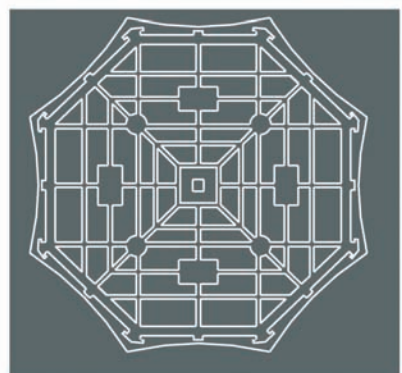
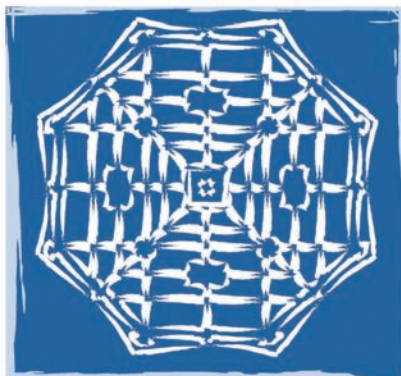
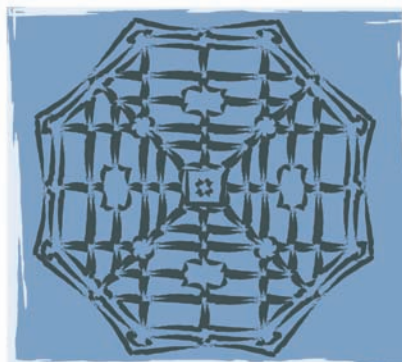
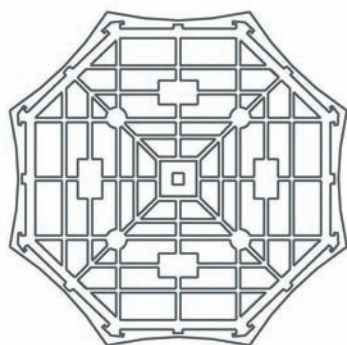


Mauro Francini

Recupero di aree marginali e mobilità

Interrelazioni sostenibili
per lo sviluppo di sistemi urbani



PT&URB

Serie diretta da Mauro Francini

Comitato scientifico:

Giuseppe Imbesi, Paolo La Greca,

Nicola Giuliano Leone,

Elvira Petroncelli, Yodan Rofè, Maria Francesca Viapiana

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Mauro Francini

Recupero di aree marginali e mobilità

**Interrelazioni sostenibili
per lo sviluppo di sistemi urbani**

FRANCOANGELI

In copertina: Giorgio Vasari il Giovane, Città ideale.
Elaborazione grafica di Annunziata Palermo.

Copyright © 2012 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Prefazione	pag.	7
Introduzione	»	13
Cenni sui processi di pianificazione	»	19
1. Elementi di urbanistica	»	19
2. Le prime profonde trasformazioni urbane	»	27
3. La città e la società postindustriale	»	28
4. L'utopia delle "città ideali"	»	34
5. Le città globali	»	44
Il recupero urbano delle aree marginali	»	59
1. La marginalità urbana	»	59
2. Le caratteristiche strutturali e sociali della marginalità	»	61
3. Il recupero delle aree a margine	»	70
4. I "vuoti urbani"	»	77
5. La città del recupero	»	80
La sostenibilità nei sistemi urbani	»	87
1. Lo sviluppo sostenibile	»	87
2. Il limite tra sviluppo e sostenibilità	»	88

3. I sistemi urbani e le nuove tecnologie	pag. 94
4. Efficienza dei sistemi urbani e qualità della vita	» 101
Il ruolo della mobilità nello sviluppo urbano	» 107
1. L'utopia automobilistica	» 107
2. Il ruolo del trasporto pubblico su ferro	» 112
3. Le stazioni come "luoghi" urbani	» 115
4. Dalle tramvie alle metropolitane leggere	» 122
5. Alcune esperienze europee	» 132
Bibliografia	» 141
Appendice: La Carta di Aalborg (1994)	» 147

Prefazione

Questo volume vuole ripercorrere il “cammino” da me intrapreso intorno al concetto di “città”, per cercare di definirlo partendo dall’analisi del rapporto tra progetto di architettura e Piano e tra Piano e programma.

La verità è che oggi, forse più di ieri il concetto di città è difficile da definire in quanto ci si sta avvicinando a un momento di crisi della “vita urbana”.

