

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

Piero Pedrocco, Elena Olivo, Giorgio Verri

**Dal Diagramma al Progetto
dal Progetto al Piano**

Studi metodologici su Udine Sud





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it

info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXIX

Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.gioacchinoonoratieditore.it

info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20

00020 Canterano (RM)

(06) 45551463

ISBN 978-88-255-2246-4

*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: febbraio 2019

Indice

- 11 Introduzione
Imparando da Sant’Erasmus. Esperimenti per una città italiana riemergente
1. Presupposti e ipotesi di ricerca, 11 – 2. Dal progetto urbanistico al piano attraverso la progettazione a scala urbana, 18.
- 29 Capitolo I
Assunti e ipotesi alla base di un ragionamento sul futuro della città italiana ed europea
- 1.1. Cicli economici, 29 – 1.2. Tempi di reazione del sistema, 36 – 1.3. Soglie di sviluppo della città, 41 – 1.4. La pianificazione speciale e complessa come risposta alla crisi urbana, 43.
- 49 Capitolo II
Evoluzione storica della periferia urbana di Udine
- 2.1. Compromessi, 49 – 2.2. Note di storia antica, 50 – 2.3. Il dominio veneziano, 52 – 2.4. Demografia ed organizzazione funzionale, 53 – 2.5. Industrializzazione della città, 54 – 2.6. Sviluppo della Edilizia Economica, 55 – 2.7. Lo sviluppo della mobilità “moderna” 55 – 2.8. Le espansioni centrifughe, il presidio militare e la terziarizzazione difforme, 56 – 2.9. I progetti evolutivi, 57 – 2.10. “Modeste proposte” per l’Urbanistica del terzo millennio di Udine, 64.
- 69 Capitolo III
Spazi molteplici
- 3.1. Questioni di Spazio, 69 – 3.2. Sul concetto di Spazio, 71 – 3.3. “Specie di Spazi”, 73 – 3.4. Dicotomie e complementarità spaziali, 75 – 3.5. Evoluzioni. Temporalizzazioni dello spazio, 90 – 3.6. Oggi. Una crisi positiva, 105.

- 117 **Capitolo IV**
Le analisi territoriali, tipologiche e formali propedeutiche ai progetti
- 4.1. Considerazioni generali, 117 – 4.2. Le analisi territoriali e urbane, 124 – 4.3. Le analisi tipologiche e formali dei centri storici, 140.
- 157 **Capitolo V**
Il Diagramma Chiave e le sue Norme tecniche di attuazione
- 5.1. Il Diagramma Chiave per Udine Sud e Udine Sud est, 157 – 5.2. Le Norme tecniche di attuazione, 164.
- 173 **Capitolo VI**
I progetti degli ambiti territoriali urbanistici
- 6.1. Ancora e sempre planimetrie parallele, 173 – 6.2. L'ambito territoriale n° 1, 176 – 6.3. L'ambito territoriale n° 2, 182 – 6.4. L'ambito territoriale n° 3, 186 – 6.5. L'ambito territoriale n° 4, 191 – 6.6. L'ambito territoriale n° 5, 195 – 6.7. L'ambito territoriale n° 6, 199 – 6.8. L'ambito territoriale n° 7, 204 – 6.9. L'ambito territoriale n° 8, 209 – 6.10. L'ambito territoriale n° 9, 212 – 6.11. L'ambito territoriale n° 10, 217 – 6.12. L'ambito territoriale n° 11, 221 – 6.13. L'ambito territoriale n° 12, 225 – 6.14. L'ambito territoriale n° 13, 230 – 6.15. L'ambito territoriale n° 14, 235 – 6.16. L'ambito territoriale n° 15, 239 – 6.17. L'ambito territoriale n° 16, 244.
- 249 **Capitolo VII**
Spazi di relazione
- 7.1. Complessità e comunicazione, 249 – 7.2. Identità e relazione: lo spazio antropologico, 251 – 7.3. Assenze, 254 – 7.4. Dimensione, densità, distanza, 259 – 7.5. Scenari attuali. Verso nuove configurazioni spaziali, 261 – 7.6. Distanze e prossimità, 267 – 7.7. Discontinuità temporali, 270 – 7.8. 'Ordini sparsi': l'esperienza 'pittorresca' dello spazio, 274 – 7.9. Parametri urbani altri, 276 – 7.10. 'Figure' possibili, 279.
- 283 **Capitolo VIII**
L'acqua nella dimensione urbana e territoriale
- 8.1. Acqua e Urbanistica: un binomio indissolubile, 283 – 8.2. I nuovi paradigmi di gestione delle acque di pioggia nelle zone urbanizzate,

287 – 8.3. Udine: una storia di acque e canali, 291 – 8.4. Analisi statistica delle precipitazioni, 295 – 8.5. Le scelte strategiche di gestione delle acque meteoriche adottate nel progetto urbanistico, 300.

