

INFRASTRUTTURE, URBANISTICA E PAESAGGIO

II

*Direttore*

Piero PEDROCCO

Università degli Studi di Udine

*Comitato scientifico*

Pier Paolo BALBO

Università di Roma La Sapienza

Margherita TING FA CHANG

Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO

Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN

Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA

Università di Napoli Federico II

ENZO SIVIERO

Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA

Università degli Studi di Brescia

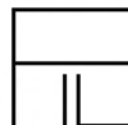
Dionisio VIANELLO

Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

## INFRASTRUTTURE, URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.



*Vai al contenuto multimediale*

Antonio Galanti

## **Città sostenibili**

Cento anni di idee  
per un mondo migliore

*Prefazione di*  
Fabrizio Bottini





Aracne editrice

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

Copyright © MMXVIII  
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

[www.giacchinoonoratieditore.it](http://www.giacchinoonoratieditore.it)  
[info@giacchinoonoratieditore.it](mailto:info@giacchinoonoratieditore.it)

via Vittorio Veneto, 20  
00020 Canterano (RM)  
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-1552-7

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: novembre 2018

*Lorenzo, Emma, Filippo, Wanda*<sup>a</sup>





## Indice

- 13 *Prefazione*  
di Fabrizio Bottini
- 17 *Introduzione*  
L'insostenibilità della dispersione urbana
- 25 Capitolo I  
*Sobborghi ferro-tramviari, 1850-1920*  
*Il decentramento (quasi) pianificato*
- 33 Capitolo II  
*Garden City, 1898-1902*  
*L'armonia fra città e campagna*
- 41 Capitolo III  
*Garden cities e garden suburbs, 1903-33*  
*Dal sogno alla realtà*
- 49 Capitolo IV  
*Helsinki, 1915-18*  
*Prove di decentramento organico*
- 57 Capitolo V  
*Città giardino verticali, 1922-35*  
*Le torri nel parco*
- 65 Capitolo VI  
*Radburn, 1928*  
*Una città per l'epoca dell'automobile*
- 73 Capitolo VII  
*Neighborhood Unit, 1929*  
*La casa della comunità*

- 10     Indice
- 81     Capitolo VIII  
*Regional Plan of New York and its Environs, 1929*  
*La Garden Metropolis*
- 89     Capitolo IX  
*Broadacre City, 1932-58*  
*La forma della democrazia*
- 97     Capitolo X  
*Greenbelt Towns, 1935-36*  
*Le new towns del New Deal*
- 105    Capitolo XI  
*County of London Plan, Greater London Plan, 1943-44*  
*Crescita urbana ed espansione metropolitana*
- 113    Capitolo XII  
*New towns, 1946-70*  
*L'alternativa alla megalopoli*
- 121    Capitolo XIII  
*Copenhagen, 1948*  
*Il piano delle cinque dita*
- 129    Capitolo XIV  
*Stoccolma, 1952*  
*Il piano delle città satellite*
- 137    Capitolo XV  
*Fort Worth, 1956*  
*La walking city, una città per le persone*
- 145    Capitolo XVI  
*Washington, 1961*  
*La declinazione americana del modello scandinavo*
- 153    Capitolo XVII  
*Reston e Columbia, 1962-63*  
*Un altro modo di vivere*

- 161 Capitolo XVIII  
*Schéma Directeur de la Région de Paris, 1965*  
*La ricomposizione della metropoli esplosa*
- 169 Capitolo XIX  
*Randstad Holland, 1965-2000*  
*La metropoli policentrica*
- 177 Capitolo XX  
*Curitiba, 1966*  
*Il Finger Plan sudamericano*
- 185 Capitolo XXI  
*Milton Keynes, 1967*  
*La piccola Los Angeles nel cuore dell'Inghilterra*
- 193 Capitolo XXII  
*Transit Oriented Development, 1990*  
*Ritorno al futuro*
- 201 Capitolo XXIII  
*New Urbanism, 1994*  
*Le città di domani, anzi di ieri*
- 209 Capitolo XXIV  
*Urban Renaissance, 1999*  
*Per una rinascita delle città*
- 217 Capitolo XXV  
*Cambridge Futures, 1999*  
*Scenari di sostenibilità: la forma attraverso le strategie*
- 225 *Bibliografia*