La storia della città europea negli ultimi due secoli è accompagnata da un lento, ma continuo processo di separazione e allontanamento, dal costruirsi di nuovi sistemi di incompatibilità e di intolleranza fisica, sociale e simbolica, dal prevalere di tendenze già fortemente presenti nella società che hanno portato a cacciare verso l’altrove ciò che non era bello da vedere, ciò che era antigienico, ciò che diveniva socialmente pericoloso, che faceva rumore, a distinguere e separare ciò che era “altro” o che richiedeva una posizione particolare (vicino alla ferrovia, al canale, al fiume, lontano dai quartieri più ricchi, vicino al parco, alla campagna). Il risultato è stato un movimento d’espulsione dai centri urbani di alcune funzioni (i cimiteri, gli ospedali, le caserme, le fabbriche), un movimento di separazione dei diversi gruppi sociali e delle diverse attività, che ha nella scuola di Chicago la sua più forte rappresentazione analitica e nello “zoning” la sua rappresentazione istituzionale e il suo strumento.

La mia idea è che sempre, nella storia della città europea, la forma della città è cambiata non in relazione a eventi bellici o a modifiche dei sistemi politici, quanto piuttosto ogni qualvolta il sistema di solidarietà e di intolleranze, di compatibilità e incompatibilità si è riconfigurato. Il che non avviene tutti i giorni e non si ritrova nei sistemi di rilevazione statistica in uso. La dispersione e la frammentazione, la formazione di ciò che oramai in tutta Europa viene indicato con i termini di “città diffusa” (Indovina, 1990) sono una parziale risposta dei “porcospini” di Schopenhauer a questi aspetti

della città contemporanea, e rappresentano probabilmente la ricerca di una giusta distanza entro un nuovo sistema di compatibilità e incompatibilità fisiche, sociali e simboliche.

Forse, per “capire” la città bisogna ripercorrere le componenti genetiche del secolo scorso, occorre rifarsi al periodo 1918-45, durante il quale la modernità si configura, prima, nello scontro tra un razionalismo di matrice cubista – incarnato da Le Corbusier, Gropius e Mies van der Roche – e un espressionismo già esplorato da Gaudi e rilanciato da Mendelsohn e Haring; poi, in un tentativo di sintesi organica che collega l’opera di Aalto all’America wrightiana, in antitesi radicale al desiderio di repressivo monumentalismo dilagante nell’Italia fascista, nella Germania di Hitler e nella Russia di Stalin.

Secondo Benevolo, in Italia, l’urbanistica moderna nasce contemporaneamente ai processi tecnici ed economici che fanno sorgere e trasformare la città industriale, ma si forma in un tempo successivo, quando gli effetti quantitativi delle trasformazioni in corso sono divenuti evidenti ed entrano in conflitto fra loro, rendendo inevitabile un intervento riparatore. Identificando, però, in modi troppo stretti urbanistica moderna e città industriale, urbanistica e politica, Benevolo costruisce un cappio forse troppo stringente attorno alla stessa urbanistica e alla sua autonomia disciplinare.

In risposta, in un breve saggio del 1970, Carlo Aymonino scrive: «mi interessa confutare le troppo rapide identificazioni tra urbanistica e politica che Benevolo andava sostenendo e tuttora sostiene». E’ nel campo dei fenomeni urbani che, secondo Aymonino, bisogna individuare alcune origini della città contemporanea attraverso un necessario e faticoso riesame delle origini dei problemi attuali e delle trasformazioni avvenute, per individuare i concetti che se ne possano estrarre e per tentare di puntualizzarli. Architettura e città non sono fenomeni disgiunti, o lo sono oggi per cause materiali concrete: intendere l’architettura come fenomeno urbano per eccellenza apre a una visione degli stessi strumenti tecnici e di linguaggio, per formulare tesi che superino le divisioni disciplinari tra architettura e urbanistica e aprano alla possibilità di costruire una città bella perché ben fatta.

Scrive Italo Calvino nel suo libro “Le città invisibili”: «Le città sono un insieme di tante cose: di memoria, di desideri, di segni di un linguaggio; le città sono luoghi di scambio, come spiegano tutti i libri di storia dell’economia, ma questi scambi non sono solo scambi di merci, sono scambi di parole, di desideri, di ricordi».

