

paesaggio urbano

dossier di cultura e progetto della città

Paesaggi della contaminazione

- La città tra urbanistica e paesaggio
- Tutela e progettazione del paesaggio
- La retorica della pianificazione ambientale
- La teoria del paesaggio in Francia
Parigi: dalla città alla regione
- Il paesaggio della metropoli nel delta olandese
West 8 Landscape Architecture:
progetti e riflessioni
- Paesaggi e città nella Germania contemporanea
L'esperienza dell'IBA Emscher Park

5-6 2000
settembre - dicembre

L. 22.000
0180005
Rivista bimestrale
Anno IX
settembre-dicembre 2000
Sped. in a. p. - 45 %
art. 2, comma 20/b, legge 662/96
Filiale di Perugia
ISSN 1120-3544




MAGGIOLI
EDITORE

SAIE

DUE

Saloni
Internazionali
dell'Architettura
d'Interni
del Recupero
delle Tecnologie
e Finiture per
l'Edilizia

ARCHITETTURA E
FINITURE D'INTERNI
FINESTRE E PORTE:
TECNOLOGIE, SISTEMI ED
ACCESSORI
PAVIMENTI E RIVESTIMENTI
SERRAMENTI
TECNOLOGIE PER IL
RECUPERO E LA
MANUTENZIONE
DEGLI EDIFICI
PRODOTTI DI FINITURA PER
ESTERNI
TENDE E SISTEMI
COLORE E DECORAZIONE
IMPIANTISTICA INTELLIGENTE
PRODOTTI E SERVIZI
ECOLOGICI PER EDILIZIA
APPARECCHI E SISTEMI DI
ILLUMINAZIONE
UTENSILI PROFESSIONALI E
SISTEMI DI FISSAGGIO

Bologna
21-25 Marzo
2001

www.on-nike.it/SAIEDUE

LIVING



Realizzazione
FEDERLEGNO-ARREDO
In collaborazione con
 FIERE INTERNAZIONALI DI BOLOGNA
ENTE AUTONOMO
Promosso da
FEDERLEGNO-ARREDO, EDILEGNO, UNCSAAL

Segreteria di manifestazione
O.N. ORGANIZZAZIONE NIKE s.r.l.
Via Moscova 7 - 20121 MILANO (ITALY)
Tel. +39 02 29 01 71 44 Fax +39 02 29 00 62 79

Ufficio Stampa
Tel. +39 051 66 47 482
Fax +39 051 86 10 93

Le Aziende informano

in questo
numero

arredo urbano

Lacs snc

via A. Volta 10
35030 Sarmeola di Rubano (PD)
tel. 049 638477
fax 049 8985785
lacs@intercity.it
www.intercity.it/aziende/lacs

informatica

Logical Instruments

Via Garibaldi 253
20033 Desio (MI)
tel. 0362 301721
fax 0362 301722
e-mail:staff@logical.it
www.logical.it

coperture

F. Stimamiglio & C. spa

Viale della Navigazione Interna 54
35129 Padova
tel. 049 8997911
fax 049 774727
www.stimamiglio.it

materiali

VM ZINC - Sogem Italia srl

Corso di Porta Romana 68
20122 Milano
tel. 02 863501
fax 02 86350401
e-mail: vmzinc.italia@sogemnet.com
www.vmzinc.com

PUBLIMAGGIOLI
Divisione pubblicità di Maggioli Editore



Publimaggioli tel. 0541/628439
fax 0541/624887
publimaggioli@maggioli.it
via del Carpino 8/10
47822 Santarcangelo di Romagna (RN)
www.maggioli.it/editore/publimaggioli/publimag.htm



Giardini di Bellariva.
Firenze

azienda

Il metodo canadese *StreetPrint* è ampiamente collaudato in Germania e Olanda, e negli ultimi anni Lacs ha avuto modo di sperimentarne l'utilizzo con successo in varie città d'Italia. Il sistema consente di ottenere l'effetto estetico delle tradizionali pavimentazioni con un costo inferiore e la possibilità di personalizzare le superfici.

prodotto



StreetPrint
DECORAZIONE DI SUPERFICI D'ASFALTO

Metodo canadese di stampa e resinatura di superfici d'asfalto, per realizzare pavimentazioni dall'aspetto delle tradizionali opere in pietra o cemento.

Alla base del sistema, le matrici brevettate *StreetPrint* prodotte con una particolare fune d'acciaio saldata in modo tale da riprodurre il disegno in rilievo delle diverse

tipologie di pavimentazioni.

Sistema destinato alla pavimentazione di accessi ad unità residenziali o garage, viali di parchi o giardini, terrazzi, aree pedonali, marciapiedi, piste ciclabili, aree di parcheggio, vie di transito pedonale di zone commerciali o fieristiche, vie di transito di zone residenziali private a traffico limitato.

Matrici e colori

Le matrici disponibili ad oggi sono più di 20 caratterizzate da un disegno tradizionale o più complesso. Nell'ambito della tradizione ad esempio troviamo il mat-

toncino classico lineare e quello a spina di pesce, l'acciottolato, il porfido lineare o a coda di rondine. I formati delle matrici sono di grandi dimensioni (mt 3,5x1,8) e di dimensioni più adatte alle rifiniture, come la stampa a filo muro o d'angolo. Matrici lineari sono disponibili per la stampa di corsie e delimitazioni di parcheggi, matrici particolari per la stampa di simboli per disabili, riquadrature con inserti, decorazioni circolari di raggio variabile, numeri, lettere. Possono essere richieste matrici speciali su misura ad esempio anche per la segnaletica, i loghi aziendali e gli spazi pubblicitari.

posa in opera



Durante l'ultima fase di compattazione del manto d'asfalto ancora caldo, sono stese le matrici metalliche, sulle quali è passato il rullo o la piastra compattatrice per l'impressione del disegno. A lavoro finito, le matrici sono rimosse manualmente e sulla superficie impressa, è applicato a spruzzo o a pennello, lo speciale coprente acrilico *StreetBond*.



Il sistema *StreetPrint*, è di semplice applicazione e richiede un impiego limitato di manodopera. In poche ore ampie superfici sono realizzate e rese praticabili.

Attraversamenti pedonali personalizzati

Con questa tecnologia è possibile imprimere la sagoma della zebra da 50 cm di altezza (come da codice) con un contorno di pavimentazione in mattoni 12,5x25 che simula la posa manuale.

In circa 3 ore di intervento può essere realizzato e reso agibile un attraversamento di 8 mt di carreggiata per 6 di profondità.

altre applicazioni

Il metodo è indicato anche per la realizzazione di dossi dissuasori di traffico e per intervenire su superfici di piazze o strade già asfaltate. Il ripristino di vecchie superfici in asfalto o cemento, è effettuato con il rivestimento di soli 3 cm di manto d'usura, successivamente trattato con *StreetPrint*. Se i livelli non consentissero d'intervenire subito con il manto di usura, è possibile operare una fresatura leggera di 3 cm e solo successivamente stendere l'asfalto.



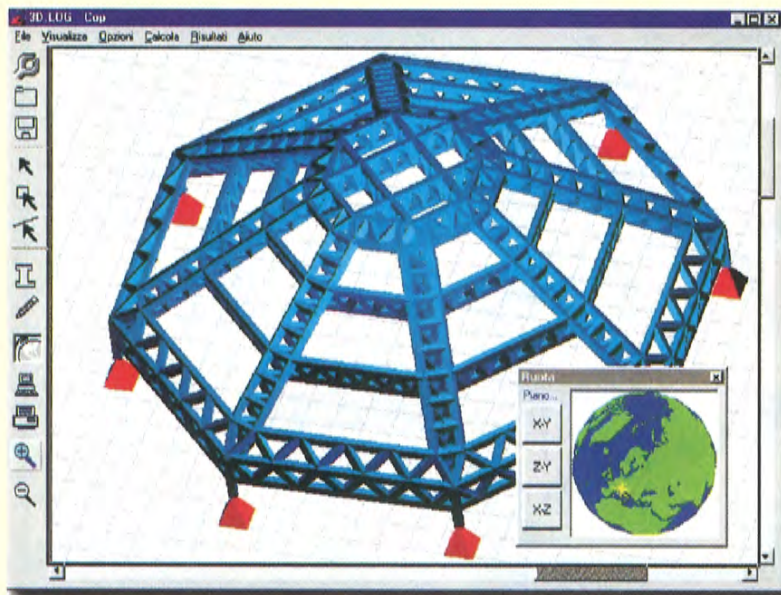
distribuzione e marketing

Lacs snc

Via A. Volta 10
35030 Sarmeola di Rubano (PD)
tel. 049 634877
fax 049 8985785
lacs@intercity.it
www.intercity.it/aziende/lacs

garanzia

Le pavimentazioni, risultano particolarmente resistenti all'abrasione e in condizioni di normale utilizzo è riconosciuta una garanzia di 3 anni sul rivestimento *StreetBond*.



Le strutture intelaiate o reticolari costituite da materiali anche diversi e comunque disposte nello spazio sono tranquillamente modellate e completate con elementi di fondazione come travi su suolo elastico alla Winkler.

azienda

Logical Instruments supporta i suoi programmi con un servizio di assistenza telefonica gratuita che permette ai clienti di risolvere tempestivamente qualsiasi problema. A disposizione l'esperienza e la professionalità dei tecnici, ideatori dei software.

prodotto



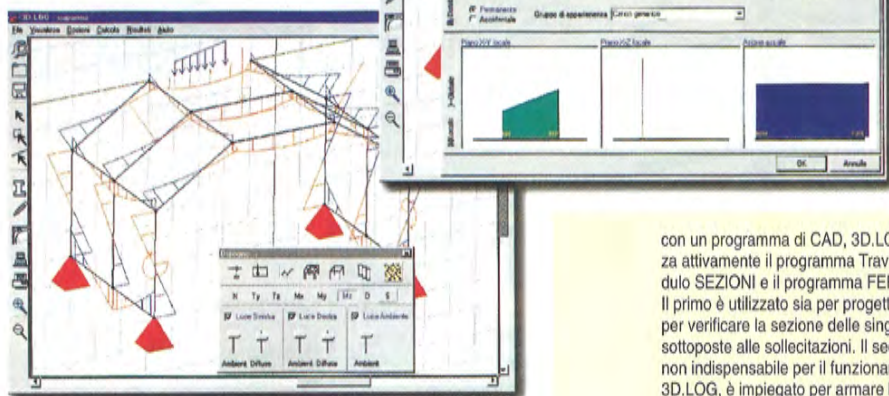
Programma di calcolo agli elementi finiti per telai tridimensionali che permette di specificare carichi qualsiasi, distribuiti o concentrati, e carichi termici per ogni asta restituendo i diagrammi completi di momento flettente, taglio, azione assiale e deformata elastica per ogni asta. Possono essere calcolate strutture in c.a., acciaio o in altri materiali anche per l'edificazione in zona sismica.

Automaticamente il programma effettua le verifiche di freccia massima per telai di qualsiasi materiale e le verifiche di resistenza ai sensi delle CNR 10011/85 per telai in acciaio, evidenziando fra l'altro, le aste non verificate. Le potenti funzioni di input grafico, sia per la geometria della struttura che per i carichi, rendono semplice e veloce il lavoro di progetto anche per chi non ha

un'esperienza specifica su programmi di telai. Il piano dell'edificio è disegnato e replicato in altezza velocemente, collegando automaticamente tra di loro i nodi dei pilastri. Sono inoltre disponibili generatori automatici di archi, griglie e capriate.

applicazioni

Il programma è distribuito nelle tre versioni 3D.LOG 98 per il calcolo dei telai piani e spaziali, 2D.LOG 98 per il calcolo dei telai piani e 3D.LOG 98 LITE per il calcolo dei telai spaziali massimo 10 nodi.



L'unicità di 3D.LOG è che le strutture si definiscono direttamente in modo grafico, utilizzando il mouse, dapprima inserendo la posizione dei nodi all'interno di una griglia di aiuto, poi, con qualche "colpo di mouse" posizionando le aste tra i nodi. Sempre con una procedura grafica si definiscono i carichi

sulle aste e tutti i risultati ed i grafici possono essere stampati su qualunque stampante o plotter oppure importati in un CAD senza la necessità di ridisegnare la struttura da capo. Oltre ad importare ed esportare il disegno della struttura su file DXF per interfacciarsi

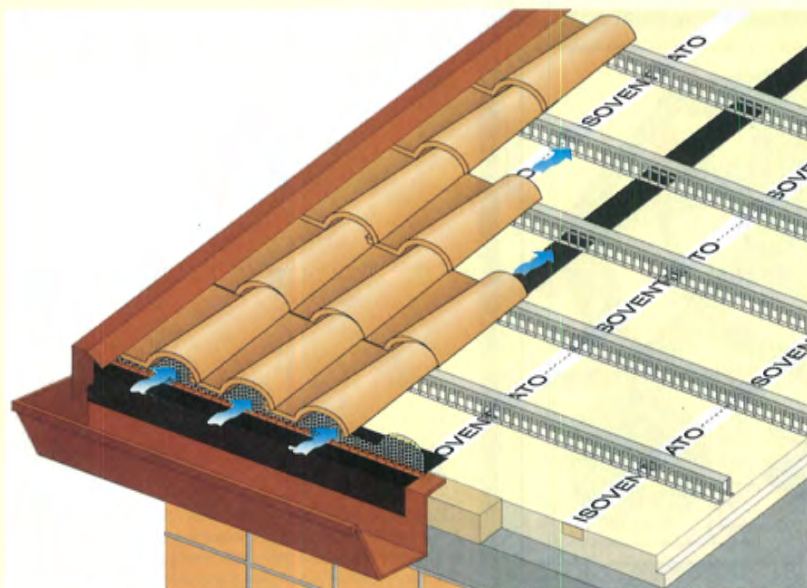
con un programma di CAD, 3D.LOG utilizza attivamente il programma Travilog Modulo SEZIONI e il programma FERROLOG. Il primo è utilizzato sia per progettare sia per verificare la sezione delle singole aste sottoposte alle sollecitazioni. Il secondo, non indispensabile per il funzionamento di 3D.LOG, è impiegato per armare le travi che costituiscono la struttura: è sufficiente selezionare una serie contigua di aste in 3D.LOG e con un apposito comando passare a FERROLOG ed armarla. Il Modulo SEZIONI è da considerarsi quasi indispensabile per il buon funzionamento di 3D.LOG che in autonomia, consente comunque di inserire le caratteristiche delle sezioni delle aste, ma solo in modo numerico.