- 305 **Capitolo IX**
Il Planivolumetrico e la sua funzione guida per una pianificazione coerente e cogente
- 9.1. Grandi progetti per piccole imprese, 305 – 9.2. Planimetria generale, 310 – 9.3. Plastico e Progetto Planivolumetrico Guida, 313 – 9.4. Dimensionamento e verifica degli standard urbanistici, 318 – 9.5. Piano Operativo, 320 – 9.6. Urbanista condotto e Commissione asseverante, 328.
- 337 **Conclusioni... con rilancio**
- 339 **Bibliografia**
- 345 **I Gruppi di lavoro del Laboratorio Integrato di Progettazione Urbanistica**

Introduzione*

Imparando da Sant'Erasmus: esperimenti per una città italiana riemergente

1. Presupposti e ipotesi di ricerca

Gli autori di questo volume hanno già trattato tematiche simili a quelle qui espresse in un precedente esperimento, dagli esiti evidentemente incoraggianti ma non certamente esaustivi e conclusivi. Detto primo esperimento, condotto presso il Laboratorio integrato di progettazione urbanistica dell'Università degli Studi di Udine, ha sviluppato un progetto per un grande quartiere urbano destinato a riequilibrare una città sbilanciata come Venezia, tutta ormai protesa verso Terra Ferma e con un "centro" Antico e una Laguna, già trattata dallo scrivente come un Ottavo Sestiere¹, destinati sempre più alla monocultura turistica o all'oblio.

Questo primo esperimento, riportato in un libro di questa stessa collana e intitolato *Un quartiere sperimentale a Sant'Erasmus. Studi per una progettazione integrata*², è stato condotto nel corso di studi 2015-2016, per oltre 7 mesi, ipotizzando un grande quartiere insulare nella parte Nord-est della Laguna di Venezia, su un antico lido attualmente interno alla bocca marittima dei Tre Porti, oggi di Lido, di oltre 4 Km di lunghezza per 0,5 - 1 di larghezza.

Il quartiere per 46.000 abitanti è interamente pedonale e servito da

* L'introduzione è stata redatta da Piero Pedrocco.

1. AA.VV., *L'Ottavo sestiere. La Laguna come matrice di connessione*, Piero Pedrocco (a cura di), Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia, Collegio degli Ingegneri della provincia di Venezia, Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia, Aracne Editrice, Roma, 2012. Il gioco di parole è stato studiato in modo che ogni lettore sia libero collocare il Settimo sestiere a proprio piacimento, nella Terra Ferma, o al Lido, o in un indefinito altrove.

2. PIERO PEDROCCO, ELENA OLIVO, GIORGIO VERRI, *Un quartiere sperimentale a Sant'Erasmus. Studi per una progettazione integrata*, Aracne Editrice, Roma, 2017.

mezzi acquei, immaginando comunque che con la integrazione della città tra Terra Ferma e Laguna servisse in un futuro un sistema di trasporto metropolitano sotterraneo da integrare con le linee acquee e dei bus del trasporto collettivo urbano, finora mai attuato perché troppo impegnativo per la politica di *dividi et impera* attuata a Venezia durante Tutto il secondo dopoguerra e fino ad oggi, che ha preferito mascherare con parziali innovazioni e inutili parchi le carenze di scelte di indirizzo ed economiche sulla città nel suo complesso. Questo progetto è stato immaginato al fine di riequilibrare le masse urbane della città, principalmente spostatesi verso la Terra Ferma (Mestre, Favaro, Chirignago e Marghera, con poco meno di 200.000 residenti, 400.000 circa con le cinture), rispetto al centro storico insulare di Venezia antica (ormai ridotto a meno di 60.000 residenti), contornata da isole in crisi demografica (con circa 30-40.000 residenti aggiuntivi). Questo esperimento ha dato appunto esito al citato volume del 2017 e ad una mostra condotta presso la stessa Università di Udine.