Bernard Huet ha denunciato come la visione economico-meccanicistica della città funzionale, teorizzata nella carta di Atene, ha avuto fino alla Seconda guerra mondiale una modesta diffusione culturale, ma che poi è stata ampiamente applicata nella ricostruzione del dopoguerra, quando alla ne-

cessità della rapida realizzazione di alloggi e della ricostruzione di gran parte delle città distrutte dagli eventi bellici furono subordinate l'industria edilizia e l'urbanistica.

Nella sua premessa al libro "Prima lezione d'urbanistica", Bernardo Secchi scrive: «Attorno alla parola "urbanistica", si sono accumulati in passato tante attese e delusioni, tanti malintesi, equivoci e pregiudizi, che ho l'impressione, parlandone, di dover fare un lungo lavoro preliminare per toglierli di mezzo, per poter prendere dallo stesso oggetto del mio discorso una sufficiente distanza critica. Una disciplina, però, come l'urbanistica, che al centro della propria riflessione ha posto il progetto del futuro, che è divenuta oggetto di attese salvifiche e di delusioni cocenti, deve certamente aver a che fare con questioni che, almeno nell'immaginario collettivo, sono considerate rilevanti e difficili da risolvere. Per questo vale forse la pena di parlarne».

Vittorio Gregotti ha affermato la necessità di superare il rapporto gerarchico tra urbanistica e architettura per costruire, attraverso l'architettura del Piano, una diversa identità territoriale che utilizzi il progetto d'architettura come una verifica del Piano nel suo continuo farsi, stabilendo un rapporto dialettico istituzionale e temporale parallelo tra interventi di Piano e di progetto, definendo le priorità nella gestione del Piano che si possono risolvere in azioni architettoniche "durevoli", nella consapevolezza che «l'architettura è l'unica misura finale della qualità del Piano, della sua effettiva capacità di costruire un ambiente migliore e più ampiamente significativo».

Se le più recenti esperienze urbanistiche hanno sollevato con tanto vigore, in modi tra loro diversi e parzialmente indipendenti, il problema dei rapporti tra Piano urbanistico e progetto di architettura, non è per seguire una moda in grado di riempire esclusivamente un vuoto di prospettiva, ma per ragioni più profonde. Esse riguardano la difficoltà a dominare in modo sufficientemente preciso e articolato domande e processi, a fornire una caratterizzazione da un punto di vista formale e tecnico.

L'urbanistica e l'architettura contemporanee hanno bisogno di tornare a rimettere sperimentalmente e in modi tecnicamente pertinenti la dimensione implicita del proprio progetto: sui sistemi di compatibilità e incompatibilità, sulle reciproche distanze, sulla prossimità, sui materiali d'aggregazione, disgiunzione e separazione, sulla frammistione di attività e soggetti, sulla loro densità, sui rapporti di copertura, sui rapporti tra superfici pavimentate e permeabili e sui materiali compatibili con le pratiche sociali che s'immagina possano connotare ciascun frammento e ciascuna parte di città, e, soprattutto, sui caratteri dello spazio del pubblico e degli elementi di mediazione tra i diversi materiali urbani; in altri termini, sulla forma della città e sulle strategie delle quali può essere l'esito.

Quando si parla di forma della città nel linguaggio comune, ci si riferisce solitamente a una delle sue accezioni, quella forse più immediatamente comprensibile della figura geometrica delimitata dal suo contorno, della figura che si separa da uno sfondo indifferenziato; un'accezione certamente pertinente per una città quale quella medioevale e moderna che si opponeva alla campagna. Il concetto e il termine di forma hanno però una storia e una portata assai più ampia. Sono forme, per esempio, i modi nei quali gli elementi costitutivi o le parti di un testo, di un'opera musicale, di una città sono tra loro composti secondo regole più o meno stabili e riconoscibili: in questo senso, si parla della forma sonata o delle forme letterarie; era questo il senso che al termine davano i formalisti e il Circolo di Praga. E' una forma ciò che si percepisce con i propri sensi e costruisce la propria esperienza estetica.

Ogni grande epoca della città ha costruito propri specifici parametri spaziali, "ordini" nei quali si esprimeva il modo di funzionare dello spazio urbano e, in modi inseparabili, una sua estetica. L'economicismo del XX secolo, trasformando i parametri urbanistici in strumenti di politica amministrativa, agganciandone i valori a ragioni esterne e non pertinenti l'urbanistica, per esempio ai livelli presunti della rendita o al tasso di motorizzazione aggregato, li ha trasformati spesso in un insieme incoerente di prescrizioni inevitabilmente destinate al fallimento.

