necessità appare particolarmente urgente proprio nei progetti urbani realizzati al di fuori delle logiche di programmazione complessa e per gran parte dei piani attuativi che plasmano la forma delle nostre città. Infatti, come afferma Paolo Ceccarelli (2005), gli elementi di crisi della città contemporanea non sono la maggiore o minore adeguatezza di ciascuna delle sue componenti in se, ma il non relazionarsi tra loro così da creare un sistema funzionale efficiente. Ad esempio, per limitarsi alla realtà regionale pugliese, il quartiere Enzitetto nella periferia di Bari, recentemente salito alla ribalta delle cronache nazionali per la morte di una bambina in condizioni di assoluto isolamento ed emarginazione, è attualmente oggetto di interventi finanziati da Regione Puglia, Comune di Bari, Ministero delle Infrastrutture, che giustamente ed opportunamente, viste le condizioni del quartiere, si soffermano ad affrontare il recupero delle strutture esistenti e ormai fatiscenti perché non più utilizzate; alla realizzazione di alcune aree verdi e servizi previsti e mai realizzati, rimanendo però al di fuori di una strategia urbana, dimenticando che le ragioni dell'emarginazione e dell'isolamento sono principalmente legate all'assenza di relazioni (fisiche, culturali, economiche) con la città.

Figura 1. Criticità del sistema della mobilità nella zona compresa tra i quartieri Enzitetto e Catino (Bari). E' evidente l'isolamento dei due quartieri residenziali dal resto della città.



¹ Ad esempio l'art. 16 della LUR 20/2001 della Regione Puglia, equipara alcuni dei programmi urbani complessi ai Piani Urbanistici Esecutivi, senza introdurre però alcun elemento di qualificazione progettuale delle proposte.

Se si riuscisse ad integrare efficacemente alcuni degli elementi di innovazione che si sono dimostrati maggiormente efficienti ed efficaci nella riqualificazione delle periferie operata con l'attuazione dei programmi complessi², evitando che diventino fenomeni effimeri ai quali agganciare progettualità esistenti nei cassetti delle amministrazioni, prive delle necessarie maturazioni e relazioni con strategie di più lungo periodo³, probabilmente il termine periferie perderebbe parte dei connotati negativi odierni e l'architettura potrebbe cogliere tutte le opportunità di un rinnovato rapporto con l'urbanistica.

Le strategie

Il carattere proprio della periferia è che non si tratta di un territorio costituito, ma di uno spazio in divenire in una dinamica – lenta o rapida – di cambiamento. La periferia è pure un territorio che non è trasformabile nella sua interezza: i ritmi e gli spazi del suo cambiamento non sono sincroni, essa non è modificabile che per frammenti secondo opportunità che considerino l'obsolescenza di una delle sue parti (terreni incolti, zone residuali eventualmente acquisite al patrimonio pubblico, operazioni parziali di rinnovamento urbano), oppure ancora secondo opportunità colte da una volontà politica (trasformazione pianificata di un settore con apporto di risorse pubbliche). Da qui si deduce che il progetto architettonico e/o urbano non può essere integrale, esso è discontinuo nello spazio e nel tempo. Questa discontinuità non vuole liberarsi di ciò che può avvenire su territori più ampi e/o in tempi diversi, ma, al contrario deve contenere il gene dell'anticipazione.

Occorre alimentare una diversa cultura del progetto, che veda protagonisti gli abitanti, gli attori pubblici, amministratori e funzionari delle strutture tecniche comunali. Questi ultimi dovranno essere capaci non solo di progettare, ma anche e soprattutto di individuare, sollecitare e seguire tutte le occasioni per migliorare la città loro affidata, attendendo con pazienza che maturino le condizioni per ricostituire e/o potenziare il complesso di spazi pubblici, ponendo particolare attenzione sulle aree ancora disponibili perché non vengano sottratte a possibili usi di interesse per la collettività. Gli attori pubblici dovranno altresì assicurare che gli abitanti possano partecipare alle scelte e fornire idee e proposte per i progetti e le realizzazioni. Dovranno pure verificare che la proprietà di un'area non ancora edificata sia disposta a collaborare agli indirizzi tecnici, ma che includano anche quelli elaborati dagli abitanti. Dovranno ancora fare in modo che siano disponibili risorse, a volte mettendo insieme a poco a poco una serie di piccoli interventi, anche minimi. Gli amministratori, in particolare, dovranno prevedere incentivi e/o agevolazioni fiscali per favorire gli interventi di recupero e di riqualificazione urbana. Sono queste le principali ragioni di successo che si rilevano nelle tante esperienze in atto ed evidenziate in particolare da Colarossi (2003) nella ricerca sulle "piccole città" (i quartieri) che concorrono a formare la metropoli romana.

Il tempo assume dunque un ruolo determinante nella nuova cultura della rigenerazione urbana ed occorre essere consapevoli che per metterlo a frutto occorre avere una visione di città verso la quale tendere, anche lentamente, ma con continuità.

Riferimenti bibliografici

- Gambino (1993), *Dal recupero alla riqualificazione*, in Isola A. e Giamarco C. (ed.), *Il progetto delle periferie*, NIS Italia, Torino.
- Ceccarelli (2005), *Le risposte invecchiate dei progetti urbani*, in *Urbanistica 126*, INU ed., Roma
- Palermo P.C. (2004), *Trasformazioni e governo del territorio*, F. Angeli, Milano
- Savino M (2003, ed.), *Nuove forme di governo del territorio*, F. Angeli, Milano

² Per necessità di sintesi e per la disponibilità di riflessioni sulle innovazioni introdotte dai programmi urbani complessi, non ci si sofferma in questa sede, rinviando alla ormai numerosa letteratura sull'argomento, come ad esempio Rotondo F., Selicato F., 2005; Savino M, 2003; Gerundo R., 2000, per citarne solo alcuni.

³ Come sembra sia accaduto nel recente bando emanato con Decreto Ministero delle Infrastrutture 8 marzo 2006 (G.U. 61/14.03.06) - Completamento del Programma innovativo in ambito urbano - Contratti di quartiere II, con scadenza quaranta giorni dalla data di pubblicazione. Quaranta giorni per il progetto di interi quartieri ...

- Gerundo R. (2000), *I Programmi Urbani Complessi*, Materiali INU Campania, Graffiti, Napoli
- Colarossi P. (2003), “La cultura della piccola dimensione”, in De Bonis L. (a cura di), *La nuova cultura delle città*, Accademia Nazionale dei Lincei, Roma, pp. 80-96
- Piroddi E. (2003), “Presentazione”, in Selicato F. (a cura di), *Bari. Morfogenesi dello spazio urbano*, Adda, Bari, pp. 9-15
- Rotondo F. Selicato F., 2005, Conoscenza e azione nei processi di rigenerazione urbana, in Cecchini A., Plaisant A. (a cura di), *Analisi e modelli per la pianificazione*, F. Angeli, Milano
- Selicato F. (a cura di, 2003), *Bari. Morfogenesi dello spazio urbano*, Adda, Bari
- Selicato F. (2005), *La città storica nell'Italia meridionale. I regolamenti edilizi comunali nell'Ottocento*, Adda, Bari