Modulo Shell

Questo modulo di 3D.LOG consente di estendere le possibilità di modellazione aggiungendo alle aste del modulo base elementi di tipo bidimensionale per l'analisi di strutture quali piastre di soletto, travi parete, serbatoi, vasche e gusci. Il Modulo genera la mesh automaticamente infittendola nelle zone di maggior curvatura e consente anche di studiare strutture interagenti con il terreno come platee di fondazione e paratie. Per ogni elemento sono calcolate le azioni interne, gli sforzi s e t (membranal e flettenti), le tensioni ideali, gli spostamenti e le eventuali pressioni sul terreno. Tutti i risultati di calcolo sono disponibili sia in forma numerica/tabellare sia in forma grafica con mappe a colori stampabili su qualunque stampante compatibile con Windows 2000, 98, 95 e Windows NT4 SP4.

Logical
INSTRUMENTS
LA FABBRICA DEL SOFTWARE

Logical Instruments
Via Garibaldi 253
20033 Desio (MI)
tel. 0362 301721
fax 0362 301722
e-mail: staff@logical.it
www.logical.it



Isoventilato permeabile al vapore e impermeabile all'acqua, è un sistema di isolamento e ventilazione che assicura risparmio energetico e salubrità dell'ambiente interno.

azienda

Stimamiglio è l'Azienda che nel 1963 installa in Italia il primo impianto di laminazione in continua per la produzione dei pannelli coibenti Stiferite. Oggi gli impianti di Padova forniscono annualmente sette milioni di metri quadri di pannelli per l'isolamento termico di coperture piane e inclinate, di pavimenti, pareti interne ed esterne, per ogni tipologia edilizia, dall'industria alla residenza.

prodotto

ISOVENTILATO

Pannello isolante in poliuretano espanso rigido. I listelli in legno, due per ogni pannello, sono disposti per tutta la lunghezza e consentono di eliminare le orditure di sostegno responsabili dei ponti termici di copertura.

I pannelli sono forniti completi di tutti gli accessori (ad esempio la griglia parapasseri per la linea di gronda) e gli elementi di finitura per agevolare l'installazione di coppi o tegole e per ottenere un sistema tetto ventilato. Infatti, *Isoventilato* comprende anche i profili in lamiera zincata traforata o i listelli in legno dalla particolare sagomatura, che oltre a costituire l'appoggio per i coppi o le tegole, garantiscono il passaggio dell'aria.



Dimensioni

Larghezza	120 cm
Lunghezza	240 cm
Spessore	50, 60, 80, 100 mm
Listelli	50 x 25 x 2400 mm

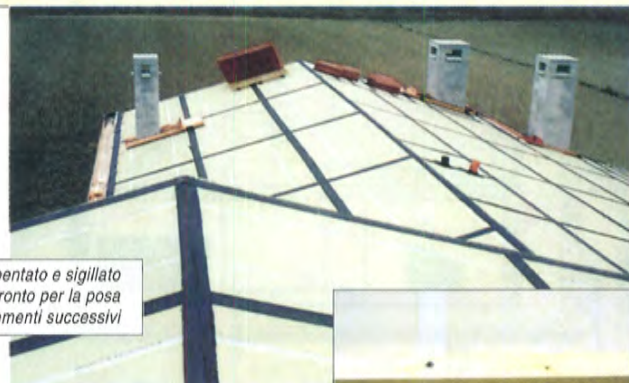
materia

Poliuretano espanso rigido e listelli in legno oltre a rivestimento in fibra naturale e composti inorganici.

posa in opera

I listelli in legno sono il tramite per il fissaggio del pannello alla struttura: su struttura lignea sono utilizzate viti autofilettanti; su struttura in laterocemento o calcestruzzo sono impiegate viti ad espansione. Fissati i pannelli alla struttura sottostante, le giunzioni tra l'uno e l'altro, sono sigillate con la pratica banda autoadesiva che impedisce eventuali infiltrazioni d'acqua.

Sul tetto coibentato e sigillato si procede al montaggio dei profili ad omega in lamiera zincata, oppure dei listelli in legno sagomato.



Tetto coibentato e sigillato pronto per la posa degli elementi successivi



Montaggio sui profili



Listelli in legno sagomato per il fissaggio di coppi o tegole



Applicazione delle bocchette di ventilazione sulla linea di colmo

F. STIMAMIGLIO & C

F. Stimamiglio & C. spa
 Viale della Navigazione
 Interna 54
 35129 Padova
 tel. 049 8997911
 fax 049 774727
 www.stimamiglio.it

altre applicazioni

Su tetti con pendenza inferiore al 30% è possibile procedere ad un montaggio di listelli in legno, perpendicolarmente alla linea di colmo, e su questi fissare un tavolato sul quale poi posizionare il manto di copertura. Questo schema garantisce una maggiore ventilazione.



Campus Universitario a Nantes,
Francia.
Architetti Decq-Cornette.
Costruttore: Rineau Frères

azienda

VM-Zinc® è il marchio internazionale dei prodotti in zinco-titanio laminato, fabbricati e commercializzati dalla Divisione Edilizia del Gruppo Union Minière, uno tra i leader mondiali, nel settore dei metalli non ferrosi. Leader indiscusso in Francia, Belgio e altri paesi europei, UM Edilizia è già presente in 30 paesi dei cinque continenti e la sua principale attività riguarda la trasformazione dello zinco grezzo in zinco laminato e prodotti lavorati, suddivisi in tre principali ambiti: coperture e rivestimenti; finiture, in generale per l'ermeticità e la ventilazione delle coperture; sistemi per la raccolta e l'evacuazione delle acque piovane. I prodotti sono disponibili in diversi formati studiati naturalmente anche su disegno del progettista che può scegliere per l'aspetto di superficie, tra lo zinco naturale, il prepatinato grigio chiaro (Quartz-Zinc) o grigio scuro (Anthra-Zinc) e lo zinco laminato.

prodotto

Profilo a doghe

I profili a doghe unitamente alla sottostruttura e agli accessori di finitura, forniscono un sistema di rivestimento per le facciate, montato senza sostegno continuo e con intercapedine d'aria ventilata. La sottostruttura in legno o metallo può essere fissata su struttura portante in calcestruzzo, muratura, oltreché in legno o metallo. Il montaggio può avvenire orizzontalmente o verticalmente, secondo il disegno del progettista. Nel primo caso, i profili hanno un ritorno a squadra di 20 mm ad ogni estremità.



Dimensioni

Spessore	1 mm
Larghezza Interasse	200, 250, 300 mm
Lunghezza	da 0,5 m a 6 m
Larghezza giuntura	10 o 20 mm
Profondità profilo	24 mm

Accessori

La gamma di accessori risolve le principali finiture, come angoli, giunzioni trasversali e rivestimenti attorno alle aperture.

materia

Zinco laminato al rame e titanio (spessore 1 mm) secondo norme EN 988 e superficie in Quartz-Zinc pre-patinato grigio chiaro.

materiale

posa in opera



Durante il trasporto e la posa, i profili sono protetti da eventuali graffi e tracce, grazie al rivestimento con una pellicola di plastica che deve essere tolta solo a lavoro finito.

La posa necessita dell'esperienza abituale in materia di rivestimento per le facciate.

Il montaggio si basa su un principio semplice, affidabile e collaudato, elaborato da VM ZINC®, che consente la libera dilatazione del materiale. Infatti, i profili sono assemblati l'uno nell'altro con semplice incastro in una doga che offre l'estetica della giuntura incassata, senza fissaggio visibile.

Assistenza

I servizi offerti vanno dall'assistenza progettuale a quella tecnica, la formazione e l'eventuale avviamento del cantiere, inoltre, per finiture su misura, VM-Zinc® garantisce totale collaborazione fino al compimento dell'opera. Per la produzione e le diverse possibilità compositive oltreché per interventi complessi consultare Sogem Italia srl.



normativa

La classificazione della resistenza al fuoco della parete è determinata dalla massa combustibile della parete stessa (struttura isolante). Tutte le fabbriche VM-Zinc® sono certificate ISO 9001.



VM ZINC - Sogem Italia srl
Corso di Porta Romana 68
20122 Milano
tel. 02 863501
fax 02 86350401
e-mail:
vmzinc.italia@sogemnet.com
www.vmzinc.com

Direttore responsabile Amalia Maggioli

Direzione Scientifica

Nicola Assini, Paolo Baldeschi, Lorenzo Berna,
Pierluigi Giordani, Mario Zaffagnini †

Redazione

Marcello Balzani, Gianfranco Corzani,
Fabrizio Vescovo, Raffaella Antoniaci,
Nicola Marzot

Progetto grafico Ann Marie Svensson

Pubblicità PUBLIMAGGIOLI

Divisione pubblicità di Maggioli Editore s.p.a.

Sede commerciale: Via E. Cavallotti, 13/A 20122 Milano
tel. 02/7733001 - 77330009 fax 02/76011245

Sede operativa: Via del Carpino, 8/10
47822 Santarcangelo di Romagna
tel. 0541/628439 - fax 0541/624887

Amministrazione e diffusione

Maggioli Editore s.p.a.

Casella Postale 290, 47900 Rimini, tel. 0541/626777

Divisione periodici tel. 0541/628666 fax 0541/624457

http://www.maggioli.it/editore

E-mail: servizio.clienti@maggioli.it

Azienda con sistema qualità certificato ISO 9001

Condizioni di abbonamento anno 2000

Paesaggio Urbano è disponibile nelle migliori librerie.

La quota di abbonamento alla Rivista è di L. 210.000
da versare sul c.c. postale n. 12162475 intestato a
Maggioli Editore,

Divisione Periodici, Rimini

Canone promozionale per privati e liberi professionisti
L. 165.000.

Il prezzo di ciascun fascicolo compreso nell'abbonamento
è di L. 22.000.

I prezzi suindicati si intendono Iva inclusa.

L'abbonamento 2000 a Paesaggio Urbano
dà diritto a ricevere gratuitamente 5 approfondimenti
tematici, monografie a colori di 32 pagine,

di sicuro interesse per completezza e per contenuti.
L'abbonamento decorre dal 1° gennaio con diritto
al ricevimento dei fascicoli arretrati ed avrà validità

per il primo anno. La Casa Editrice comunque,
al fine di garantire la continuità del servizio,

in mancanza di esplicita revoca, da comunicarsi
in forma scritta entro il trimestre seguente
alla scadenza dell'abbonamento, si riserva

di inviare la Rivista anche per il periodo successivo.
La disdetta non è comunque valida se l'abbonato
non è in regola con i pagamenti.

Il rifiuto o la restituzione della Rivista
non costituiscono disdetta dell'abbonamento
a nessun effetto.

I fascicoli non pervenuti possono essere richiesti
dall'abbonato non oltre 20 giorni dopo la ricezione
del numero successivo.

Il materiale utilizzato per la pubblicazione
degli articoli non viene restituito.

Stampa: Titanlito - Dogana - R.S.M.

Registrazione presso il tribunale di Rimini
al n. 2/92 del 25.02.1992

La Maggioli Editore s.p.a. è iscritta
nel Registro Nazionale della Stampa
in data 01.09.1983

al n. 996 Vol. 10 Foglio 761

Hanno collaborato

Francesco Alberti

*dottorando di ricerca in Ingegneria edile
presso la Facoltà di Ingegneria di Ancona*

Fabio Bonfà

*laureato presso la Facoltà
di Architettura di Ferrara*

Romeo Farinella

*ricercatore di Urbanistica
presso la Facoltà di Architettura di Ferrara*

Christophe Girot

*professore di Architettura del paesaggio
presso l'ETH di Zurigo*

Elena Marchigiani

*dottore di Ricerca in Urbanistica
presso lo IUAV di Venezia*

Daniele Pini

*professore associato di Urbanistica
presso la Facoltà di Architettura di Ferrara*

Petra Potz

*dottore di Ricerca in Urbanistica,
ricercatrice presso l'IRPUD
Università di Dortmund*

Wouter Reh

*professore presso la Facoltà di Architettura
di Delft*

Antonello Stella

*ricercatore in Composizione architettonica
presso la Facoltà di Architettura di Ferrara*

Ursula von Petz

*professore di Teoria della Pianificazione
e Urbanistica
presso l'Università RWTH di Aquisgrana*

Michele Zazzi

*ingegnere, dottore di Ricerca in Ingegneria
edilizia e territoriale
presso la Facoltà di Ingegneria di Bologna*

La copertina, tratta da "X-urbanism",

*Mario Gandelsonas
interpretazione della Città di Boston*

Consulenza redazionale AGAVE srl



a pagina 1

**Le Aziende
informano**

a cura di Cinzia Meldoli

**MAGGIOLI
EDITORE**

paesaggio urbano

dossier di cultura e progetto della città

5-6/2000

La città tra urbanistica e paesaggio

Alcune riflessioni

Romeo Farinella p. 8

Il paesaggio dell'urbanistica.

Dalla "tutela" alla progettazione

degli spazi aperti

Daniele Pini p. 14

Tra-Piantare:

il paesaggio come natura umana

Christophe Girot p. 24

Dalla città alla regione.

Crescita e sviluppo

di Parigi e della Francia nel XX secolo

Francesco Alberti p. 28

Il paesaggio della metropoli del delta

Wouter Reb p. 36

West 8 Landscape Architecture:

l'architettura del paesaggio

tra arte e ingegneria

Antonello Stella p. 48

Intervista a Henk Hartzema,

West 8 Landscape Architects

a cura di *Fabio Bonfà p. 54*

Paesaggi e città

nella Germania contemporanea

Ursula von Petz p. 56

Parchi per il paesaggio post-industriale.

L'esperienza dell'IBA Emscher Park

Elena Marchigiani, Petra Potz p. 62

AMBIENTE

La retorica ambientale dei piani urbanistici

Michele Zazzi p. 72



La città tra urbanistica e paesaggio

Alcune riflessioni

Romeo Farinella

Il fenomeno della diffusione urbana rappresenta una nuova frontiera nella riflessione sul progetto della città contemporanea, in particolare per quanto riguarda la sperimentazione di nuove forme d'interazione fra urbanistica e paesaggio a partire dalla condivisione dell'importanza dello spazio aperto nelle strategie di riqualificazione delle città.