Molti dei grandi progetti urbani dei decenni scorsi, dei quali tanto si è appreso, avrebbero potuto costituire un enorme laboratorio a questo riguardo se solo avessero affrontato questi temi con maggiore coraggio e con una maggiore consapevolezza dei caratteri ineludibili della città contemporanea, la cui conoscenza mostra, piuttosto, il degrado del quadro complessivo dell'urbanistica del XX secolo, un degrado tematico e concettuale più che dei suoi singoli strumenti.

Porre limiti è divenuto uno dei compiti principali dell'urbanistica, da quando si è esaurita la sua carica innovativa, la sua capacità cioè di immaginare e prefigurare un futuro possibile e giusto: limiti all'espansione urbana, alle possibilità ubicative delle diverse attività, alla loro frammistione, alla loro concentrazione e alla loro dispersione.

La complessità della città e della società contemporanea mostra la necessità di un nuovo progetto.

E' difficile dire quale sarà l'importanza e il futuro delle parti di città contemporanea che vengono oramai abitualmente definite con i termini di "aree difficili", da un lato, e di "città diffusa", dall'altro, eppure il futuro della città e della società sarà profondamente segnato dai modi nei quali nei prossimi anni saranno affrontate ed eventualmente risolte le questioni che esse propongono. La società contemporanea si trova di fronte a sistemi di

compatibilità e incompatibilità – sociale, funzionale e fisica – assai più radicali di quelli del passato, e troppi aspetti delle politiche economiche e sociali dei Paesi occidentali tendono a costruire ed esaltare le differenze sociali più che ad attenuarle.

Le ipotesi fin qui avanzate portano ad affermare che la storia dell'urbanistica è quella di un sapere sempre più adeguato a risolvere problemi sempre più difficili e a formularne di sempre più rilevanti; è storia di un sapere che si costruisce parzialmente in modo autonomo, che di continuo trascende il contesto nel quale si forma e nel quale misura i propri risultati.

Sono questi gli interrogativi ai quali al momento non mi sento di dare risposte, ma che spero mi conducano in un cammino sicuramente incerto, ma altrettanto affascinante.

Introduzione

Gli ultimi decenni del secolo trascorso sono stati ovunque, ma soprattutto in Italia, segnati da una crisi profondissima dei poteri pubblici, prodotta da un rapido smarrimento del loro ruolo, del loro significato, delle loro ragioni: in altri termini, dalla perdita di identità e di senso della “politica”. Tutto questo ha avuto una sua naturale ripercussione sulla pianificazione urbanistica, intesa come strumento principale per definire e perseguire un progetto di società da cui le determinazioni politiche derivano.

Il risultato è che, nel recente passato, le città italiane hanno avuto una crescita urbanistica generalmente rapida, spesso non efficacemente controllata dalle azioni di programmazione e di intervento delle pubbliche istituzioni. L’esplosione metropolitana e, in seguito, i concetti difficili, tuttavia affascinanti, della città-regione hanno condotto allo sradicamento di cose “locali”: chiese parrocchiali, panetterie, mercerie.

Tutto è diventato grande e concentrato altrove, lontano: le grandi organizzazioni per la vendita, gli ipermercati, i grandi stadi per le manifestazioni sportive e anche per le più attrattive manifestazioni musicali. La dimensione urbana “grande”, ravvisata nel ruolo assiale delle strade, è divenuta prevalente, con le sue destinazioni e con i suoi ritmi, sulla dimensione urbana “piccola”, ravvisata invece nel loro ruolo trasversale.

Questo cambiamento ha determinato spesso gravi inefficienze nei servizi e, più in generale, nella qualità della vita nelle aree urbane. L’intera città è divenuta area di traversata continua, in tutte le direzioni, in tutti i sensi: l’automobile in transito, unica o prevalente protagonista; il pedone in attraversamento, fastidioso e tollerato contrattempo. Quest’ultimo, peraltro, non ha possibilità di sottrarsi sveltamente dal flusso per via dell’accumularsi di autovetture in sosta, legittima o vietata, sul bordo della carreggiata o, peggio, sui marciapiedi.

Il traffico urbano è complessivamente cresciuto perché, a fronte di un consistente incremento della mobilità e delle autovetture in circolazione (in media un'autovettura per meno di tre abitanti), si è registrata una sostanziale invarianza degli utenti del trasporto pubblico.