## Prefazione

di Fabrizio Bottini<sup>1</sup>

Quando a Raymond Unwin (1921) viene posto direttamente il quesito sulla «massa critica urbana» indispensabile a garantire una vitale interazione sociale e culturale, interna e di respiro esterno, ai suoi abitanti e visitatori, appare immediatamente chiaro quanto la questione della forma insediativa sia soltanto una delle variabili dell'urbanistica, e forse neppure quella fondamentale e determinante. Al punto da far evaporare in partenza tutte le ricette su dimensioni, tipologie, densità, rapporto spazio-aggregazioni, su cui da decenni ormai si scontrano scuole di architettura e progettazione urbana, determinando scissioni e aggregazioni internazionali, accademiche e professionali. Esistono fattori di carattere economico (quelli che garantiscono l'esistenza stessa dell'aggregazione umana) a loro volta articolati tra una prospettiva egualitaria e redistributiva della ricchezza, e/o all'arricchimento di pochi individui che poi potrà riversarsi in tutto o in parte sulla città, a influenzare le dimensioni e la forma, del nucleo, delle sue eventuali parti complementari, delle relative forme, densità, tipi. Ed esistono fattori di carattere relazionale e culturale spesso divergenti da quelli di produzione e distribuzione della ricchezza, che chiedono invece di pensare ad altri ideali spaziali, e tutto questo pur senza uscire da quella che per l'Autore e per il vasto movimento organizzato di cui è riconosciuto padre fondatore è una sorta di fede laica: il decentramento pianificato per città giardino autosufficienti, pur inserito negli assetti territoriali storici e con essi dialogante.

Ma come sta scoprendo suo malgrado nei medesimi anni l'ex amministratore di Letchworth, Thomas Adams (Simpson, 1985) emigrante di lusso oltreoceano proprio per rilanciare le teorie della *garden city*, l'immediato dopoguerra vede l'affermarsi massiccio di evoluzioni tecnologiche e aspirazioni sociali in grado di minarne alla base alme-

---

<sup>1</sup> Già docente di Analisi della città e del territorio presso il Politecnico di Milano.

no alcuni dei presupposti: dalla montante diffusione dei veicoli privati familiari, del telefono, alle nuove propensioni al consumo anche culturale, e infine alla stessa identità più o meno legata alle forme spaziali. Perché certamente permane la base stessa di quello spirito comunitario essenziale originario del villaggio rurale ma trasferito nella metropoli industriale che aveva ispirato sia gli schemi di Howard che la loro traduzione sul territorio operata da Unwin. Il luogo simbolico dell'identità locale come calamita di gruppi e famiglie, fattore di integrazione anche tra classi e fasce sociali-di età, continua a restare quasi ovviamente saldo, in quegli spazi-distanze accuratamente misurati e confermati nel tempo (Perry, 1910; id., 1914; Parks, 1915). Su quella base, e indipendentemente dalle specifiche culture spaziali e riferimenti, varie scuole di ricerca e progetto sviluppano autonomamente soluzioni di varia qualità e successo, denominate poi unità di vicinato o quartiere autosufficiente o distretto integrato. Ma la variabile dirompente pare quella tecnologica legata all'area vasta, di cui muta anche l'aspetto identitario.

Lo spiega molto bene, pur nel pieno della recessione economica che ha messo l'alt momentaneo ad alcuni dei processi fisici di espansione e dispersione variamente conformati, la ricerca condotta sulla comunità metropolitana da fine anni '20 (McKenzie, 1933): sorge una inedita identità territoriale allargata, molto allargata, che inizia a vivere di sobborghi, esurbi, consumi massificati, «nomadismo» indotto o volontario, e soprattutto identità non più strettissimamente locale, ma spalmata su una più ampia gamma di territori, servizi, accessi culturali, opportunità. Soprattutto, si tratta di una metropoli virtuale, teoricamente sconfinata: «non limitata alle grandi città, è diventata l'unità comune delle relazioni locali nell'intera nazione». E pare quasi automatico che tra queste due forme comunitarie estreme, quella elementare primitiva e quella esplosa verso la quasi smaterializzazione tecnologica, resti schiacciata esattamente la dimensione urbana a cui fanno riferimento le ricerche dei progettisti, interessati a costruire raccordo e integrazione piena fra modello insediativo, equilibrio città/campagna, e spazi del vero e proprio progetto di trasformazione della vita quotidiana. Quello che nel linguaggio della sociologia molti anni dopo, quando la fuga in avanti dello *sprawl* suburbano pare spiazzare qualunque ipotesi di ricomposizione, si chiamerà «contrasto tra etica individuale ed etica sociale» (Whyte, 1956), non a caso sviluppato nell'analisi territoriale diretta proprio sull'emergente ambiente subur-

bano, in cui anche l'intuizione artistica e letteraria sta già individuando paurosi squilibri, nell'immaginario sotteso alle due dimensioni comunitaria e metropolitana (Yates, 1961).