Nel corso degli ultimi trent'anni le politiche urbane e territoriali hanno seguito dinamiche caratterizzate, da un lato, dall'intensificarsi di processi di diffusione urbana, ormai riguardanti diversi territori europei, dall'altro dal rafforzamento di molte città medie e grandi. Questi fenomeni stanno scardinando i consolidati rapporti fra città e territorio come evidenziano diverse ricerche che consentono oggi di tracciare una mappa dei nuovi paesaggi urbani europei.

Lo spazio aperto può rappresentare il nuovo tessuto connettivo di questi territori urbani, divenendo il materiale che lega il progetto urbano al progetto di paesaggio.

Dinamiche urbane e diffusione insediativa

“La città, insomma, non sarà più chiaramente identificabile in un ‘costruito’ contrapposto ad un ‘non costruito’, in un continuo murato contrapposto al verde della campagna, in una organizzazione semplice e chiusa contrapposta all'organizzazione, complessa, aperta della natura. Il paesaggio agricolo farà parte, anch'esso, del paesaggio urbano, e non si potrà più pensare ad una ‘forma’ per l'insieme della città, se con questa parola si vuole intendere un oggetto finito, compatto, di dimensioni precise. La città sarà cosa diversa: senza limiti chiari, senza possibilità di linee di inviluppo, senza più un solo ‘core’, un solo ‘centro’, un solo ‘downtown’. Tuttavia le varie parti costituenti questo sistema organico potranno, nelle dimensioni più grandi, restituire l'idea di chiuso, l'idea di architettura della città, di monumento: anzi potranno dare queste idee in modo molto più ampio e preciso che non nel passato; un nucleo terziario potrà infatti essere ugualmente considerato come un edificio o come una città, come un'opera d'arte o come la struttura portante dei molti fattori minori costituenti una strada e un edificio e qualcosa di più”.

Con queste parole Ludovico Quaroni poneva, nel 1968, il problema della nuova dimensione della città. Tracciando gli orizzonti incerti del mutamento urbano confidava nel ruolo culturale di una nuova architettura della città. La regionalizzazione della città, evocata da Quaroni e da quanti riflettevano, negli anni Sessanta, sulla nuova dimensione dello spazio urbano, non si è fisicamente prodotta mentre, dagli anni Settanta, è iniziato quel processo che ha visto territori, piane, coste riempirsi progressivamente di conurbazioni, frammenti di periferie, insediamenti urbani a bassa densità, poli terziari e aree produttive.

Stiamo parlando del fenomeno della “città diffusa”. Esso oggi rappresenta una nuova frontiera nella riflessione sul progetto della città contemporanea, in particolare per quanto riguarda la sperimentazione di nuove forme d'interazione fra urbanistica e paesaggio a partire dalla condivisione dell'importanza dello spazio aperto nelle strategie di riqualificazione delle città. Nel corso degli ultimi trent'anni le politiche urbane e territoriali hanno seguito dinamiche apparentemente contrastanti. Se da un lato abbiamo assistito all'intensificarsi di proces-

si di diffusione urbana, ormai riguardanti diversi territori europei, dall'altro stiamo assistendo al rafforzamento del ruolo di molte città medie e grandi le quali, all'interno di una rincorsa competitiva, ormai sviluppata a livello continentale, stanno avviando processi di ricentralizzazione di funzioni direzionali, terziarie legate anche alla cultura ed ai luoghi dell'innovazione tecnologica. In molti Paesi europei, tra cui non è possibile annoverare l'Italia, l'entità di tali processi è misurabile nella quantità di progetti presentati e realizzati, di manufatti costruiti, di aree industriali o portuali dismesse e recuperate per usi urbani.

Il rafforzamento della dimensione metropolitana, da un lato, e la diffusione insediativa, dall'altro, rappresentano quindi gli aspetti emergenti del fenomeno urbano europeo. Alla base di queste dinamiche vi sono fattori molteplici ed intrecciati di natura sociale, economica e culturale, sicuramente il lievitare, nelle grandi città, del costo della vita e la ricerca di modelli abitativi tipici della bassa densità, con una qualità ricercata più nelle caratteristiche dell'alloggio che non della città. Ma rilevante è sicuramente anche il problema dell'accessibilità per una popolazione sempre più mobile che frequentemente vive, lavora e trascorre il proprio tempo libero in luoghi differenti, nell'arco della stessa giornata. Vi è probabilmente alla base anche un mutamento del corpo sociale urbano, non più riconducibile alle grandi categorie di classe. Le forme della razionalità collettiva che si esprimevano nel concetto di classe hanno lasciato il posto ad atteggiamenti individuali o di “aggregati di individui” che, come sostiene Guido Martinotti², rappresentano una popolazione urbana e metropolitana che vive e usa la città ed il territorio secondo modalità differenti, non più riconducibili solamente alle funzioni del lavorare e dell'abitare.

Le aree urbane e metropolitane si strutturano sempre più secondo regole che scardinano i consolidati rapporti tra città e campagna, affiancando alle città consolidate nuovi fatti urbani (aerocittà, concentrazioni di alberghi e uffici, centri e strade commerciali, poli tecnologici, ecc.) che pongono problemi nuovi al governo del territorio e richiedono forme nuove di interazione tra azioni locali e globali, come l'esempio della Ruhr ha dimostrato felicemente.

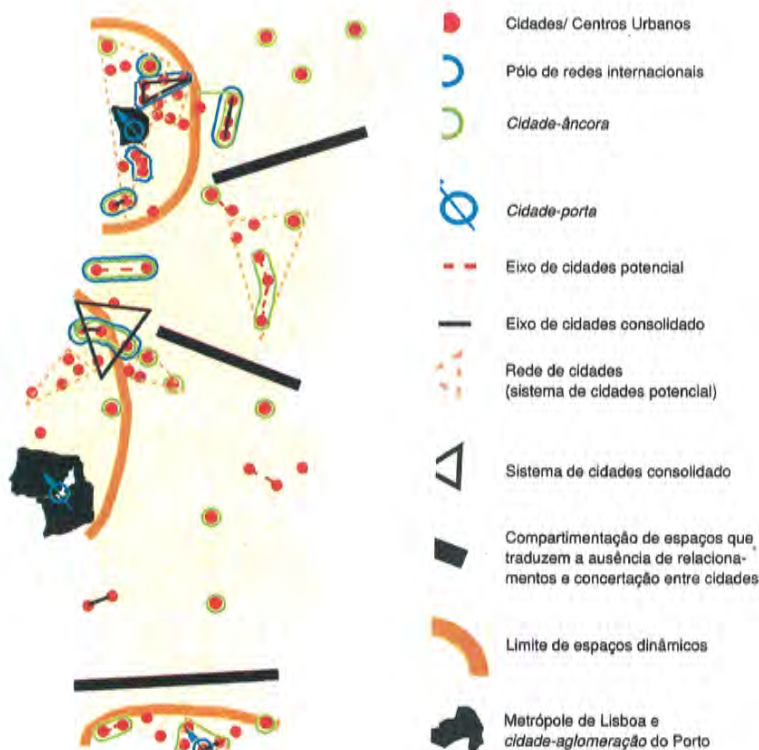
In Italia questi fenomeni si sono sviluppati, specie nel centro-nord, appoggiandosi ad una trama di centri urbani piccoli e medi. È con essi che si sta identificando la

nuova cultura dell'abitare attraverso il rafforzamento di reticoli di città e di territori urbanizzati che spesso si affiancano o entrano addirittura in competizione con le aree metropolitane, come appare evidente nelle pianure lombarde e venete. Tale fenomeno presenta caratteri d'originalità evidenti, ad esempio, nella frequente intersezione tra aree residenziali e produttive legate alle piccole e medie imprese. Nel "locale" si ricercano condizioni di vita più tranquille pur mantenendo alti standard di vita urbani, possibili grazie all'elevata mobilità individuale e alla forte infrastrutturazione del territorio. Emerge una tendenza verso la ricerca di migliori condizioni abitative rispetto alle tradizionali città medio-grandi, riguardanti sia l'alloggio che le condizioni ambientali. Per quanto concerne la conformazione fisica la nuova "città diffusa" non è più spiegabile in termini di compattezza, contiguità, identità morfologica, ma di frammentazione e discontinuità.

Diverse ricerche³ condotte su specifici casi urbani e territoriali consentono oggi di tracciare una mappa dei nuovi paesaggi della diffusione in Italia ed Europa a partire dalla *Randstad* olandese, dalla *Vale do Ave* portoghese, dalla conurbazione ticinese, ormai saldamente ancorata all'area metropolitana milanese, dall'area della Ruhr. In Italia ormai tutto il centro nord è interessato da fenomeni che non riguardano più solamente le periferie estese delle città medio-grandi (come l'area metropolitana milanese, l'area centrale veneta o la piana tra Firenze, Prato e Pistoia) ma anche sistemi urbani dove dominante è la presenza di città piccole come, ad esempio, nella valle umbra, lungo la costa adriatica o, in Emilia, nel distretto ceramico di Sassuolo, Fiorano e Maranello.

L'approfondimento di questi casi concreti ha consentito di focalizzare meglio aspetti, forme, rideclinazioni del fenomeno. L'attenzione per i caratteri fisico-morfologici e geografico-paesaggistici si è rivelato in molte ricerche un approccio necessario per precisare i caratteri dei contesti indagati, per delineare dei quadri descrittivi ed interpretativi ed infine per problematizzare nuove situazioni e temi di progetto.

Diverse sono le riflessioni che si possono proporre nella prospettiva di definire intenzionalità progettuali. Innanzitutto tale fenomeno pone un problema di definizione fisica e quindi di scala, se pensiamo ad un'azione di progetto e di governo delle trasformazioni. Sicuramente evidenzia, per il nostro Paese, una crisi della pianificazione di area vasta. Paesi come l'Olanda, la Francia, l'Inghilterra, i Paesi scandinavi nel corso del '900 ed in particolare nel secondo dopoguerra si sono cimentati con la dimensione regionale della città e seppure con esiti contrastanti oggi possiamo valutare gli effetti di strategie urbane di scala territoriale nella *Randstadt*, nelle *New Towns* o nelle *Ville Nouvelle*.

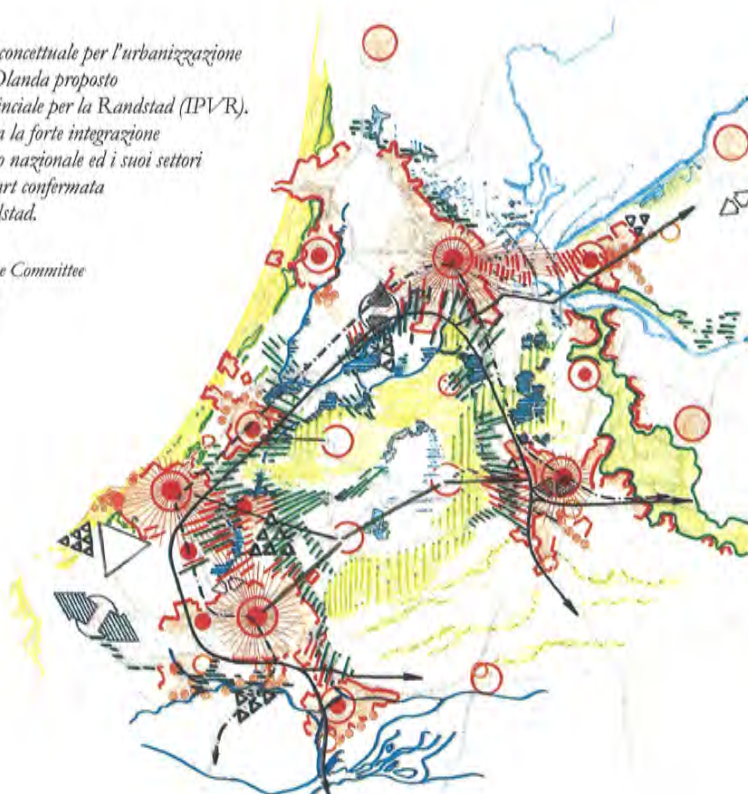


Dinamiche e sistemi urbani in Portogallo. Il disegno traccia uno scenario che vede a fianco dei due poli metropolitani di Lisbona e Porto, il rafforzamento di sistemi urbani reticolari in particolare nella Vale do Ave, a nord, attorno ad Aveiro, e a sud, attorno a Faro.

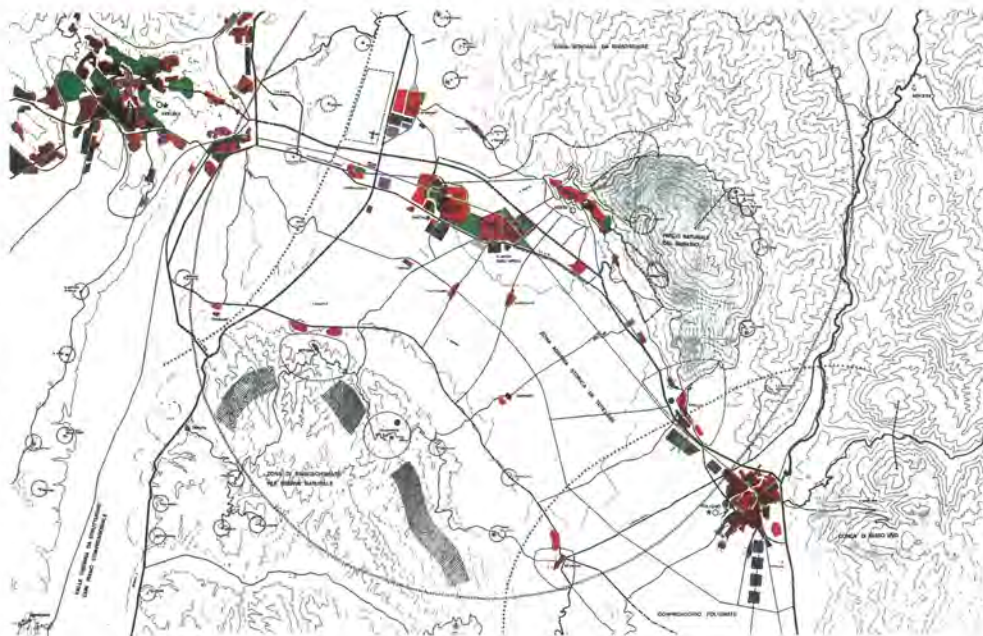
Fonte: DGOTDU, Direcção Geral do Ordenamento do território e desenvolvimento urbano, Lisboa 1997

Proposta di schema concettuale per l'urbanizzazione della Randstad in Olanda proposto nel Piano Interprovinciale per la Randstad (IPVR). Lo schema evidenzia la forte integrazione tra il sistema urbano nazionale ed i suoi settori e l'area del green heart confermata al centro della Randstad.