Di fatto, i sistemi di trasporto urbano vivono un equilibrio precario nel quale una qualsiasi variazione, nel senso di aumento imprevisto e temporaneo della domanda o nel senso di diminuzione dell'offerta (ad esempio, interruzione di una strada), determina effetti di congestione tali da mettere in crisi larghe parti del territorio urbano.

La distribuzione articolata del tessuto abitativo genera complesse modalità di sviluppo spaziale e temporale delle direttrici di traffico, che a causa della inadeguatezza delle vie di transito sono all'origine della congestione.

Il punto di partenza per una risoluzione del problema è dato, quindi, dalla necessità di una riflessione complessiva sulla progettazione della rete viaria. Dal punto di vista urbanistico, le realizzazioni viarie sono diventate un fallimento nel momento in cui il traffico è stato considerato in modo autonomo, trascurando le implicazioni urbane che ne determinano le caratteristiche specifiche.

Si deve quindi compiere un ragionamento complesso sul ruolo, sulle cose, sulle scelte, sulle innovazioni. È ancora tempo di grandi e compatte concentrazioni industriali e di rigidi azzonamenti? Si va verso le attività diffuse? Aumenta il flusso delle informazioni? Ne derivano possibilità di nuovi assetti e di nuove interrelazioni?

È forse tempo allora di porre problemi di "dignità locale", senza temere il rischio di cadere nel localismo, che tra l'altro non è una colpa. Non ha più senso la politica della selezione tra grandi collettori e strade di quartiere.

Il traffico è stato considerato spesso in modo troppo funzionalista e unidimensionale, come se si trattasse della variabile più importante nella progettazione della città. Questa tendenza ha creato grandi problemi alla maggior parte delle città moderne, avendo introdotto una disciplina del progetto stradale e del funzionamento del traffico che ha agito in totale autonomia rispetto alle altre decisioni urbanistiche di ciascuna città e che ha dato origine a una concezione della città per settori operativi (traffico, abitazioni, servizi, ecc.), i cui effetti evidenziano la necessità di una progettazione più integrata della città, delle sue parti e dei suoi elementi urbani.

La strada si definisce nuovamente come il supporto fondamentale dell'urbanizzazione. Le reti stradali urbane si sono mostrate per lunghi anni capaci di far fronte alla pressione della motorizzazione privata, anche se questa capacità è stata ottenuta spremendone tutti i significati "longitudinali". La forzatura longitudinale si è basata sulla regolazione del traffico, sul ricorso ai sensi unici e a tutti quegli strumenti che offrono o promettono il

massimo rendimento di ogni metro quadrato di superficie stradale in termini di capacità longitudinale. Gli effetti di questa tendenza sono da rintracciare nella compressione di tutte le altre funzioni, di ordine urbano e di ordine sociale, che le strade erano chiamate a svolgere, comprese le funzioni di “altro movimento”, come quello trasversale. Vivendo la città di strade che sono luoghi, e talvolta di strade principali che sono luoghi principali, la selezione delle funzioni facendo cadere uno dei ruoli rischia di compromettere gli altri. Si tratta invece di farli convivere rendendo la convivenza possibile. Perde così di ruolo la strada urbana “speciale”, derivandone forse maggiore competitività il trasporto pubblico. Ma si pongono allora problemi di politica e di spesa pubblica.

La domanda di sfruttamento longitudinale è andata oltre ogni limite, oltre ogni equilibrio; e con essa la domanda di spazi per la sosta. L’automobile ovunque, su tutti gli spazi legittimi e su gran parte di quelli illegittimi. File, talora doppie, di automobili in sosta e in mezzo un flusso continuo con il suo carico inquinante, con le sue intrusioni acustiche, con la sua prevaricante presenza, con la sua carica divisoria tra i due fronti della strada. Occorrono dunque realmente parcheggi fuori strada nelle zone dense? Se occorrono per aumentare la capacità delle strade, vuol dire che o aumenta ulteriormente la domanda di parcheggio o aumenta la funzione di puro, o prevalente, “transito” di quei luoghi. È questo quel che si vuole? Se occorrono invece per migliorare il livello ambientale, è certo che l’obiettivo non si raggiungerà, perché quei parcheggi diverranno aggiuntivi piuttosto che sostitutivi. Si dovrà allora tornare a sistemi di mobilità a minore intensità di superficie, riproporre cioè il tema del trasporto pubblico.