Questo mancato convergere della domanda diffusa di spazi moderni con l'offerta teorica modellistica da cui poi indirettamente – questo non andrebbe mai dimenticato, in quelle letture manichee tra utopie e tradimenti – derivano anche le soluzioni di mercato, inizia quasi da subito a produrre segnali chiari di squilibrio. Indizi, che solo il senno storico di poi forse riesce a inquadrare come tali, ma che nei limiti dei propri obiettivi appaiono già chiari ad osservatori privilegiati degli anni Trenta, proprio quando invece la cultura architettonica anti-urbana e anti-urbanistica di Frank Lloyd Wright coglie l'occasione per proporre la sua *Broadacre* automobilistica-autostradale. Sia l'approccio della nascente disciplina della pianificazione regionale a forte contenuto socioeconomico (Draper, 1937), sia quello più tradizionale ed estetizzante della tutela del paesaggio (Ministry of Works and Planning, 1942), iniziano a definire gergalmente «*sprawl*» un indistinto garbuglio di elementi superficialmente urbani e superficialmente rurali, in sostanza derivati dalla mancata inclusione di varianti essenziali nel formulare piani e progetti più equilibrati.

E la sequenza storica dei piani di varia scala e orientamento straordinariamente sintetizzati nelle «schede critiche ragionate» che seguono, proprio questo ci sta a indicare: la misura in cui le varie componenti essenziali dei piani di nuova urbanizzazione/suburbanizzazione sono state davvero recepite, perlomeno rispetto al paradigma essenziale da cui in un modo o nell'altro tutti discendono. E che conferma nel suo ruolo essenziale proprio lo snodo della *garden city* nella formulazione howardiana (che ricordiamolo non è certo la prima nel suo genere) nell'includere davvero tutte le prospettive che possono garantire organicità a un'idea di organizzazione spaziale qualsivoglia, prima fra tutte quella del radicamento sociale e politico nelle migliori aspirazioni collettive. Proprio questo aspetto pare determinare il successo sui tempi lunghi dei paradigmatici modelli urbano-territoriali di varia scala, ovvero l'essere o meno espressione magari cangiante di tali aspirazioni, pur senza rinunciare alla razionalità in qualche modo astratta dell'utopia.

Non dimentichiamo che quel brevissimo manualetto da cui scaturisce l'immenso esperimento dell'espansione pianificata novecentesca e

oltre, in realtà non ha alcuna aspirazione spaziale in sé, ma solo un anelito alla «*real reform*» citata nel titolo originale.

Lo spazio urbano è solo un utile possibile sbocco, di quelle aspettative a lungo coltivate dal pensiero socialista lungo tutto l'arco dell'industrializzazione. In fondo, concludendo e parafrasando la famosa didascalia-precisazione, il progetto spaziale non è un modello ma «solo un diagramma», un metodo di riferimento, su cui riflettere, anche per individuare il filo rosso che lega successi e insuccessi dei grandi piani di urbanizzazione e suburbanizzazione.



## L'insostenibilità della dispersione urbana

Se nella risoluzione finale di Habitat III – adottata nel 2016 dalla General Assembly per una nuova Agenda Urbana dello sviluppo sostenibile – si auspica una decisa azione di prevenzione dello *sprawl* a scala mondiale, due opere di recente pubblicazione sintetizzano meglio di ogni altra considerazione gli esiti della crescita urbana del Novecento, nel passaggio dal sogno di un decentramento pianificato della città industriale alla cruda realtà del caos della dispersione metropolitana postindustriale.

La prima, *Paradise Planned* – curata dall'Università di Yale e pubblicata a conclusione di un'attività di ricerca durata una trentina d'anni – racconta, in una monumentale edizione di oltre mille pagine, delle opportunità del sobborgo pianificato dei primi decenni del secolo scorso, pensato per dare una risposta alle stringenti necessità poste dal crescente degrado fisico e sociale dell'ambiente urbano e dalle sue molteplici inefficienze prodotte dall'eccessiva concentrazione industriale, nonostante taluni limiti e lampanti distorsioni: basterà ricordare la contraddittoria diffusa esperienza delle *company towns*, le città del paternalismo ove in cambio di condizioni abitative migliori sarà garantita, attraverso regole ferree, la pace sociale.