Fonte: RORO, Randstad Consultative Committee on Physical Planning, Harlem 1990



G. Astengo, proposta di Piano comprensoriale per la Valle umbra contenuta nel PRG di Assisi, 1966. Astengo dopo aver rilevato l'inizio di processi incontrollati di diffusione nella piana tra Assisi e Foligno presenta una proposta di riordino evidenziando i rischi di un processo di proliferazione edilizia oggi riscontrabile specialmente lungo le principali strade di comunicazione



La nuova città della media valle umbra tra Bastia Umbra e S. Maria degli Angeli. Qui l'articolazione urbana della piana gravita sempre più attorno a due importanti presidi storici cresciuti a valle di Assisi. In quest'area sono localizzate alcune importanti infrastrutture regionali come l'aeroporto e la fiera oltre alla superstrada che collega la via Flaminia con l'E45. I centri di Bastia e S. Maria degli Angeli, appartenenti a due comuni diversi sono di fatto un unico sistema urbano.

Disegno tratto da: Romeo Farinella, tesi di dottorato: La città lineare della valle umbra e del territorio perugino, Università di Roma "La Sapienza" DAU, 1997



L'asse urbano lineare Spello-Foligno-Trevi nel tratto tra i primi due centri. All'interno del sistema urbano della valle umbra, Foligno oggi rappresenta il fulcro di una struttura urbana lineare che inizia a Spello e finisce a Trevi. Questa soprattutto nel tratto della strada Flaminia tra Foligno e Trevi presenta una forte connotazione urbana con alternanze frequenti di aree residenziali e produttive dislocate lungo la strada.



*Proposta di progetto d'area per l'asse urbano
lineare Spello-Foligno-Trevi.*

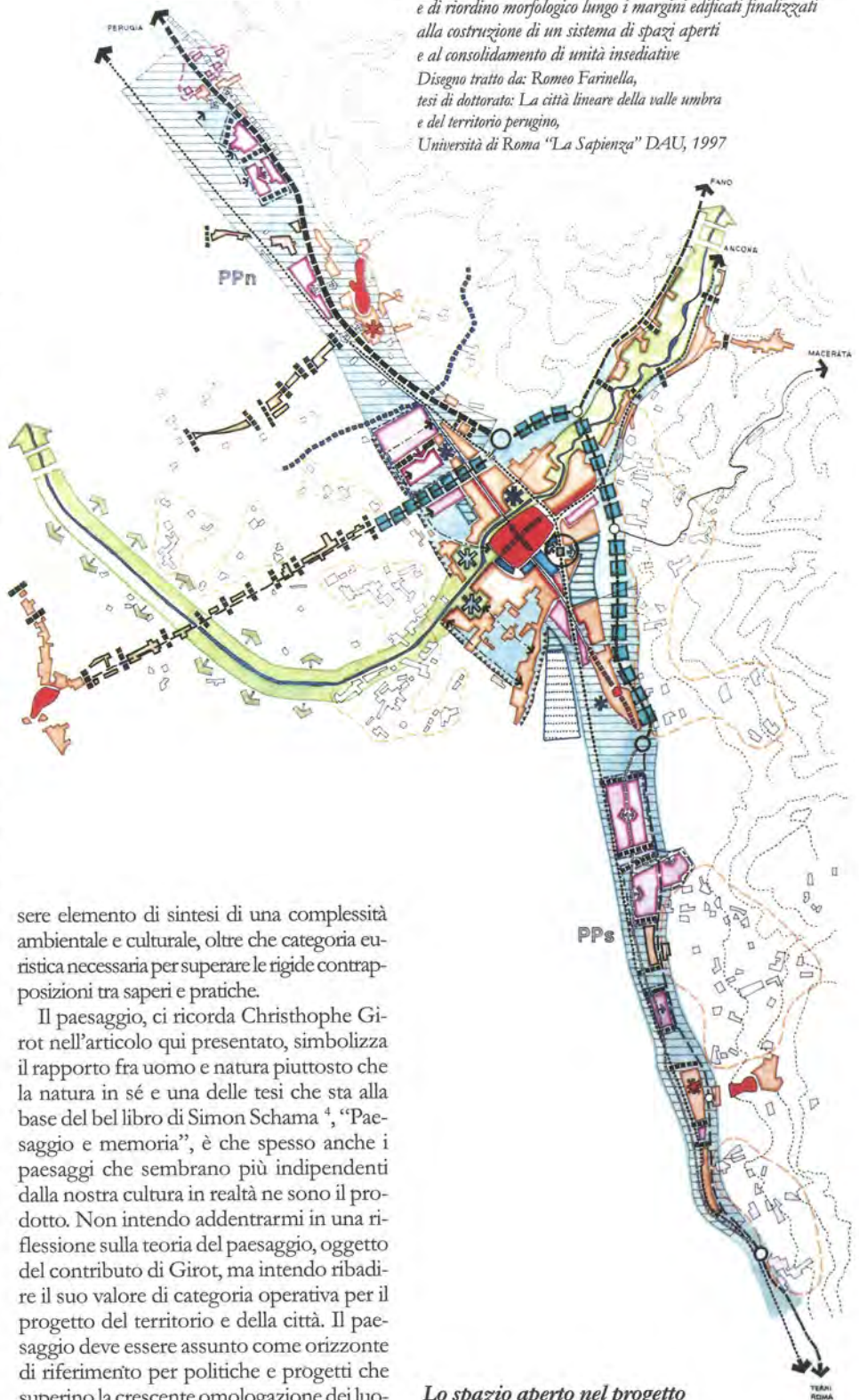
*La proposta ribadisce il carattere lineare ormai consolidato
proponendo interventi di riqualificazione legati ai punti
d'intersezione tra aree urbane e viabilità territoriale
e di riordino morfologico lungo i margini edificati finalizzati
alla costruzione di un sistema di spazi aperti
e al consolidamento di unità insediative*

*Disegno tratto da: Romeo Farinella,
tesi di dottorato: La città lineare della valle umbra
e del territorio perugino,
Università di Roma "La Sapienza" DAU, 1997*

In Italia, la riflessione sull'area vasta ha mobilitato, negli anni '60, la migliore cultura urbanistica e progettuale del nostro Paese, da Quaroni, a De Carlo, a Samonà. Sull'onda della tesi sulla nuova dimensione della città, episodi come il Convegno di Stresa sulla "Città-Regione", organizzato da Giancarlo De Carlo, la ricerca ILSES sulla struttura dell'area metropolitana milanese e l'esperienza del PIM o, nell'area romana, la ricerca sulla Città Territorio con Manfredo Tafuri, hanno rappresentato tentativi di costruire visioni strategiche per una città in crescita che porteranno anche, agli inizi degli anni '70, a sforzi programmatori come il Progetto 80, promosso da Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Il sostanziale fallimento di queste esperienze e l'avvio dei processi di diffusione urbana, estranei a qualsiasi strategia di piano d'area vasta, ha portato ad una strutturazione del territorio frutto esclusivamente di logiche localistiche. Il recupero, in corso nel nostro Paese, di pratiche urbanistiche di matrice strategica e strutturale potrebbe consentire di spostare il rapporto tra le varie scale del piano e del progetto su di un livello d'interazione che, superando rigidità gerarchiche, possa individuare i fatti strutturali di natura morfologica e funzionale, e proporre immagini e visioni strategiche in grado di cogliere le potenzialità del sistema urbano e territoriale definendo: ipotesi credibili di assetto spaziale, i principali temi di progettazione e riqualificazione, le priorità nelle strategie d'intervento, gli attori pubblici e privati coinvolgibili nel processo di piano e infine le risorse necessarie alla realizzazione dei progetti.

I fenomeni di diffusione urbana stanno facendo emergere, come abbiamo visto, la questione più generale degli spazi aperti come tema d'importanza strutturale per la riqualificazione delle città. La progettazione dello spazio aperto, pubblico e collettivo, urbano e territoriale, rappresenta qualcosa di più complesso e strutturale di ciò che nel linguaggio tecnico spesso si definisce come arredo urbano, o area verde o parco. Il problema posto dalla progettazione di questi spazi spinge verso percorsi intellettuali e tecnici in grado di cogliere l'essenza della città espressa dal sistema delle sue strade e piazze storiche e dai luoghi (e non luoghi) in cui si esprime la sua contemporanea complessità e dimensione, ormai orientata verso il paesaggio. L'importanza del paesaggio risiede nel suo sincretismo, nel suo es-



sere elemento di sintesi di una complessità ambientale e culturale, oltre che categoria euristica necessaria per superare le rigide contrapposizioni tra saperi e pratiche.

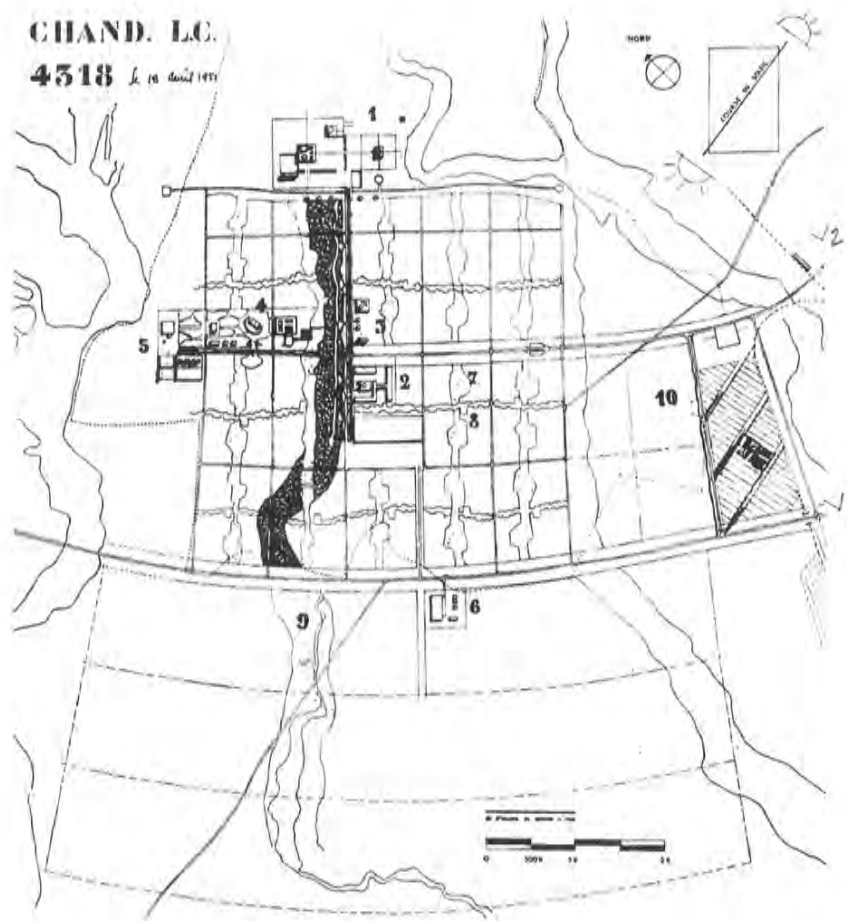
Il paesaggio, ci ricorda Christophe Girot nell'articolo qui presentato, simbolizza il rapporto fra uomo e natura piuttosto che la natura in sé e una delle tesi che sta alla base del bel libro di Simon Schama⁴, "Paesaggio e memoria", è che spesso anche i paesaggi che sembrano più indipendenti dalla nostra cultura in realtà ne sono il prodotto. Non intendo addentrarmi in una riflessione sulla teoria del paesaggio, oggetto del contributo di Girot, ma intendo ribadire il suo valore di categoria operativa per il progetto del territorio e della città. Il paesaggio deve essere assunto come orizzonte di riferimento per politiche e progetti che superino la crescente omologazione dei luoghi, che inquadrino all'interno di un'idea di modificazione critica le giuste aspettative di conservazione dei valori ambientali e culturali di città e territori, che ricerchino stretti rapporti tra architettura, urbanistica e scienze ambientali, all'interno di quell'idea di sviluppo sostenibile, nuovo orizzonte di riferimento per il progetto contemporaneo.

**Lo spazio aperto nel progetto
della città diffusa**

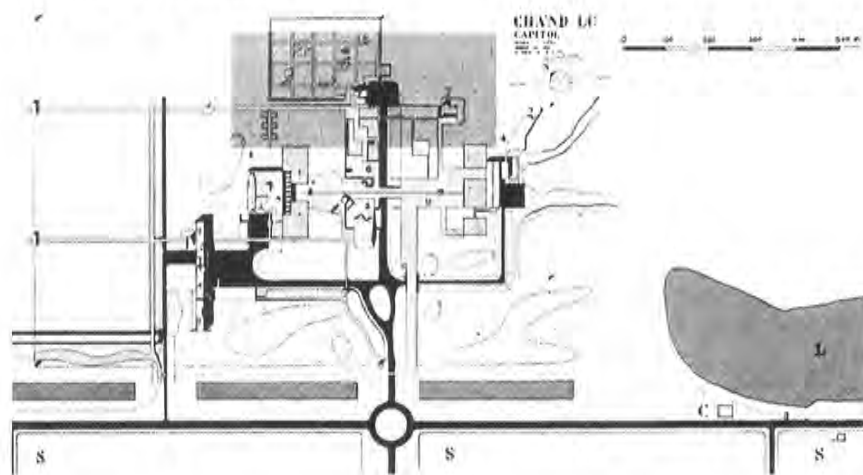
Abbiamo provato a definire i caratteri della città diffusa mettendone in risalto i suoi confini incerti e dilatati. Essa tende sempre più a divenire un sistema insediativo fondato sulle differenze tra le sue parti costitutive. Categorie come città storica, periferia,

CHAND. LC.

4518 h. 10. 1951



Le Corbusier, Piano per Chandigarh, 1951
Planimetria generale del Campidoglio



area periurbana designano alcune di queste parti mentre il vuoto, lo spazio tra le cose, rappresenta un materiale che concorre a definire la struttura insediativa al pari del costruito. Il salto di scala della città riguarda le sue dimensioni fisiche, la sua forma, la sua rete di relazioni funzionali. La sua configurazione si estende spesso per decine di chilometri avvolgendo centri urbani un tempo isolati e rafforzandosi attorno ai principali assi stradali, mentre l'indifferenza localizzativa sembra caratterizzare l'insediamento delle funzioni produttive, direzionali, residenziali.