Varie esigenze, quindi, e non ultima quella di carattere economico, stanno portando a rivalutare, sotto precise condizioni, l’utilità e l’attrattività del mezzo pubblico. L’attuale bassa utilizzazione dei mezzi pubblici è dovuta principalmente alle velocità di esercizio molto basse causate dalla promiscuità con il traffico privato, alla scarsa qualità del servizio offerto, nonché alla spesso inesistente integrazione tra i diversi mezzi di trasporto.

Il cittadino medio va identificato come un utente esigente, abituato a vivere in un’economia matura in cui si parla di qualità totale, anche nei servizi, quindi non più disposto ad accettare una fermata del tram a mezzo chilometro di distanza oppure ad aspettare un quarto d’ora alla fermata. Inoltre, quando viaggia nella sua auto è seduto su una comoda poltrona, con la musica stereofonica e con l’aria condizionata, pertanto avrà scarsissimo entusiasmo a salire su scomodi mezzi traballanti e rumorosi.

L’organizzazione del trasporto pubblico italiano, a differenza di molti Paesi europei, oggi sconta grosse deficienze. Per raggiungere almeno lo stesso livello, ci si deve porre il duplice obiettivo di aumentare l’attrattività

di tutto il sistema di trasporto pubblico, considerando una più ampia utenza potenziale, e di superare la frammentarietà delle singole visioni aziendali, in gran parte in concorrenza, al fine di riorganizzare il servizio offerto riducendone i costi di produzione.

Il problema potrebbe trovare una soluzione grazie a due elementi fondamentali: la predisposizione di Piani della mobilità che consentano di intervenire in modo integrato sulla viabilità, sui trasporti pubblici e sulla sosta; la constatazione, sulla base di significative esperienze europee, che un nuovo sistema di trasporto pubblico su rotaia possa offrire prestazioni paragonabili a quelle di una metropolitana, con interventi minimi e quindi in tempi e costi ragionevoli.

In Italia la pianificazione dei trasporti urbani e metropolitani fa parte di un processo di Piano iniziato nella metà degli anni Settanta e non ancora concluso. I primi documenti proponevano in termini centrali il problema delle aree metropolitane intese, in senso trasportistico, come sistemi territoriali complessi da razionalizzare con i fabbisogni individuati.

I Piani della mobilità sono nati come mezzi strumentali rapidi e mirati al raggiungimento della massima efficienza operativa, senza lasciarsi invischiare dalle pastoie plano-tecniche e burocratiche. Essi devono prefiggersi come obiettivo la definizione di un sistema integrato dei trasporti che faccia perno su un nuovo modo di concepire il trasporto pubblico. Questa integrazione deve valere rispetto a tutti i mezzi di trasporto pubblico, ai quali, su larga scala, deve essere strategicamente affidato il compito di fornire i servizi di apporto e di distribuzione alla rete principale su rotaie, evitando in tal modo la dannosa concorrenzialità fra i due tipi di servizio, in particolare dove gli autobus percorrono tutti i giorni diverse decine di chilometri parallelamente alle linee ferrate.

In un sistema unitario, tutti i mezzi di trasporto, nel rispondere alla domanda di mobilità, devono avere un ruolo specifico, superando contrapposizioni ideologiche (pubblico/privato, gomma/ferro) non solo tecnicamente false, ma dovute in gran parte a motivazioni aziendali, cioè legate a interessi di acquisizione del mercato. La rete dei trasporti deve risultare il più possibile integrata sia dal punto di vista strutturale (efficienti interscambi), sia da quello normativo (nuove strutture tariffarie), in modo da permettere agli utenti di utilizzare al meglio l'insieme dei servizi di trasporto pubblico. Si contribuirà a ridurre i costi complessivi per la collettività attraverso un graduale ridisegno dell'assetto della rete dei trasporti e, almeno concettualmente, attraverso l'unitarietà dei processi decisionali.

Un'altra opportunità che non si dovrebbe perdere è, inoltre, rappresentata dalla possibilità di predisporre i Piani della mobilità contemporaneamente alla stesura degli strumenti di pianificazione urbanistica. In questo modo

è possibile definire interventi coerenti con le scelte di fondo della pianificazione urbanistica, con la struttura della mobilità e con i vincoli imposti da strutture esistenti.