La presunzione, nemmeno troppo mascherata, di voler riequilibrare Venezia sottendeva in realtà molti altri livelli di lettura e di problematicità per l'elaborazione progettuale di un simile quartiere, pensato non tanto come periferico, e ancor meno come popolare o elitario, comunque dotato di attrezzature e servizi, oltre che di funzioni rare e di base economica, che ne favorissero una auto sostenibilità sociale e strutturale nel contesto della città metropolitana.

Nell'introduzione ad uno scritto del 2017 per il Convegno annuale di IPSAPA, tenuto in giugno, e riportato in settembre anche nel contributo per il Convegno annuale di AIRSe a Cagliari, così mi esprimevo al riguardo:

Cosa c'è di meglio dello spazio chiuso di un'isola della Laguna di Venezia per costringerci a ripensare forme contemporanee per una nuova città compatta? Questo esempio di grande quartiere concluso che si ispira, nella sua contemporaneità architettonica, alle dimensioni dei tradizionali insediamenti lagunari veneti, sarebbe esportabile altrove per contrastare consumi di suolo, come a sud-est di Udine o nelle aree dismesse attorno al centro di Modena? Si può immaginare una Commissione di esperti con pieni poteri conformativi innestata su un simile processo? O per le attuazioni dirette un Urbanista Condotta, già immaginato da Guido Colombo in seno al Centro nazionale di studi urbanistici per gestire la città consolidata?

A tali domande cerchiamo risposte nell'ideare i nostri progetti. Risposte tra-

mite ipotesi provocatorie, verso una direzione diversa rispetto alla legislazione e alla prassi urbanistica in essere.³

Il secondo esperimento, quindi, quello esposto in questo volume, realizzato sempre nell'ambito del Laboratorio integrato di progettazione urbanistica del Corso di studi magistrale di Architettura dell'Università degli Studi di Udine, ma nell'anno accademico 2016-2017, riguarda proprio il quadrante Sud-Est di Udine, dove, con le stesse modalità e lo stesso metodo proposto per Sant'Erasmus e Venezia si è pensato un quartiere di ricucitura dell'esistente. Il quartiere, anche in questo caso fortemente pedonalizzato, seppure non interamente pedonalizzato viste le necessità del sito, ben diverse da quelle della Laguna Veneta, occupa un'area urbana di circa 4 per 3 Km. Questa parte di Udine è cresciuta disordinatamente nel corso del Novecento nelle plaghe a sud della ferrovia. In questa zona manca completamente un collegamento viabilistico tra l'asse stradale per Cividale verso Est, la zona Sud della città e la stazione ferroviaria e si trovano numerose cesure e vuoti urbani dipendenti da aree industriali dismesse, scali ferroviari e aree agricole frammiste all'abitato, nonostante il forte *sprawl* urbano del circondario.

Lo studio rappresenta concettualmente quasi una seconda parte del volume su Sant'Erasmus, che sviluppa gli assunti teorici colà delineati e che da essi impara, sviluppandoli ed adattandoli ad una situazione diversa. E questa volta l'applicazione si sposta da un'isola quasi disabitata della Laguna di Venezia a un quartiere periferico di terraferma. Un quartiere sfrangiato e pieno di vuoti e fabbriche dismesse, come si è detto, ma comunque preesistente a differenza di Sant'Erasmus. Il quartiere scelto è bisognoso di interventi di ricucitura coraggiosi per poter diventare a tutti gli effetti parte di una città che sembra stagliarsi, con i suoi quartieri storici medievali e rinascimentali e borghesi o popolari novecenteschi, al di là di una barriera quasi insormontabile, oltre la Ferrovia Illirica voluta dagli Austriaci per collegare Trieste e Vienna a

3. P. PEDROCCO, "Progettazione sperimentale di grandi quartieri per la rigenerazione della città", Proceedings of the 21st IPSAPA/ISPALEM International Scientific Conference Venezia (Italy) July 6th - 7th, 2017, in corso di pubblicazione. P. Pedrocco, "Dal progetto urbano al piano urbanistico. Esperimenti per una *città italiana ri-emergente*", in Associazione italiana di scienze urbane e regionali (AISRe), XXXVIII Conferenza scientifica annuale, Cagliari (CA), 20-22 Settembre 2017.