Tale mutamento, concettuale e dimensionale richiede, da un lato, un approfondimento di categorie interpretative necessarie al riconoscimento ed alla comprensione di queste nuove situazioni urbane, dall'altro mette sul tappeto nuovi temi di riflessione progettuale. Proviamo ad elencarne alcuni: innanzitutto l'accessibilità, in particolare il ruolo e la forma delle grandi infrastrutture viarie, i nodi e le intersezioni urbane; i margini, le discontinuità, le relazioni di prossimità, i vuoti come occasioni per ridefinire i rapporti tra le parti costruite e gli spazi aperti; i caratteri delle nuove centralità e dei nuo-

vi paesaggi terziari e produttivi che stanno modificando il tradizionale rapporto funzionale tra centri storici, periferie, aree periurbane; i nuovi paesaggi residenziali e le regole di costruzione dello spazio urbano. In questo contesto, alla complessità morfologica delle strutture urbane storiche, si sta affiancando una città di oggetti in cui la strada, insieme alle grandi strutture geomorfologiche del paesaggio, come sottolinea André Corboz⁵, diviene il luogo di condensazione di manufatti, opere d'ingegneria ed arredo urbano sovente di mediocre qualità.

Questa confusione insediativa, che forse ancora rappresenta un ordine che stentiamo a comprendere, come ci ricorda Quaroni, riprendendo un'espressione di Henry Miller⁶, va probabilmente ripensata come un sistema di relazioni di varia natura fra parti morfologicamente e socialmente differenziate mentre il compito del progetto urbanistico sarà quello di riattribuire senso e ruolo a situazioni urbane che presentano nuovi caratteri o che hanno mutato quelli originari. La ricerca d'identità per tali contesti, in termini morfologici, significa in primo luogo mettere in risalto quel patrimonio di segni, strutture, situazioni riconducibili alla geografia urbana e territoriale storica anche attraverso operazioni di estraniamento o ricontestualizzazione. Lo spazio aperto, in tal senso, può rappresentare il nuovo tessuto connettivo di questi territori urbani divenendo il materiale che lega il progetto urbano al progetto di paesaggio.

Il tema del vuoto, fin dal Settecento, ha giocato un ruolo importante nella definizione d'idee per la città occidentale mentre all'interno della tradizione del movimento moderno sono rintracciabili alcune esperienze in cui questo tema appare emblematico in almeno due aspetti, profondamente attuali. Innanzitutto il ricorso all'estraniamento o all'isolamento di oggetti architettonici di grandissima qualità, in grado di articolare, internamente ed attorno a loro, una sequenza di spazi e architetture rarefatte e silenziose, come nel caso del campus di Chicago di Mies van der Rohe. L'altro aspetto è nella ricerca di un rapporto tra la città e la grande scala geografica in cui il paesaggio diviene elemento essenziale per il disegno stesso della città e delle sue parti "monumentali", come accade nel grande spazio del Campidoglio di Chandigarh di Le Corbusier o nel piano per il centro di Helsinki di Alvar Alto. In questo senso l'esperienza del movimento moderno presenta, come ha rilevato Bernardo Secchi⁷, una varietà ed una ricchezza di esperienze più ampia di quanto emerge da parecchie letture storico-critiche. Spostando l'attenzione dallo spazio del monumentale a quello dell'abitare, riprendere la riflessione sull'esperienza urbanistica di Ernst May a Francoforte o di Bruno Taut a Berlino può produrre utili e proficue riletture critiche sulle

categorie e sui modi di intervento nella città e nel territorio riferite, ad esempio, alla costruzione dei margini, mentre nelle città lineari, proposte da Le Corbusier e Ludwig Hilberseimer, la natura emerge come il nuovo contesto che accoglie gli elementi e le parti della città. Si tratta ovviamente di una natura fortemente idealizzata, ideogrammatica, che non si scontra con la specificità dei siti, i quali, al contrario, impongono, a chi deve fare i conti con la concretezza di una realtà urbana e territoriale, una riflessione ed una ridefinizione dell'idea di città a partire dal concetto di luogo, in quanto fattore sincretico di mediazione tra il naturale e l'artificiale.

Affrontare il tema del rapporto fra città e natura all'interno di un'idea di città-paesaggio significa calarsi in una dimensione multidisciplinare nella quale il ruolo dell'urbanistica e dell'architettura sarà anche quello di ricondurre i differenti approcci disciplinari all'interno di un quadro di prefigurazioni fisiche inerenti il progetto della città e del territorio, mentre al piano spetterà innanzitutto il compito di selezionare ed indicare i grandi fatti strutturali e gli elementi ordinatori dei nuovi contesti urbani.

Se i principi della sovrapposizione e della stratificazione morfologica hanno guidato la formazione della città storica, oggi il modello che si impone ai territori della diffusione urbana sembra essere quello dell'accostamento di oggetti edilizi. Questa tendenza alla semplificazione morfologica evidenzia alcuni interrogativi riguardanti l'approccio progettuale. Ad esempio se,

come sostiene Françoise Choay⁸, ci stiamo indirizzando verso il superamento della città come fatto circoscritto e l'affermazione territoriale dell'urbano, quali caratteristiche riconoscere progettualmente a questo urbano? Ha ancora senso il ricorso alla forma come categoria del progetto urbano se ci muoviamo all'interno di una città di oggetti? Da un punto di vista percettivo e formale quale ruolo riconoscere alla strada e alle strutture dell'accessibilità, se essa tende sempre più a divenire una vetrina dove all'eloquenza della forma urbana e architettonica si sta sempre più sostituendo l'evidenza di simboli quali le facciate pubblicitarie o il totem dei capannoni artigianali o dei centri commerciali? E, ancora, quale ruolo dare allo spazio aperto nelle relazioni fisico-funzionali che si dovranno stabilire tra le parti più densamente costruite del nostro sistema urbano, tra le aree periurbane e quelle naturali o rurali? Certamente lo spazio aperto, per configurarsi come fatto strutturale della città paesaggio, dovrà sempre più assumere il carattere di un sistema di spazi di varia natura in grado di connettere la città compatta al territorio stabilendo o consolidando relazioni urbane a scale differenti attraverso l'intervento su paesaggi agrari, percorsi poderali, corsi d'acqua, aree dismesse, ecc., come dimostrano modelli di intervento applicati in alcune realtà urbane europee, presentate anche in questo numero della rivista.

Parlare di città discontinua significa perciò porsi già un obiettivo progettuale, interrogandosi su di un contesto nel quale

luoghi urbani e naturali possono definire un quadro di relazioni in grado di produrre una unità complessa (un sistema) che associ al suo interno le diversità derivanti dalla natura delle sue parti costitutive e dalle loro interrelazioni, come sostiene Edgar Morin⁹.

Il principio sistemico, secondo il sociologo francese, rappresenta il carattere fenomenico dell'idea d'organizzazione che si manifesta attraverso lo spessore delle interrelazioni tra gli elementi e le parti del sistema ed il tutto. L'obiettivo dovrà essere quello di produrre un qualcosa di più grande della semplice sommatoria delle parti.

In tale prospettiva, il progetto urbano diviene ricerca di segni ordinatori che consentano una reinterpretazione delle orditure storico-insediative e dei caratteri del suolo, in grado di esaltare il valore delle discontinuità attraverso l'interazione tra i diversi elementi del paesaggio naturale ed artificiale. Ma probabilmente non è più sufficiente leggere ed interpretare segni e forme, strutture e contesti, se poi l'obiettivo è riproporre immagini tranquillizzanti e nostalgiche o se la sola dimensione operativa condivisa è quella del vicolo o del restauro¹⁰. Il progetto contemporaneo della città richiede una comprensione del senso delle cose e non certo una riproposizione di stili o banali morfotipi storicisti. Coerentemente, se del paesaggio contemporaneo riconosciamo la storicità delle sue discontinuità e fratture, il progetto del suo spazio dovrà partire da una sapiente articolazione di sequenze e gerarchie, di margini e pause.

Ernst May, *Siedlungen Römerstadt*, foto aerea della valle del Nidda



Note

1 LUDOVICO QUARONI, *Urbanistica e architettura. Verso una nuova dimensione*, in *La città fisica*, Laterza, Roma-Bari 1981, p. 191.

2 GUIDO MARTINOTTI, *Metropoli*, Il Mulino, Bologna 1993.

3 L'introduzione del concetto di città diffusa nella dibattito italiano si deve ad un lavoro di ricerca promosso da Francesco Indovina sull'area del Veneto centrale, all'inizio degli anni '90, (*La città diffusa*, Luav-Daest, Venezia 1990). In seguito tale espressione ha contrassegnato diverse riflessioni teoriche e ricerche comparative sul territorio italiano ed europeo.

In particolare si segnala una ricerca coordinata da Bernardo Secchi che forse per prima ha proposto una comparazione europea, (*Quaderno della ricerca sulle trasformazioni dell'habitat urbano in Europa*, n. 2, Luav-Daest, 1994), mentre per quanto riguarda l'Italia si segnalano: A. CLEMENTI, G. DEMATTEIS, P. C. PALERMO, *Le forme del territorio italiano*, Laterza 1996, 2° vol.

4 SIMON SCHAMA, *Paesaggio e memoria*, Mondadori, Milano 1998.

5 ANDRÉ CORBOZ, *L'iper città*, in "Urbanistica", n. 103, 1995.

6 Citazione ripresa in LUDOVICO QUARONI, *La torre di Babele*, Marsilio, Padova 1967.

7 BERNARDO SECCHI, *Un'urbanistica di spazi aperti*, in "Casabella", 1993, n. 597-598.

8 FRANÇOISE CHOAY, *Le règne de l'urbain et la mort de la ville*, in *La ville, art e architecture en Europe*, 1870-1993, Ed. Centre Pompidou, Paris 1993, pp. 26-35.

9 EDGAR MORIN, *Il metodo. Ordine, organizzazione, disordine*, Feltrinelli, Milano 1992.

Il paesaggio dell'urbanistica

Dalla "tutela" alla progettazione degli spazi aperti

Daniele Pini

I criteri estetici che hanno contraddistinto in passato l'interesse dell'urbanistica per il paesaggio non sono più sufficienti a leggere e interpretare la configurazione percepibile del territorio. E, allo stesso modo, gli obiettivi della sola tutela appaiono riduttivi e inadeguati rispetto alle dinamiche di trasformazione: i nuovi paesaggi "di transizione" attorno alle città e all'interno della rete insediativa diffusa nel territorio si propongono come un insieme eterogeneo di "spazi aperti" che si confrontano o si intersecano coi diversi tipi di "spazi costruiti". Sono spazi che, pur ridotti a "frammento", rivelano possibilità di recupero, di riqualificazione, di ulteriori trasformazioni, assumendo nuove identità e nuovi significati; rappresentano una risorsa da valorizzare e diventano un tema specifico della pianificazione territoriale e della progettazione urbanistica.

In Emilia-Romagna, la pianificazione territoriale e paesistica ha prodotto un apparato normativo, basato su un sistema di "tutele", che ha ormai conseguenze dirette sulla pianificazione urbanistica comunale. Nei piani per Comacchio e Crevalcore è stato compiuto il tentativo di interpretare le "tutele" imposte dai piani territoriali sovraordinati non come "vincoli" ma come suggerimenti per definire un progetto di piano che affronti in positivo il tema della ricomposizione dei paesaggi "di transizione" tra centro storico e il territorio "aperto".

Il paesaggio: un nuovo "ingrediente" del piano urbanistico?

Il paesaggio è ormai entrato a far parte degli "ingredienti" fondamentali del piano urbanistico. Dalla legge "Galasso" del 1985 fino ai Piani territoriali o ai Piani paesistici di cui molte regioni e provincie si sono dotati in questi ultimi anni, si è venuto costruendo un apparato legislativo e normativo che di fatto "impone" alla pianificazione urbanistica – ai piani regolatori in primo luogo, ma anche ai piani attuativi – un'attenzione particolare ai temi e alle questioni della tutela e della salvaguardia del territorio nelle sue componenti "paesistiche" e "ambientali". Si tratta di un fatto di grande importanza perché fa del territorio non urbanizzato un oggetto del progetto urbanistico con la stessa "dignità" che hanno avuto finora gli insediamenti urbani, ponendo così il paesaggio e gli spazi aperti, non edificati, al centro della riflessione sui contenuti e gli strumenti del piano.

Tuttavia, se ci limitiamo a considerare il "paesaggio" come la configurazione percepibile del territorio, dobbiamo riconoscere che questo interesse era già esplicito in alcuni piani "esemplari" e nel dibattito culturale negli anni '50 e '60. Esso nasceva dalla consapevolezza che il paesaggio e la morfologia del territorio rappresentano un dato imprescindibile nella configurazione della struttura urbana; una consapevolezza che sostanzia, ad esempio, le scelte di Giovanni Astengo per Assisi o di Luigi Piccinato per Siena: "Qui infatti la nuova struttura a settori e la conservazione di quella antica sono affidate, per la massima parte, a vincoli panoramici che sono codificati nel piano. Le spaziature necessarie alla precisazione dei quartieri, nel caso di Siena, si identificano infatti con fondovalli, scoscenimenti, zone libere, antiche ville ecc. ..., che sono il paesaggio stesso di Siena" ¹.