In particolare, si può cercare di valorizzare la potenzialità dei sedimi ferroviari esistenti attraverso un'accorta localizzazione dei principali poli attrattori di traffico, valutando ad esempio gli effetti indotti sul sistema della mobilità, in termini di variazioni dei flussi di traffico, dalla realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, terziari e commerciali.

Una nuova politica di integrazione dovrà consentire, dunque, di:

- migliorare le condizioni ambientali della città negli aspetti legati al traffico, come l'inquinamento acustico e atmosferico;
- ridurre l'occupazione di spazi pubblici da parte delle auto in sosta, vere e proprie barriere alla mobilità pedonale;
- migliorare l'accessibilità con il mezzo di trasporto pubblico;
- soddisfare le esigenze di sosta dei residenti e del traffico operativo;
- offrire un valido sistema alternativo alla domanda di accesso in centro da parte dei pendolari che oggi utilizzano il mezzo privato;
- favorire la mobilità ciclabile.

Si pone, in conclusione, il problema di valutare se, una volta finita la risorsa spazio e aperta una fase di possibile avanzo di forti risorse lavoro, non sia il caso di passare dallo sfruttamento di nuove improbabili (esaurite) risorse al recupero di quelle esistenti.

È necessario, quindi, parlare di progetto di città, in senso culturale, sociale ed economico. Progetto culturale in quanto finalizzato al consolidamento dell'identità storica e delle radici semantiche di un determinato ambiente, teso a rispettare "il carattere e lo spirito dei luoghi" e, dunque, a riqualificare l'ambiente urbano e naturale. Progetto economico e sociale teso a evitare che il bene-patrimonio sia dissociato dalla collettività, con costi inferiori rispetto a quelli della distruzione-sostituzione.

Evitando l'edificazione di nuove periferie, abolendo gli sprechi degli edifici e delle zone utilizzate garantendo, al loro posto, il mantenimento e il disinquinamento dell'ambiente naturale, si potrà assistere a una rinascita urbana che, per molti aspetti, rappresenterà un'autentica ed emozionante avventura. Le strade e le piazze storiche ritorneranno a essere luoghi di incontro e di contemplazione, luoghi d'arte e di interscambio culturale, così come lo sono state quando erano parte integrante delle città preindustriali.

Non sarà solo un ritorno al tempo perduto, perché il centro non dovrà più essere una parte speciale, una zona privilegiata e separata dal restante contesto urbano. La periferia, infatti, nella prospettiva della città postindustriale, non dovrà e non potrà essere considerata tale, bensì essa stessa centro, proprio perché città, nel significato vero del termine.

Cenni sui processi di pianificazione

1. Elementi di urbanistica

Nell'ambito dell'urbanistica moderna, sin dalla sua nascita (XIX secolo) è stata avvertita una profonda distanza tra la realtà del contesto e quella cui la disciplina sembra fare riferimento, nonché una notevole differenza, in termini di ampiezza, fra il campo di applicazione effettivo e quello presupposto nelle elaborazioni disciplinari.

Uno dei dati più importanti che si rileva indagando la letteratura urbanistica ottocentesca riguarda la presenza di problemi o, più esattamente, di un modo di leggere certi problemi: la riqualificazione urbana, le case popolari, il verde pubblico, l'esproprio e così via. Ciò che stupisce è il permanere di un dato approccio e di un certo tipo di linguaggio, come se la durata della disciplina fosse superiore a quella del contesto. Qual è stato l'atteggiamento dell'urbanistica ufficiale di fronte al processo di definizione della città messo in opera con la sua riduzione ad area di sfruttamento edilizio? O meglio, ha saputo l'urbanistica far fronte ai problemi dello sviluppo della grande città industriale dell'Ottocento? Si tratta, in sostanza, di verificare se l'urbanistica è riuscita a raggiungere gli obiettivi per i quali era nata, e che sono riconoscibili dai modi e dagli strumenti adottati, primo fra tutti il Piano regolatore.

Nel XIX secolo, tale strumento è quello che più compiutamente riassume l'idea di città su cui si fonda l'urbanistica. È anche uno strumento che si è rivelato largamente inadeguato a controllare, a guidare e a gestire quei meccanismi e quelle attività che si ritengono tradizionalmente caratterizzare l'organizzazione urbana. L'impossibilità di fondo di conciliare un'immagine ideale di città, quale obiettivo da raggiungere attraverso una serie di interventi spaziali, con la realtà di uno sviluppo sociale ed economico che tende a rimandare continuamente i propri bisogni organizzativi specifici