Venezia, e quindi a Verona e Milano, ovvero all'intero Lombardo-Veneto. L'impianto ferroviario austriaco e il successivo ramo diretto verso nord e verso Tarvisio, divide il quartiere dal resto della città, come spesso avviene per gli assi ferroviari originariamente tangenziali alle città italiane. Essi erano spesso costruiti a raso prima dell'industrializzazione del Paese e dello sviluppo delle periferie, al di fuori della città allora esistente, presso le mura che ancora la contenevano, a differenza di quanto avveniva nelle città del Nord Europa, dove la ferrovia sta spesso su un viadotto sopraelevato e per ciò permeabile per le vie sottostanti, a collegamento di differenti quartieri, essendo stata costruita in un momento in cui l'industria e lo sviluppo esogeno della città rispetto alle mura erano già conclamate realtà.

In questo nostro secondo tentativo si opera sostanzialmente sulla periferia povera di una città media italiana. Ovvero in una città che presenta delle caratteristiche insediative tipiche di molte altre medie o piccole città del Paese, da Nord a Sud e finanche nelle isole. Una simile periferia da ricucire, nell'idealità indiscussa dell'esperimento, vorrebbe rappresentare un esempio di praticabilità del metodo per tutte le periferie delle medie città italiane. E questo è forse l'azzardo più grande, ma anche lo stimolo più interessante, che ci siamo trovati ad affrontare.

A differenza di Venezia, con le sue rilevanti particolarità e le sue differenti parti urbane, qui si esce dal policentrismo dichiarato dal sistema politico e dalle cesure tramite le acque e si entra in una dimensione di ricucitura continua con la città preesistente. E non è poco che Udine possa assimilarsi per dimensioni e forme a molti insediamenti nel Paese e in Europa, diventando così per noi un caso utilissimo, quasi emblematico della condizione della periferia da riqualificare per la media città europea. Proprio per questo essa ci è subito apparsa, avendola oltretutto a portata di mano, un campo di sperimentazione ideale, in grado di farci fare un passo in più rispetto al divertente e in certo senso riuscito esperimento di Sant'Erasmus, dal quale avevamo e abbiamo ancora molto da imparare.

I presupposti, discussi e riportati nel libro su Sant'Erasmus e nei Convegni citati, vengono pertanto qui ulteriormente indagati e approfonditi in senso generale, proprio grazie alla "medietà" di Udine. Una "medietà" ovviamente relativa, poiché ogni città va trattata per le sue

caratteristiche economiche, sociali, geografiche, territoriali, idrauliche, come caso a sé stante. Ma sicuramente un elemento di grande interesse per l'esportabilità del progetto verso situazioni simili, che in questo caso sembrano moltissime a differenza del caso veneziano, tutto incentrato sul problema del riequilibrio funzionale e sistemico dello sbilanciamento urbano e della rivivificazione dei centri antichi grazie alle inserzioni prossime di "tutori" contemporanei.

Di primo acchito questi presupposti di ricerca, sicuramente validi pure a Venezia e in città europee di dimensioni maggiori, dove però sono meno immediatamente percepibili, possono essere così riassunti in forma di tentativi o ipotesi:

- a) ritrovare modelli di sviluppo urbano coerenti con la storia del nostro Paese e del contesto Europeo della città compatta;
- b) ipotizzare di ridurre il consumo di suolo non attraverso vincoli di difficile applicazione ma attraverso una rinata cultura della città che attragga a sé con trasmigrazione secolare le dispersioni dell'urbanesimo novecentesco;
- c) produrre modelli utili per buone pratiche in caso di ripartenza dello sviluppo inflattivo;
- d) ripensare l'urbanistica italiana partendo dal progetto planivolumetrico guida sul quale innescare procedure di pianificazione cogente che con questo progetto planivolumetrico guida debbano confrontarsi;
- e) utilizzare i metodi della pianificazione integrata pubblico privato e della pianificazione complessa (PRU, PRUSST, Urban, Contratti di Quartiere, Programmi Integrati di Intervento) (Min. LL.PP., 1997 e 1999) per attuare sia il recupero che la espansione, ove necessario a fini rigenerativi, di parti di città, unificando a queste tecniche e all'attuazione diretta ove possibile, la prassi sia del recupero che della promozione.