Forse, in questi piani, non è tanto il paesaggio in sé ad essere tutelato, quanto i "panorami", oggetto di una mera fruizione estetica che si realizza attraverso sequenze di percorso e relazioni visuali. Ma il paesaggio non è solo materia di "tutela": esso è anche un sistema significativo di "segni", che permette una "lettura" dalla quale si possono ricavare "regole" insediative e sviluppare ipotesi progettuali. Nel piano di Urbino del 1964 di Giancarlo De Carlo, le configurazioni dell'intero territorio e, più in dettaglio, della città storica sono oggetto di ac-



Siena: Piano regolatore generale del territorio (da *Urbanistica*, n. 23, 1958)

- nuova zona residenziale
- zona a vincolo assoluto
- zona rurale soggetta a vincolo
- zona rurale
- parco pubblico e attrezzature
- zone industriali
- grandi strade esistenti
- - tronchi stradali in progetto
- strade panoramiche in progetto

curate "descrizioni visive" ². Nel paesaggio, si identificano gli elementi di "riferimento" (crinali, masse arboree, unità architettoniche) e le "visuali" (lontane, di sfondo, sulle emergenze naturali e artefatti) che costruiscono un fitto sistema di relazioni incardinato su alcune strutture morfologiche (i crinali emergenti) e sulle principali emergenze architettoniche (soprattutto quelle del centro storico). Nella città, la "descrizione visiva" evidenzia gli elementi che definiscono la forma urbana (il suo "inviluppo", gli ingressi), le "unità architettoniche di riferimento", il carattere dei percorsi e del sito e, infine, le visuali sulla città stessa e sul paesaggio. Città e paesaggio sono intimamente legate: il paesaggio delle colline che circondano Urbino è percepito dall'interno della città storica, allo stesso modo delle sue emergenze architettoniche; ma la città stessa ne fa parte e lo modifica con le sue trasformazioni interne e le nuove espansioni. Gli elementi che costruiscono il complesso sistema delle interrelazioni visive tra



PRG di Urbino:
Analisi visiva della nuova città



il paesaggio e la città forniscono le "regole" per definire le scelte localizzative e i principi insediativi delle nuove espansioni o per caratterizzare gli interventi infrastrutturali: nell'"analisi visiva della nuova città", essi continuano a permanere come cardini fondamentali di un paesaggio "progettato" contestualmente ai nuovi insediamenti.

Nel piano di Urbino – come nel dibattito sulla "nuova dimensione" o sulla "città-territorio" che si sviluppa negli anni '60 parallelamente alle prime esperienze di pianificazione intercomunale³ – la "nuova città" non è più un "centro" con le sue "periferie" o, se si vuole, il "centro storico" con le sue espansioni più recenti, ma si estende al territorio circostante e lo comprende nella complessità delle sue strutture morfologiche e nella diversità delle sue presenze funzionali che non sono più legate esclusivamente all'agricoltura: le nuove aree industriali, gli impianti tecnologici, i centri di servizio, gli insediamenti turistici, le grandi infrastrutture, gli insediamenti residenziali

sparsi non si collocano più nel "continuo costruito" del tessuto urbano ma sono i primi segni di una "diffusione" che investe il territorio rurale e cambia definitivamente i connotati del "paesaggio" e, con essi, i suoi rapporti con la "città".

Nel Piano urbanistico del Trentino e nel Piano urbanistico comprensoriale del Vajont, Giuseppe Samonà e i suoi collaboratori individuano nei "comprensori" e nelle "unità insediative" gli ambiti nei quali l'urbanistica deve affrontare contestualmente le tematiche della città e del territorio "aperto"⁴. Quest'ultimo non interessa in quanto luogo di eventuali future urbanizzazioni o bene "estetico" da tutelare, ma perché parte integrante della struttura insediativa formata dai centri urbani e dalla rete delle grandi infrastrutture che mutano i modi di fruire il territorio. Esso presenta potenzialità che vanno riconosciute e valorizzate nel piano urbanistico: la campagna, il bosco, la montagna acquistano la valenza "positiva" di "risorsa" economica in quanto luogo di

produzione e, soprattutto, spazio destinato alla fruizione turistica, alle attività sportive e al tempo libero. Nel territorio "aperto" il PUP prevede quindi un sistema di "parchi", non più intesi come isolati "santuari" della natura destinati a proteggere particolari bellezze paesistiche, ma parti di territorio con specifiche vocazioni che, nei diversi comprensori, integrano e completano la struttura delle "unità insediative".

Nel dibattito e nelle esperienze di quegli anni, al di là di alcune posizioni che oggi ci possono apparire ingenui o velleitarie, il paesaggio diventa progressivamente una componente fondamentale nella interpretazione delle strutture insediative e nella costruzione delle scelte del piano. È pur sempre il paesaggio della "campagna" o del territorio "aperto", un'entità distinta e separata dalla città, che rimane il luogo di osservazione privilegiato e il tema fondamentale del piano urbanistico. Ma non è solo il paesaggio delle "bellezze naturali" o delle "vedute panoramiche", un mero soggetto

passivo di tutela; è un paesaggio già contaminato dai processi di decentramento residenziale o produttivo, un paesaggio nel quale si è già dissolta la dicotomia tra "città" e "campagna". È la configurazione stessa del territorio non urbanizzato – o non ancora urbanizzato: un'entità storicamente determinata, con qualità e identità proprie che sono tali da condizionare le scelte localizzative e i criteri organizzativi e morfologici delle nuove urbanizzazioni; una risorsa con potenzialità da individuare e valorizzare di volta in volta, in una visione dello sviluppo urbano che si allarga e coinvolge progressivamente tutto il territorio antropizzato. Città e paesaggio diventano *insieme* l'oggetto del piano urbanistico.

Di queste e di altre (poche) esperienze, per molti aspetti anticipatrici, non è rimasto molto nella prassi urbanistica dei decenni successivi. La ricerca sugli strumenti di progettazione e d'intervento si è concentrata su altri aspetti, più legati alla gestione amministrativa del piano: l'urbanistica delle "zone territoriali omogenee" e degli "standard" ha affidato il controllo morfologico-funzionale e il dimensionamento delle trasformazioni urbane a criteri essenzialmente quantitativi, ad una "contabilità" basata su parametri che via via sono diventati sempre più astratti ed estranei alle dinamiche reali. Nel piano regolatore, il territorio non urbanizzato è genericamente classificato come "zona agricola", mentre il "paesaggio" è solo un aspetto "culturale" ed "estetico", da tutelare secondo le procedure di una legislazione nazionale che protegge le emergenze e le aree di particolare "pregio". È e resta una realtà "altra" e secondaria rispetto agli insediamenti, pronta a soccombere – nonostante le tutele – di fronte alla esigenza, spesso pressante, di trovare nuovi spazi per lo sviluppo urbano.

Il paesaggio nella città e la città nel paesaggio: nuovi temi e opportunità progettuali

La radicale trasformazione del rapporto tra città e paesaggio avvenuta negli ultimi decenni è storia troppo recente e troppo nota perché sia necessario richiamarla in queste note. La profonda interpenetrazione di queste due entità nelle aree di "frangia" urbana e nei territori del "diffuso" ha radicalmente mutato i connotati del territorio antropizzato in intere regioni e larga parte del nostro Paese. Il paesaggio della campagna sopravvive come "residuo" negli interstizi tra le nuove urbanizzazioni della periferia e, per altro verso, il territorio "aperto" è una sorta di "deposito" nel quale si accumulano i nuovi insediamenti del decentramento residenziale e produttivo, i centri commerciali, i centri di servizio direzionali, i complessi ricettivi – le nuove funzioni e, in molti casi, le nuove centralità urbane. Questi si collocano accanto alle preesistenze senza alcuna logica di continuità e reciproca integrazione, secondo le sole convenienze dettate dal mercato immobiliare e dall'accessibilità.

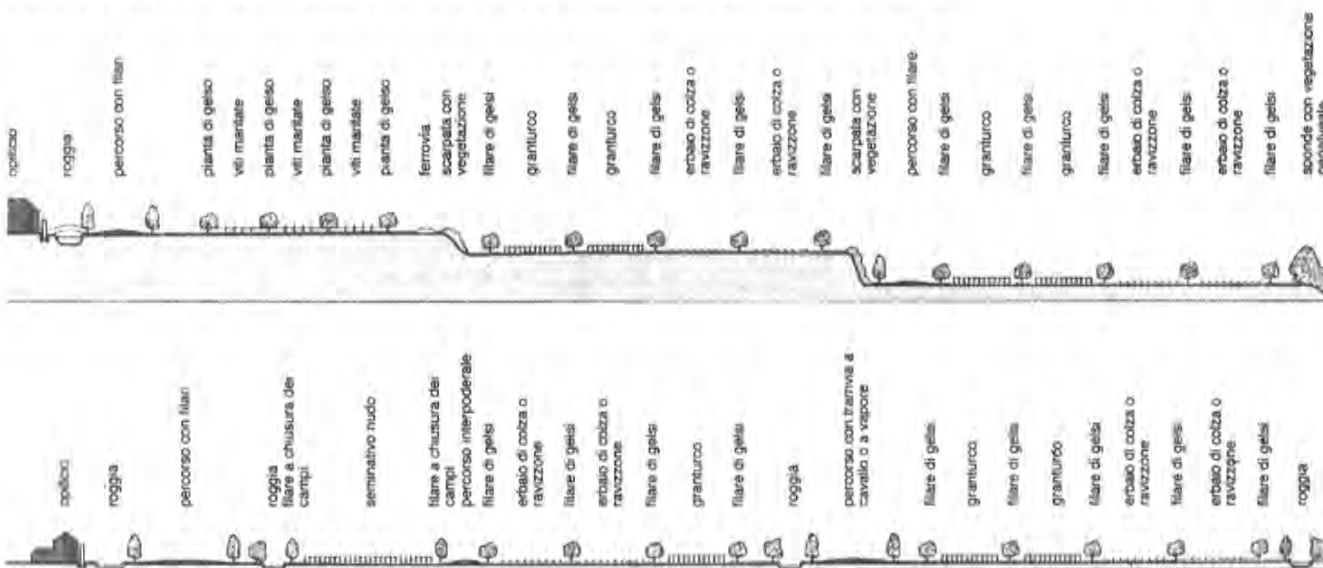
Da questa compenetrazione nasce, attorno alle città e all'interno della rete insediativa del territorio vasto, un paesaggio nuovo, difficilmente classificabile, nel quale convivono componenti insediative e componenti naturalistiche, spesso fortemente eterogenee per caratteri funzionali e morfologici. E del resto, il paesaggio rurale e debolmente antropizzato sembra "arretrare", è confinato nelle parti del territorio meno infrastrutturate o dalla morfologia più complessa ed è anch'esso sempre più interessato da fenomeni insediativi: si pensi alle molte strutture turistiche e per il tempo li-

bero che proprio nella qualità del "paesaggio" trovano un fattore localizzativo essenziale, ai "parchi" di diverso tipo che si moltiplicano ai margini o negli interstizi della rete insediativa – parchi collinari e fluviali, oasi naturalistiche, ecc. che non rappresentano solo forme di "tutela" ma sono vere e proprie "attrezzature" con un'utenza e una fruizione di tipo "urbano".

Il paesaggio che si forma nel contatto tra la città e il territorio "aperto" è – e lo è sempre stato – un paesaggio "di transizione", ma oggi questa transizione assume caratteri diversi dal passato. Nell'assetto del territorio, dal punto di vista spazio-temporale, il passaggio tra la città "compatta" e il territorio "aperto" (quando si trova) non è più lineare e progressivo, ma discontinuo, senza margini definiti; e si evidenzia come una condizione provvisoria: lo stadio intermedio di una "urbanizzazione" non ancora compiuta, che sarà fortemente segnata dai nuovi insediamenti della diffusione, ma anche dalla permanenza di una campagna anch'essa in profonda trasformazione, così come dai "vuoti" degli insediamenti dismessi o abbandonati o dai "relitti" di impianti e reti infrastrutturali ormai in disuso.

Questo paesaggio di transizione è molto composito nelle sue caratteristiche spaziali e anche nei "materiali" che lo costituiscono, tanto da rendere più opportuno l'uso del plurale "paesaggi" per rendere esplicite, oltre alle discontinuità spaziali, anche le differenze di qualità e consistenza. Nel "preliminare" al Piano di Bergamo, Bernardo Secchi ne propone una descrizione estremamente dettagliata, finalizzata alla "creazione di un "catalogo" storicamente, paesisticamente ed ecologicamente coerente": il rilievo di questi spazi rappresenta una "conoscenza indispensabile per chi ritenga che un piano urbanistico non debba limitarsi ad

Progetto preliminare del nuovo Piano regolatore generale della città di Bergamo: i materiali della costruzione del paesaggio



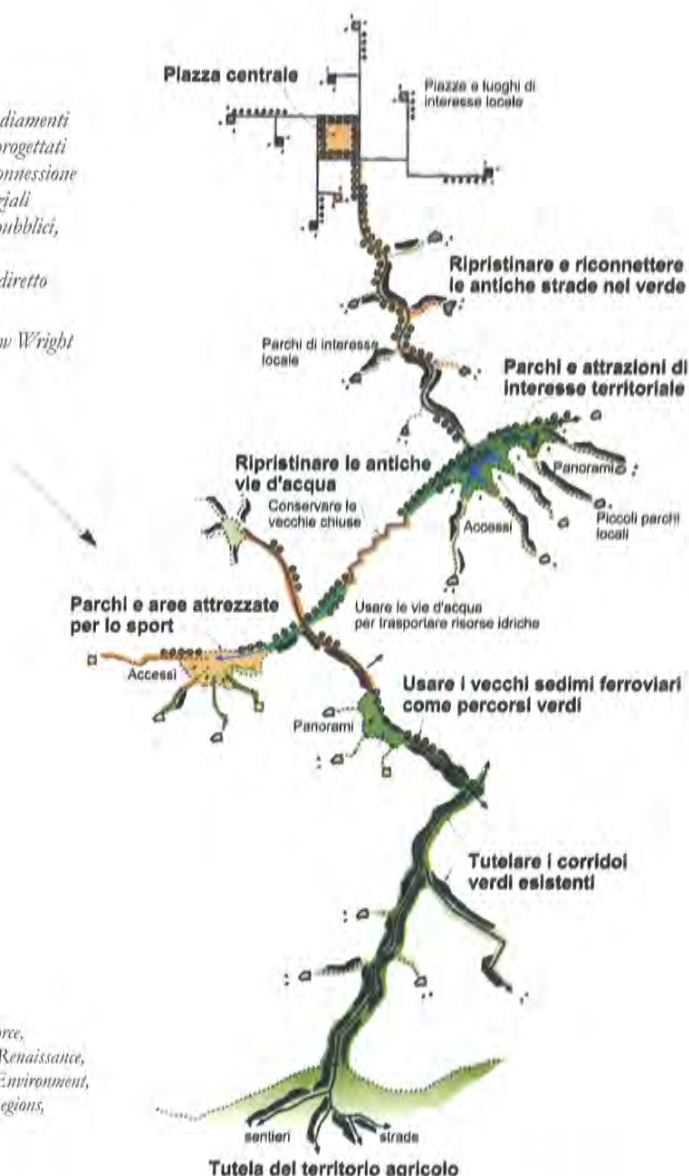
indicare determinate quantità di spazio genericamente qualificato come 'verde', ma che, come per gli edifici, anche per gli spazi aperti (...) debbano e possano essere previsti interventi di manutenzione e reintegrazione dell'immagine, di ristrutturazione e restauro o di nuova costruzione"⁵. Il territorio aperto e gli spazi non costruiti diventano elementi fondamentali nella struttura e nel disegno del piano: sono le componenti principali di un "progetto di suolo" attraverso il quale prende forma l'intero territorio della città, nel quale il "sistema del verde" diventa l'elemento connettivo tra le diverse parti.