La seconda, *Infinite Suburbia* – curata dal Norman B. Leventhal Center for Advanced Urbanism del MIT – ci riconduce alla realtà odierna, sempre più connotata da modelli di urbanizzazione variamente declinati ma inesorabilmente dispersi. Nel mezzo, cento e più anni di trasformazioni urbane segnate da una ostinata reiterazione di forme da oramai qualche decennio considerate sempre più insostenibili. Talché, se un secolo fa molti si affannavano nella ricerca di soluzioni per alleviare i mali che un eccesso di concentrazione aveva provocato, oggi chi si occupa a vario titolo di città si trova a approfondire lo stesso impegno – e spesso a sperimentare la medesima frustrazione – nel tentare di arginare la dispersione metropolitana e le sue connaturate criti-

ciò, rimasto largamente inascoltato il monito di Lewis Mumford quando già negli anni Sessanta osservava come di lì a breve non sarebbe stato più possibile permetterci né l'espansione di Suburbia né la congestione di Metropoli, meno ancora una Suburbia congestionata, incubo poi palesemente concretizzatosi. Così le molte statistiche che dal 2008 ci raccontano di un mondo sempre più urbano, celano una crescita di morfologie insediative sempre più suburbane, attraverso l'urbanizzazione di ambiti peri-urbani ai margini alle grandi e meno grandi città del mondo, sino alle zone più rurali. Nei soli Stati Uniti, nei primi tre decenni del nuovo millennio potrebbero essere urbanizzati fino a 220mila kmq di suoli rurali, destinati ad alimentare l'infinito sobborgo che già oggi ospita il 69% della popolazione e il 75% dei posti di lavoro al di fuori dei tradizionali *downtown*, mentre – secondo stime Bloomberg per il 2018 – le aree urbane occupano una superficie di oltre 281mila kmq, quasi quanto l'intera Italia.

In Europa la quantità media di suoli urbanizzati nel primo decennio del nuovo secolo è stata di oltre 300 ha/die, con consumi pro-capite in crescita in molte nazioni, tra cui l'Italia che vanta in questa dinamica un non invidiabile primato rispetto alla media UE. Talché appare sempre più urgente tentare di arginare la riproposizione delle pur variegate forme di dispersione che hanno cancellato il tradizionale paradigma della città europea come parte di una regolare armatura policentrica di insediamenti densi e compatti, vitali e ricchi di usi misti.

Dall'altra parte, la “crociata anti-suburbana” degli ultimi decenni, che ha visto unirsi urbanisti ed esperti in discipline coinvolte a vario titolo nelle innumerevoli criticità prodotte dalla dispersione per immaginare una qualche forma di ritorno alla città tradizionale, pare sempre più inverosimile. Più fattibile, ancorché non necessariamente preferibile, indagare le possibilità di una ricomposizione della dispersione insediativa capaci, attraverso soluzioni innovative, di consolidarne le potenziali opportunità senza rinunciare ad attenuarne quanto più possibile le molte criticità.

Punto di partenza imprescindibile, il recupero delle molte esperienze condotte nel Novecento e dei principi a queste sottesi, ai quali oggi è utile guardare per una rigenerazione dello spazio suburbano e un riequilibrio delle forme e del ruolo delle città a scala urbana, metropolitana e regionale, poiché proprio le drastiche trasformazioni occorse stimolano sempre più l'interesse verso riflessioni ed esperienze ordinate al perseguimento di forme urbane alternative. Così, dalla metà

degli anni Novanta, quando si è iniziato ad attribuire al sistema della pianificazione urbanistica un ruolo vitale per la sostenibilità attraverso un maggiore controllo degli usi del suolo e un utilizzo più ragionevole delle risorse – sollecitando a tal fine una migliore gestione delle dinamiche che condizionano la forma urbana – la trasferibilità al presente di quelle visioni ed esperienze è divenuta sempre più una irrinunciabile fonte d'ispirazione.