A questi deve però essere aggiunto un altro importante presupposto, che ha retto tutta la logica di passaggio dalla progettazione urbanistica ex ante alla progettazione urbanistica ex post, retta da un progetto urbano in scala 1:1000, basato su un planivolumetrico dotato di plastico e di molte specificazioni in scale maggiori, come per Sant'Erasmus: il progetto urbano alla scala di quartiere o di ampio agglomerato deve avere carattere metaprogettuale. Salvo casi rarissimi, che confermano

la regola, esso non può infatti pretendere una realizzazione conforme all'ideazione per tutte le sue parti, ma soltanto per una porzione di esse, nelle quali il dettaglio progettuale coincida con la volontà degli investitori e dei promotori del processo messo in atto per la modifica della città o per la sua fondazione, ovvero per coloro, tra i tanti che si succederanno, che in quel momento siano pronti ad operare.

Dal precedente assioma deriva la frustrazione per la mancata realizzazione di un innumerevole quantità di progetti architettonici di larga scala, la cui pretesa di modifica spaziale si scontra inevitabilmente con i tempi di realizzazione, la mancanza di risorse, l'incapacità politica, economica e sociale di attuare un'opera di primo acchito irrealizzabile, che così sconfinava nell'utopia e nel sentimento di frustrazione del progettista o dei progettisti. Molti sforzi progettuali si spingono pertanto al di fuori della cogenza di leggi, decreti, norme e regolamenti, senza cogliere la possibilità di integrarle all'interno di un processo creativo virtuoso, anziché, al contrario, esserne banalmente guidati, o costretti, in una logica di pianificazione *ex-ante*, come quella novecentesca della città in espansione, che non lascia spazio a possibilità inventive complesse, riducendosi il più delle volte a semplici operazioni di compravendita di spazi e volumi ideati per un mercato speculativo spicciolo e non per una speculazione culturale innestata proficuamente, ambientalmente e per una prolungata durata dei valori immobiliari e sociali nei luoghi sui quali si innesta.

Il progetto urbano, per potersi pertanto tradurre proficuamente in progetto urbanistico e quindi in piano, non può che avere il carattere di indirizzo delle scelte progettuali per tutti coloro che inevitabilmente, attuandolo, lo modificheranno, in toto o almeno in parte.

Rimane ovviamente il problema di capire, ed eventualmente definire, in quale e quanta parte debba tradursi questa modifica.

Ma va anche subito detto che il progetto urbano dovrà essere composto attraverso il contributo di differenti progettisti, così rigettando la monotonia dell'ideazione univoca. Sia essa per volere del principe o per affidamento ad un'unica temibilissima "archistar". Le città storiche europee, le città a noi più care, le città più famose, la quasi totalità dei nostri centri storici, anche laddove fossero state un tempo città di fondazione, presentano una varietà di intenti e di agenti tale da diversificarle nello spazio e nella tessitura urbana ad ogni angolo di strada. È

impossibile comprimere un processo così complesso nello spazio e nel tempo riconducendolo al solo progetto. Esso tuttavia è più facilmente imitabile grazie all'apporto di più menti e più incarichi di sviluppo di parti dell'impianto del quartiere. Parti che si debbono integrare partendo da presupposti, conoscenze e sensibilità parzialmente diversi, anche se da un unico intento, ma con una certa libertà ideativa per ciascuno dei soggetti implicati nel processo. In questo, la attribuzione ai vari gruppi di studenti del laboratorio, non tanto dell'intero quartiere, ma di un suo ambito di progetto, da integrare con tutti gli altri gruppi e con tutti gli altri ambiti, ed in particolare con quelli confinanti e con le parti di città confinanti, sulla base di un diagramma chiave e di una normativa edilizia relativamente semplice, garantisce già in partenza la variabilità organica di un'opera che altrimenti sarebbe monotona e ripetitiva, o addirittura rigida e razionalistica, secondo modelli sgraziati nell'applicazione speculativa di massa e puramente funzionalistici e quantitativi del recente passato. Non si tratta di costruire la città industriale per masse di operai indifferenziate che migrano dalla campagna. Ciò è avvenuto in un periodo particolare della nostra storia e non avviene e probabilmente non avverrà più. Si tratta viceversa di restituire un'individualità a luoghi che la richiedono per identità culturale e sociale di chi vi abita, senza etichette e precondizioni univoche e massificanti, in una diversità che arricchisce indubbiamente lo spazio quotidiano dell'abitare e del lavorare.