I criteri estetici e storici che hanno contraddistinto in passato l'interesse dell'urbanistica per il paesaggio non sono più sufficienti a leggere e interpretare la configurazione percepibile del territorio non costruito. La storicità di questo paesaggio di transizione è infatti il risultato di una stratificazione molto complessa tanto sul piano funzionale quanto sul piano morfologico. Proprio perché le trasformazioni sono prevalentemente di tipo cumulativo, nella configurazione del territorio, insediamenti, manufatti e tracciati di strutture insediative antiche coesistono con i segni della contemporaneità e, allo stesso modo, usi e funzioni che appartengono ad una civiltà "tradizionale" possono convivere con le attività e funzioni innovative. Per altro verso, in questo paesaggio, non sempre sono presenti elementi di grande pregio estetico e visuale: non sono rari invece gli aspetti di un degrado che non è solo morfologico ma può anche essere, a seconda dei casi, espressione di abbandono e impoverimento funzionale, di posizioni di attesa, di squilibri ambientali.

Allo stesso modo, gli obiettivi della sola tutela appaiono riduttivi e inadeguati rispetto alle dinamiche di trasformazione. È un paesaggio che si propone innanzitutto come un insieme eterogeneo di *spazi aperti* che si confrontano o si intersecano con i diversi tipi di *spazi costruiti*. Sono spazi che, pur ridotti a "frammento" rivelano possibilità di recupero, di riqualificazione, di ulteriori trasformazioni, assumendo nuove identità e nuovi significati. Se si ritiene, come sembra ragionevole, che i territori di "frangia" e del "diffuso" non siano destinati ad assumere la configurazione della città compatta, questi spazi rappresentano allora una risorsa da valorizzare e diventano un tema specifico della pianificazione e della progettazione urbanistica. Sono spazi a disposizione per interventi di riequilibrio ecologico ma, al tempo stesso, rappresentano un'opportunità per rispondere alle molteplici esigenze di riqualificazione poste dalla mediocre qualità di molti tessuti urbani periferici e dal diffondersi della residenza e di altre attività nel territorio - da quelle relative agli spazi pubblici e al tempo libero (verde, impianti

"Le città e gli insediamenti dovrebbero essere progettati come una rete di connessione tra le aree residenziali e gli spazi aperti pubblici, con corridoi verdi che danno accesso diretto alla campagna"

Disegno di Andrew Wright



(da: Urban Task Force, Towards an Urban Renaissance, Department of the Environment, Transport and the Regions, London 1999)

sportivi, attività ricreative e culturali di vario tipo) a quelle che riguardano le diverse forme di mobilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali). L'insieme eterogeneo di spazi che compone il paesaggio di transizione può essere quindi trasformato in un "sistema" che si articola nel territorio, dall'area vasta fino al quartiere, con gradi di "naturalità", funzioni e caratteristiche morfologiche molteplici e diversificate.

Si pone così l'esigenza di ricomporre, concettualmente e operativamente, una dicotomia tra *città* e *paesaggio* che non solo la nuova configurazione delle strutture insediative ma soprattutto l'emergenza delle questioni ambientali dimostrano essere ormai inattuale. Anche il paesaggio, come la città, non è un'entità indistinta, ma acquista connotazioni e caratteristiche specifiche nelle diverse parti e alle diverse scale del territorio e richiede strumenti di lettura e di progettazione capaci di intervenire sugli aspetti che risultano significativi nelle diverse situazioni e ai diversi livelli.

Dalla pianificazione territoriale al piano urbanistico: due esperienze in Emilia-Romagna

Nell'ultimo decennio, in Emilia-Romagna, la pianificazione territoriale ha prodotto, ai livelli della regione e di molte province, una serie di strumenti che ha ormai conseguenze dirette sulla pianificazione urbanistica comunale, stimolando una ricerca sulle tematiche dell'ambiente e del paesaggio non più intesi come oggetto di una generica tutela passiva ma come elemento sostanziale del progetto di piano. Dapprima, il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato dopo una lunga gestazione nel 1993, ha definito un "sistema di tutele" identificate cartograficamente che risulta vincolante per i piani subordinati. In seguito, tale sistema è stato recepito e approfondito, pur attraverso metodologie molto diverse tra loro, dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) che, in base alla l.r. n. 6/95, dopo la loro appro-



Il sistema delle aree di tutela del Piano Territoriale Paesistico Regionale per l'area di Comacchio. Si riconoscono i corsi d'acqua principali (in blu scuro), le aree di interesse archeologico (a tratteggio orizzontale), le aree di tutela ambientale agricole (verde), e vallive (verde scuro)

vazione, consentono alle province di esercitare la delega in materia di approvazione dei PRG.

In larga parte della regione, l'effetto combinato del PTPR e dei piani infraregionali definisce un sistema di "tutele", talvolta molto dettagliato, che riguardano la identità storica del territorio e del sistema insediativo, le componenti geomorfologiche e i sistemi ambientali. Le "unità di paesaggio" o le aree-studio individuate per promuovere specifici progetti di salvaguardia, diventano gli ambiti di riferimento, necessariamente a maglia larga, per definire forme e modalità di intervento che, tra i propri obiettivi, attribuiscono un peso particolarmente significativo a quelli di carattere ambientale – la difesa dei suoli, la prevenzione dai rischi geologici, la ricarica delle falde freatiche, il controllo delle diverse fonti di inquinamento dell'aria, dei suoli e delle acque di superficie e sotterranee.

Ai piani urbanistici subordinati è affidato il compito di recepire e precisare questo sistema di tutele dalle quali non è possibile derogare, a meno di una complessa procedura di variante al piano territoriale. Il sistema delle tutele rappresenta quindi la garanzia di una politica di salvaguardia coerente su tutta l'area vasta e offre al piano comunale l'opportunità di sviluppare ipotesi di assetto che possono trovare sostegno nella complementarità e integrazione con quelle di un territorio più ampio.

Ma il passaggio di scala dal territorio "vasto" al territorio specifico del singolo comune non è automatico né privo di rischi: da un lato, il paesaggio "tutelato" dagli apparati normativi della pianificazione territoriale è in larga misura quello definito dalle componenti ecologico-ambientali e i paesaggi di transizione sono difficilmente identificabili nelle grandi unità della pianificazione territoriale e paesistica; dall'altro

gli strumenti convenzionali della pianificazione urbanistica si rivelano del tutto inadeguati a controllare questo tipo di fenomeni.

Le "tutele" si traducono, negli strumenti di pianificazione subordinati, in un sistema di vincoli che si sovrappone a quello della "zonizzazione"; l'apparato normativo dei piani urbanistici si carica di contenuti e obiettivi di carattere ecologico-ambientale destinati a rimanere generici o inefficaci: è il caso di molte prescrizioni relative agli usi e alle attività nelle zone agricole o al controllo delle diverse fonti e forme di inquinamento atmosferico, idrico, dei suoli.

Ma anche per gli aspetti che più direttamente attengono all'assetto fisico del territorio e degli insediamenti, il passaggio di scala si rivela difficoltoso. Le Zone Territoriali Omogenee, gli standard, i criteri di dimensionamento propri del piano urbanistico consentono di tradurre le "tutele" in vincoli che possono risultare utili per contenere l'urbanizzazione, ridurre la dispersione, individuare più coerenti direttrici di espansione o regolare gli interventi edilizi nel territorio agricolo, ma appaiono inefficaci e talvolta controproducenti a fronte delle problematiche e delle opportunità che si presentano nei territori di frangia e del "diffuso".

Nei piani per Comacchio e Crevalcore è stato compiuto il tentativo di interpretare le "tutele" imposte dai piani territoriali sovraordinati come suggerimenti per definire un progetto in positivo – pur all'interno della strumentazione esistente. Tra i molti temi proposti dalle dinamiche e dalle prospettive di sviluppo dei rispettivi contesti, quello della ricomposizione dei paesaggi "di transizione" tra centro storico e il territorio "aperto" ha assunto, in entrambi i casi, un rilievo particolare nelle scelte di fondo nel piano urbanistico.

La Variante Generale 1997 al PRG di Comacchio

Nel caso di Comacchio⁶ – un comune in Provincia di Ferrara con 21.000 abitanti, ma poco meno di 6 milioni di presenze turistiche annue – la dimensione e la particolare conformazione del territorio comunale hanno posto il piano urbanistico di fronte alle problematiche di un paesaggio caratterizzato da diversi livelli di antropizzazione, da forti presenze storiche e naturalistiche ma anche da sistemi insediativi molto diversificati. Il territorio comunale rappresenta già di per sé un'"area vasta" – 20 km di litorale per lunghi tratti sfigurato da una disordinata urbanizzazione turistica, un entroterra fortemente segnato dalle grandi bonifiche del XIX-XX secolo e dalle valli residue ed un sistema insediativo caratterizzato, oltre che dall'urbanizzazione costiera, dai centri urbani del capoluogo (con un importante centro storico), di Porto Garibaldi e di S. Giuseppe, divenuti capisaldi di una diffusione urbana lungo il Canale Navigabile e la SS. Romea.

In sintonia con la pianificazione territoriale, la Variante si è posta l'obiettivo di valorizzare l'area del Delta⁷ come grande insieme di interesse naturalistico, diversificato e articolato, un territorio che può essere considerato nel suo insieme come un palinsesto delle diverse forme e configurazioni che ha assunto nel corso della storia il processo di antropizzazione, dalla città etrusca di Spina fino allo sviluppo turistico degli ultimi decenni. La tutela e il recupero dell'ambiente naturale e del patrimonio culturale, sono considerati come risorse strategiche per diversificare e riorganizzare un'economia turistica tutta concentrata sul binomio "sole-mare" e largamente basata sulla rendita immobiliare. Essi diventano perciò elementi essenziali della pianificazione urbanistica, non solo per prevenire ulteriori compromissioni di un territorio già largamente devastato, ma anche per riqualificare nel loro insieme le strutture urbane fortemente segnate dal degrado e dalla speculazione edilizia.

Le "tutele" dei piani territoriali sovraordinati riguardano in primo luogo gli elementi morfologici fondamentali del sistema paesistico-ambientale la cui ossatura fondamentale è individuata nei cosiddetti "dossi di pianura" ovvero in quegli elementi morfo-idraulici che restano a testimonianza delle tappe della costruzione e trasformazione della pianura alluvionale e delle sue forme di popolamento – dai dossi che coincidono con "tracciati di valore storico" a quelli che hanno una rilevanza solo geognostica fino alle depressioni vallive. Il sistema delle "tutele" viene articolato nelle diverse Unità di Paesaggio (le Valli, le Risaje, Le Dune) e riguarda, per ciascuna di queste, le strade storiche, le strade panorami-



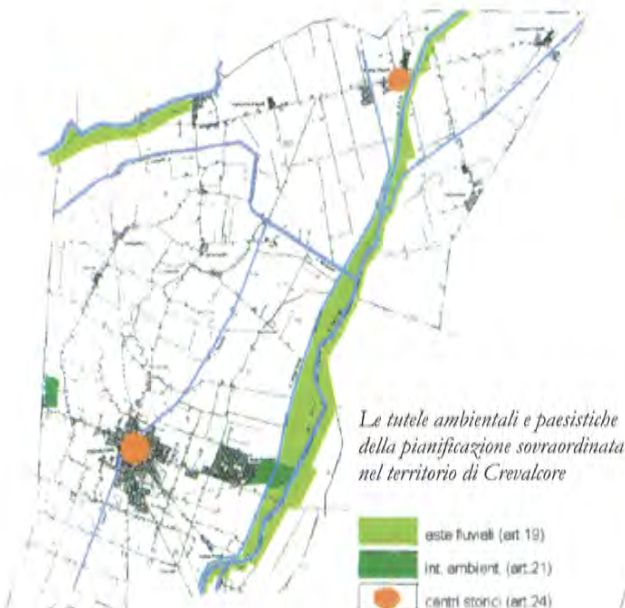
Il sistema degli spazi aperti e delle polarità urbane proposto dalla Variante Generale 1997 per l'area di Comacchio - Porto Garibaldi, Lido degli Estensi

In verde chiaro, sono indicati gli ambiti destinati a parco;
in verde scuro, i margini e le barriere vegetali;
in verde scuro punteggiato i principali percorsi a carattere paesistico-ambientale;
in azzurro, la rete dei canali navigabili;
in giallo le polarità insediative di recupero e riqualificazione

che, la rete idrografica, la trama del territorio agricolo, i siti di particolare pregio. Il PTCP pone inoltre particolare attenzione alle cosiddette "aree naturali minori" (maceri, siepi, alberi monumentali isolati, filari) e richiede ai piani comunali di individuare "corridoi ambientali" con funzioni di connessione tra "aree naturali interessanti o tra aree agricole di valore paesistico, tra aree destinate al tempo libero e alla ricreazione con bassa presenza edilizia (parchi urbani, grandi aree sportive specializzate, bacini idrici non produttivi)". Alla pianificazione comunale è assegnato, in sostanza, un "lavoro di ridisegno intelligente" che va completato con previsioni che "riconoscano il sistema delle aree verdi urbane come continuum fisico".

Queste prescrizioni e indicazioni sono diventate in larga misura materia di approfondimenti normativi e alcune di esse – in particolare quelle relative alle "aree naturali minori" e ai "corridoi ambientali" – hanno dato luogo a un censimento dettagliato degli elementi di rilievo paesistico che ha preso in considerazione le aree boscate e le alberature isolate a filare e a macchia, i percorsi storici o con valenze panoramiche, i diversi tipi di corpo idrico e i manufatti idraulici, gli edifici e i manufatti sparsi di interesse storico-testimoniale, fino a definire il grado di copertura arborea degli isolati urbani. Tuttavia, alcune ipotesi di assetto territoriale e urbanistico fondamentali nella costruzione del Piano sono maturate prendendo in considerazione elementi diversi, trascurati dagli strumenti sovraordinati probabilmente a causa del taglio essenzialmente "ambientale" e di vasta scala di tali strumenti.