Il complesso e articolato fenomeno dell'urbanizzazione ha mantenuto una rilevante stabilità nel corso di molti secoli, sia nel suo significato geografico, di progressivo addensamento della popolazione nello spazio e moltiplicazione dei punti di concentrazione; sia in quello sociale, di organizzazione di tale popolazione in sempre più articolate e complesse comunità; sia infine in quello fisico, di trasformazione del suolo per la realizzazione dei diversi manufatti e spazi necessari allo svolgimento delle sempre più specializzate attività. Talché, ancora nel Settecento, molte città preindustriali mostrano una forma urbana simile: possiedono margini fisici definiti, con le attività urbane entro le mura e agricole fuori da queste, a sottolineare una evidente distinzione fisica e funzionale. Ma ciò che le caratterizza e unifica maggiormente è la stagnazione: economica, per gli oramai raggiunti limiti nella produttività agricola; demografica, per la ridotta crescita della popolazione causa l'elevata mortalità; fisica, sia perché talvolta costrette entro le mura sia, soprattutto, perché mancano i presupposti economici per un ulteriore sviluppo. La loro estensione è ridotta a causa dei vincoli che la mobilità impone, mentre le densità elevate e il mix di funzioni contribuiscono a mantenere vicini abitazioni e luoghi di lavoro. Le mura, limitando l'espansione fisica generano, ancorché la popolazione cresca poco, densità crescenti in un tessuto nel quale gli spazi aperti vengono progressivamente edificati, mentre le strutture idriche e sanitarie, rimanendo le stesse, determinano condizioni igieniche in costante progressivo peggioramento.

È su questi assai fragili presupposti che si realizza, tra il XVIII e il XIX secolo, il passaggio dalla città preindustriale a quella industriale. La pur fragile stabilità che ne ha caratterizzato forme e funzioni per centinaia di anni, quel modello di riferimento di molte diverse culture, vede compiersi la prima grande discontinuità della sua storia. L'urbanizzazione, sino a quel momento caratterizzata da un lento processo di addensamento della popolazione nello spazio, subisce una fortissima accelerazione in termini di concentrazione, con l'aumento abnor-

me della dimensione e delle densità di alcune grandi e meno grandi città, mentre si registrano sia il declino di taluni centri, specie rurali, sia la nascita di nuovi insediamenti. L'esplosione urbana che caratterizza questa transizione costituisce un fenomeno senza precedenti: in Europa, tra il 1800 ed il 1910, se la popolazione nel suo complesso raddoppia, quella urbana aumenta di quasi sette volte: da 19 a 127 milioni. La Gran Bretagna, culla della prima Rivoluzione industriale, guida questo processo: nel 1800 dei suoi 16 milioni di persone solo un quinto vive nelle città, a fine secolo vi risiede il 67% dei suoi 40 milioni di abitanti. Nel resto d'Europa, Parigi passa da 0,5 a 2,5 milioni di abitanti. In Germania e Austria se a inizio secolo solo Berlino, Vienna e Amburgo superano i 100mila abitanti, cento anni dopo Berlino e Vienna sfiorano i 2 milioni, Amburgo 1 milione. Negli Stati Uniti il fenomeno è forse ancor più intenso: tra il 1860 e il 1910, in soli cinquant'anni, la popolazione triplica mentre quella urbana aumenta, anche qui, di quasi sette volte: da poco più di sei a oltre 45 milioni (dal 19,7 al 40,7%). Un processo senza precedenti che alimenta la formazione su larga scala di grandi e meno grandi città e agglomerazioni, dove l'eccesso di densità fisica, la povertà sociale e il degrado si combinano per dar luogo a ciò che Mumford definirà il peggior ambiente urbano che il mondo abbia mai visto. Un ambiente così ben descritto nelle indagini di Engels, Booth o Mayhew, raccontato da Dickens nei suoi romanzi e raffigurato da Dorè nel suo affresco sulla disperazione dei più poveri nella metropoli vittoriana, come da Riis attraverso le sue fotografie che per la prima volta testimoniano delle condizioni di vita degli abitanti nei *tenements* della New York di fine Ottocento.

Tuttavia, le città iniziano ben presto il loro inesorabile processo di dilatazione. In pochi decenni all'eccesso di concentrazione prodottosi in ragione di quelle forze centripete strumentalmente necessarie ad alimentare la Rivoluzione industriale – economie di scala, di agglomerazione e di urbanizzazione, associate ad una transizione demografica capace di garantire una forte crescita della popolazione – farà seguito un altrettanto intenso quanto opposto processo, prima di dilatazione e poi di dispersione. Così, se sin dal 1905 il Census Bureau americano identifica la formazione delle prime aree metropolitane nell'area nord orientale del Paese, nel 1915 Patrick Geddes conia per la Gran Bretagna il termine *conurbazione*, nuova forma di agglomerazione di più città che per la crescita della loro popolazione e l'espansione del loro