In tal senso il punto di mira del laboratorio è una sorta di meta-progetto⁴ del quartiere, il quale riassume le caratteristiche intrinseche della città in cui è localizzato e che si integri con la città medesima. Un indirizzo per la progettazione che ne garantisca in qualche modo, dilazionandolo nel tempo, un certo spontaneo e naturale controllo di qualità, diventando metalinguaggio di una riappropriazione culturale indigena del fare urbanistica a partire dalla composizione degli spazi progettuali autoctoni. Questa definizione pre-progettuale del sistema ambientale e del sistema tecnologico di parti consistenti del sistema urbano rappresenta un processo metodologico atto a fornire, attraverso

4. AA.VV., *Design e tecnologia. Un approccio progettuale all'edilizia industrializzata*, Pierluigi Spadolini (a cura di), Bologna, 1974. ALBERTO MAGNAGHI, *L'organizzazione del metaprogetto*, FrancoAngeli, Milano, 1973.

la successiva messa in discussione dei risultati raggiunti e la loro predisposizione come base di lavoro per la pianificazione cogente, i requisiti spaziali, tecnologici e formali dai quali far discendere soluzioni diverse oggettive in fase di attuazione del piano conseguente al progetto.

Queste soluzioni dovranno, naturalmente, rispondere comunque a obiettivi politici preconfigurati a livello generale per la qualificazione sia dell'area oggetto degli interventi che dell'intera città, spettando questa scelta ad un livello di pianificazione superiore a quello qui trattato e inerente la pianificazione di indirizzo dell'intero sistema urbano. Ciò dovrebbe condurre ad un modello di maggior flessibilità per la committenza, che di fatto dovrebbe trovare rapporti più fluidi nel confronto con l'ente pubblico locale, garantendo maggior variabilità spaziale e possibilità di scelta formale anche per l'utenza finale.

2. Dal progetto urbanistico al piano attraverso la progettazione a scala urbana

Se contro la città dispersa si volesse tornare alla città compatta che costa meno in risorse collettive, genera servizi alle persone e alle imprese direttamente proporzionali alla densità, sottrae meno spazi agricoli e favorisce il recupero ambientale e più ampi spazi verdi, esterni ad un miglior paesaggio urbano⁵, bisognerebbe tornare alla classica logica delle economie di agglomerazione: di scala, di localizzazione e di urbanizzazione⁶.

Ma a tal proposito il miglior strumento che abbiamo mai avuto è costituito proprio dalle forme attraenti su una pluralità di funzioni e *amenities* della città antica europea, con piazze, grandi spazi pedonali⁷ e stradine, oggi trascurata a favore di un suburbio indistinto, rado e di

5. GORDON CULLEN, *The Concise Townscape*, Routledge, Architectural Press, London & New York, 1961.

6. WALTER ISARD, *Location and space-economy*, The M.I.T. Press, Boston, 1962. *Localizzazione e spazio economico. Una generale teoria relativa alla localizzazione industriale, aree di mercato, uso della terra, commercio e struttura urbana*, Istituto Editoriale Cisalpino, Milano-Varese, 1956.

7. Si pensi al progetto proposto da Victor Gruen per Forth Worth. Vedi: ANTONIO GALANTI, *La forma della città moderna. Temi, visioni, esperienze nella cultura urbanistica anglo-americana del Novecento. II: Da Subtopia al New Urbanism*, Aracne editrice, Roma, 2017.

scarso pregio architettonico.

In Europa ed in Italia in particolare, ciò significa tornare a logiche di speculazione edilizia di lungo periodo, abbandonate in favore di false profezie di benessere immediato e a basso prezzo, ma con costi altissimi, sempre sfavorevoli all'ambiente e alle generazioni successive. Ereditare uno stabile ha sempre significato ereditare una strutturale continuità familiare. Quindi il ritorno allo spazio vitruviano della città antica, non solo per i recuperi e la riqualificazione di aree dismesse (*brownfields*), ma bensì per la generazione urbana, rappresenta il passaggio che potrebbe legare la generazione (di città e di persone) con la rigenerazione in un continuo culturale non più interrotto, anche per capacità insediativa e operativa di maestranze e ditte.

Il progetto di quartieri nuovi di ricucitura con l'esistente, nelle immediate periferie urbane può essere lo strumento secolare con il quale mettere ordine a tessiture ambigue riducendo lentamente le dispersioni esterne. Ma servono strumenti diversi dallo *zoning* e dalle politiche novecentesche, ragionieristiche, dell'urbanistica dell'espansione. Questa era un'urbanistica pensata *ex ante*, con risoluzione delle volumetrie *ex post* e spostamento dei conflitti in avanti. Volumetrie e conflitti vanno invece affrontati prima. Per passare da standard quantitativi a standard prestazionali, da zone omogenee ad aree complesse sia per ragione sociale che funzionale, da mobilità indifferenziate a mobilità selettive, da assi monomodali ad assi plurimodali che offrano possibilità di scelta tra vari modi di trasporto, soprattutto nelle aree centrali, dai *maals* periferici a centri commerciali centrali⁸, necessita rivedere il modello regolamentativo e di produzione degli strumenti dell'urbanistica novecentesca.

Il progetto urbano torna al centro del problema. E l'esempio planivolumetrico lo deve accompagnare al fine di sostituire ipotesi non date con linee guida modificabili ma orientative dei desiderata politico-sociali ed economico-ambientali per la comunità.

Partendo da semplici diagrammi chiave, orientativi per le politiche strategiche, il progetto urbano si dovrebbe concentrare sul pro-

8. Il pensiero va ancora al progetto proposto da Victor Gruen per Forth Worth, ma anche alle Better Practises Inglesi, ai Progetti della Golden Route di Sheffield e alle nuove aree commerciali centrali di Birmingham e Manchester.

getto di intere aree, ovvero quartieri per le città medie e grandi, in grado di ricucire le aree periferiche e di bassa qualità, comprensive delle aree dismesse. Questi Progetti Planivolumetrici Guida, realizzati a più mani, evitando debitamente la nefasta intromissione delle *archi-stars* nella fase di pianificazione, dotati di plastici in scala 1:1000, potrebbero quindi essere ri-metabolizzati, dopo la loro redazione, dalla pianificazione cogente, operativa per livello, per le parti più incerte e invece attuati direttamente, sempre attraverso il passaggio conformativo attraverso la pianificazione operativa, con costruzioni conformi al planivolumetrico e al Regolamento edilizio.

La dimensione classica delle strade, delle piazze, degli edifici, soprattutto per le aree pedonali dei quartieri progettati, rappresenta condizione indispensabile sia per una separazione più decisa dell'uomo dalle macchine che per una sua rinascita sociale e culturale all'interno degli spazi della sua tradizione: spazi che si offrono ad una architettura contemporanea che ad essi si dovrà adattare attraverso le sue innumerevoli possibili invenzioni scenografiche e culturali.

Non vi è dubbio che per ritrovare la città al posto della periferia non si possa che ispirarsi ai modelli complessi pervenutici dal passato. Il loro studio e il loro attento riuso attualizzato non sono pertanto affatto avulsi dal processo che qui stiamo discutendo. Vi sono però molti problemi in atto riguardo alle città antiche. E qui non posso che ripetere ciò che ho da poco scritto a riguardo dei centri storici del Veneto⁹.

I centri storici sembrano essere in contrasto con gli eventi, quasi dovessero diventare sempre più vuoti come ovvio risultato del trascorrere del tempo. Ci troveremmo con “ciambelle urbane col buco”, nelle quali entrare nel centro storico significherebbe spostarsi in una insolita periferia. Se ci riferiamo al modificarsi dei modelli di vita ciò appare logico e attendibile. Risulta impossibile vivere nel passato poiché le funzioni e i modelli socio-economici cambiano nel tempo.

I centri antichi sono anche stati utilizzati come ambiti settari, portando a una differenziazione tra identità dei cittadini dei centri storici e dei cittadini “altri”, ma con il trascorrere del tempo questa posizione si è sbiadita, assieme all'identificazione del centro storico come centro città, improbabile *down-town* del passato. E i cittadini “altri” ora vivono anche meglio, spesso con

9. PIERO PEDROCCO, “Introduzione e Aspetti generali”, in P. Pedrocco, Centro di studi urbanistici del Veneto (a cura di), *I centri storici del Veneto. Considerazioni sul passato, sul presente e sul futuro*, Aracne Editrice, Roma, 2018.