Il Piano ha infatti considerato prioritario puntare sul recupero dell'esistente, correlando la tutela e la valorizzazione delle risorse ambientali al contenimento al riordino e alla riqualificazione delle aree urbanizzate. E ciò, sia per quanto riguarda il soddisfacimento dei bisogni primari dei residenti (nuove abitazioni e servizi), sia per quanto riguarda la riconversione dell'offerta turistica. Da questo obiettivo è derivata un'attenzione particolare per tutti gli elementi suscettibili di riuso, ripristino o trasformazione: dai manufatti industriali dismessi alle parti di tessuto urbano morfologicamente e funzionalmente degradate; dalle bonifiche agricole a bassa produttività alle aree inedificate in attesa di essere urbanizzate; dagli specchi d'acqua residui ai canali che oltre ad avere una funzione di regolazione idraulica presentano caratteristiche adatte alla navigazione interna; dai tracciati della trama agricola o insediativa che suggeriscono possibili prolungamenti nel territorio alle relazioni visive fra emergenze naturali o edilizie.





La struttura insediativa e la trama principale dei percorsi e degli spazi pubblici nella Variante Normativa per il Centro Storico di Crevalcore del 1995.

Progettisti: Daniele Pini (incaricato), Gianfranco Franz, Francesca Leder, Laura Stefani, Leonardo Tizzi



Lo schema di assetto urbanistico per il capoluogo di Crevalcore nella Variante Generale 1998.

Le nuove aree di espansione, soggette ad una normativa particolareggiata, sono state localizzate in modo da riequilibrare la crescita urbana, mantenendo la centralità del nucleo storico e assicurando la continuità della trama territoriale

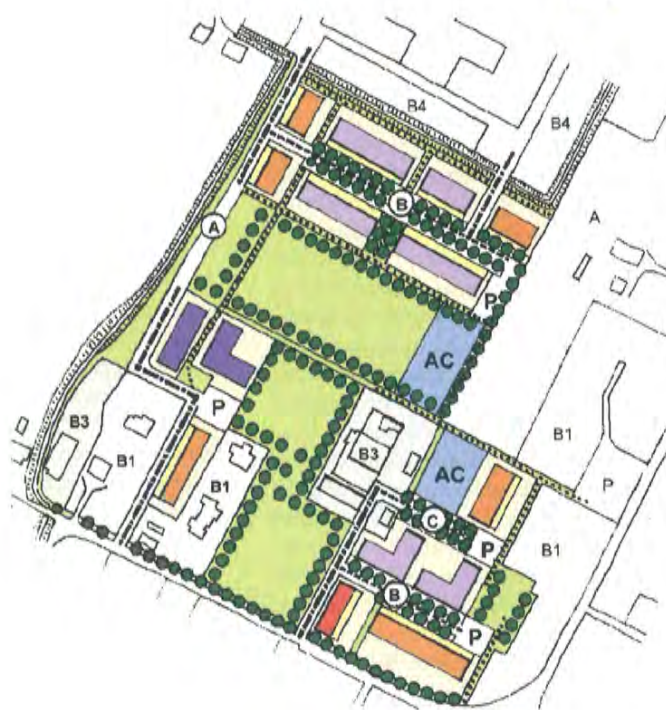
Tali elementi sono stati utilizzati per disegnare una serie di “reti” di connessione formate da percorsi, accessi e attrezzature che innervano il territorio e collegano tra loro i centri abitati e le aree di maggiore interesse ambientale-naturalistico. Lungo le maglie di questa rete, nelle diverse situazioni insediative, le diverse parti del paesaggio sono stati ricomposti in sistemi di spazi aperti, che non intendono avere una valenza solamente “ambientale” ma costituire le direttrici privilegiate per ricondurre a coerenza e integrare tra loro i possibili interventi di recupero e riqualificazione. Sono sistemi che si articolano lungo “corridoi” di connessione tra i tessuti urbani e il paesaggio aperto, che si snodano attraverso “ambiti” di particolare pregio naturalistico da salvaguardare o aree di degrado paesistico da ripristinare o recuperare alla fruizione, che “ridisegnano” infine i margini delle aree urbanizzate penetrando al loro interno per riqualificarle.

Tra questi, assume particolare rilievo, nella parte a più elevata intensità insediativa dell’entroterra, il sistema proposto lungo le due direttrici che si sviluppano lungo il Canale Navigabile, tra Comacchio e Porto Garibaldi e, parallelamente alla SS. Romea, lungo i “retri” del Lido degli Estensi e di Lido di Spina. La prima comprende lo stesso Canale Navigabile (che dal Mare Adriatico risale nell’entroterra ferrarese fino al Po di Volano e, di qui fino a Ferrara), le aree archeologiche di Spina, il complesso in disuso di un ex-zuccherificio, il centro storico di Comacchio e le sue espansioni periferiche, il residuo della valle Molino e la parte settentrionale delle valli di Comacchio; la seconda comprende un grande “vuoto” tra Lido degli Estensi e la SS. Romea destinato dal precedente PRG ad un improbabile porto commerciale e ad insediamenti turistici, la parte orientale delle valli di Comacchio con le saline e gli impianti per l’acquacultura, e la zona umida delle vene di Bellocchio.

L’elemento portante di questo sistema è costituito dalla fascia del Canale Navigabile che comprende, oltre alla via d’acqua, anche la strada che corre ai piedi dell’argine. Le due vie rappresentano senza dubbio uno degli accessi più interessanti all’area del Delta e permettono di scoprire, da visuali diverse, una successione di emergenze insediative e naturalistiche di grande interesse e forte impatto visivo: il territorio delle bonifiche, il complesso dell’ex-zuccherificio, alcune emergenze edilizie del centro storico di Comacchio – avvolto tuttavia da una periferia particolarmente dequalificata; da qui, prima di giungere a Porto Garibaldi, costeggiano da un lato le Valli di Comacchio e dall’altro, sulla terraferma, una successione di insediamenti periferici isolati, capannoni industriali, e aree agricole interrotte dal relitto della Valle Molino. Verso la bocca di porto, sulla sponda sud, le darsene e le attrezzature per il diporto si inoltrano verso il grande “vuoto” tra il Lido degli Estensi e gli insediamenti sparsi lungo la SS. Romea.

In questo paesaggio si riconoscono elementi di forte permanenza da riscoprire o da tutelare rigorosamente, ma anche elementi di forte precarietà, da governare e “riprogettare” per evitarne un ulteriore degrado o la scomparsa. Si collocano qui alcuni degli interventi strategici del Piano⁸ finalizzati al riordino e alla riqualificazione delle aree urbana di Comacchio – Porto

Le prescrizioni relative ai campi edificatori, agli allineamenti e agli spazi aperti per l'area-progetto n. 1, nel settore nord-orientale del capoluogo di Crevalcore e per l'area-progetto n. 3, nel settore sud-occidentale



LEGENDA

- Tipi 1,2 H = 6,5
- Tipi 2,3 H = 9,5
- Tipi 3,4 H = 12,5
- Annessi H = 3,5
- Allineamenti edifici obbligatori
- Tipologie miste
- Insediamenti terziari H = 10
- Attrezzature pubbliche
- Tracciati stradali prescelti
- Tracciati stradali consigliati
- Viabilità pedonale consigliata
- Bn Zone territoriali omogenee esterne ai comparti
- A Tipologia stradale
- B Tipologia stradale
- C Tipologia stradale

0 10 20 30 40 50 100
scala 1:2000

Garibaldi, al rafforzamento delle funzioni museali e direzionali, alla diversificazione e riqualificazione dell'offerta turistica, alla fruizione del patrimonio ambientale.

Il sistema si incardina sulle polarità urbane e sulle grandi attrezzature territoriali previste attraverso il recupero dell'ex-zuccherificio (struttura museale legata alla valorizzazione dell'area archeologica di Spina) e la riconversione in centro-congressi di un grande complesso scolastico sottoutilizzato presso la bocca di porto. Per il Centro storico di Comacchio, in particolare, oltre ad una minuziosa normativa tesa a riqualificare i caratteri morfologici e tipologici del tessuto edilizio, la Variante intende mantenere, in prospettiva, rafforzare i residui ca-

ratteri di "insularità" che ancora in parte caratterizzano il suo rapporto con il paesaggio circostante. Si propone perciò di tutelare il profilo e le connessioni visuali dirette del tessuto storico con l'ambiente circostante attraverso una rigorosa salvaguardia della bonifica agricola di Valle Isola, senza escluderne in futuro il riallagamento per ripristinare, almeno in parte, il carattere insulare della città storica: questa scelta comporta la localizzazione delle nuove espansioni verso est, fino a saldare il tessuto urbano con il nucleo isolato di un PEEP. A tali misure si accompagnano interventi di riordino e razionalizzazione degli accessi al centro storico, puntando anche a riqualificare i tessuti di margine attraverso la

riorganizzazione degli spazi aperti, dei parcheggi e della viabilità: in particolare nell'area dei Cappuccini, ad ovest, e lungo l'asta del canale Pallotta dal complesso monumentale dei Trepponti fino alla sua immisione nel Canale Navigabile, ad est.

Il sistema si articola poi attraverso alcuni ambiti caratterizzati da vasti spazi aperti che comprendono presenze naturalistiche da tutelare e parti di paesaggio da progettare ex novo. In questo quadro, si collocano due proposte che assumono particolare importanza nell'assetto insediativo, anche in funzione dell'obiettivo primario di diversificare l'offerta turistica del territorio. La prima riguarda la formazione di un grande "parco urbano" che si estende dal tracciato del-

la SS. Romea a Porto Garibaldi e da qui fino a Comacchio, articolandosi in spazi che si diversificano sia nelle funzioni che nella configurazione morfologica in ragione delle diverse caratteristiche del territorio e sono interrelati da una rete di percorsi ciclo-pedonali. Il parco è destinato ad assumere, sul retro dei lidi, il carattere di una attrezzatura ricreativa anche al servizio degli insediamenti turistici; diventa poi, con i canali e gli specchi d'acqua della Valle Molino, la cerniera di sistema di navigazione interna per le piccole imbarcazioni; mentre a contatto con il capoluogo, oltre ad interventi di rinaturalizzazione che allarghino la superficie delle zone umide, vengono previste aree per il tempo libero e lo svago che si collegano alla nuova zona di espansione e agli impianti sportivi esistenti.

La seconda proposta riguarda invece la riprogettazione del margine occidentale dei Lidi degli Estensi e di Spina, con la formazione di un sistema acqueo continuo tra il Canale Navigabile e le Vene di Bellocchio. Si tratta di un intervento di ripristino ambientale e di rimodellazione del paesaggio, che riguarda il grande "vuoto" sul fronte dell'urbanizzazione costiera verso l'entroterra. Attraverso il progressivo allargamento del canale delle Vene si propone la formazione di un nuovo bacino d'invaso a coprire l'area attualmente incolta, che si collega alle darsene per il diporto verso il Canale Navigabile, e al Canale Logonovo verso il mare e le valli di Comacchio. In questo "parco d'acqua" sono previste attività nautiche diverse dal diporto (canoa, windsurf, piccole imbarcazioni a remi, ecc.) che sono compatibili con una profondità dell'invaso molto ridotta. Lungo l'attuale "retro" del Lido Estensi, affacciato sull'acqua, viene proposto un nuovo fronte urbano, più continuo e regolare dell'esistente, con attività commerciali, terziarie, turistico-ricettive e quote di residenza stabile: su questo lato, la banchina dell'invaso diventa una "passeggiata sull'acqua" ricca di occasioni turistiche e di offerte ricreative e commerciali.

Il sistema degli spazi aperti si completa con una serie di interventi di ricucitura degli spazi aperti all'interno dei tessuti urbani a Comacchio, Porto Garibaldi e nei Lidi, formati da aree verdi attrezzate di piccola dimensione, e con la creazione di "margini" e "barriere" arboree poste a filtro tra gli ambiti sistemati a verde e gli insediamenti o le reti infrastrutturali.

A Comacchio, in definitiva, il recepimento dalle "tutele" del PTCIP non ha comportato solo l'approfondimento e la precisazione dei vincoli ma, attraverso un minuzioso censimento degli elementi di interesse paesistico e l'individuazione delle potenzialità di riuso e trasformazione, ha suggerito un progetto di spazi aperti che ricomponne e riconnette in un sistema continuo e articolato diversi frammenti di paesaggio:

in questo progetto si rendono necessarie misure di salvaguardia, interventi di recupero e di ripristino e operazioni di ridisegno, non richieste ma non in conflitto con i piani sovraordinati, che non riguardano solo gli aspetti ambientali ma anche e soprattutto l'organizzazione fisica del territorio e degli insediamenti e che possono e debbono essere individuate solo nel piano urbanistico.

La Variante Generale 1998 al PRG di Crevalcore

Il caso di Crevalcore⁹ – un piccolo comune di 12.000 abitanti ai margini della "città metropolitana" di Bologna – è sensibilmente diverso e presenta senza dubbio minori gradi di complessità rispetto a quello di Comacchio. Il capoluogo, dotato di un piccolo ma estremamente interessante centro storico di fondazione dell'XI secolo, è collocato lungo una delle direttrici di diffusione insediativa dell'area bolognese (la Persicetana), ma si trova al centro di un territorio solo marginalmente interessato da fenomeni di dispersione, anche per effetto di una attenta pianificazione urbanistica.

Oltre alle prescrizioni del PTRP e del Piano Territoriale Infraregionale (PTI) di Bologna, la revisione del piano urbanistico si è misurata con le previsioni, allora in corso di elaborazione, dello Schema Direttore Metropolitan, basato sulla concertazione tra provincia e comuni. Lo Schema si propone di ridefinire i "punti di forza" del "sistema metropolitano bolognese" e di individuare un "nuovo quadro previsionale degli usi del territorio improntato all'attuazione e al rilancio dello schema policentrico metropolitano e alla sostenibilità ambientale ed infrastrutturale delle scelte". Esso stabilisce inoltre una serie di indicatori di compatibilità ambientale che definiscono i criteri di dimensionamento e di congruità delle previsioni insediative, facendo riferimento all'area più vasta dei comuni con termini.

La Variante individua un primo elemento di identità e specificità del territorio comunale nel sistema paesistico-ambientale e nelle diverse risorse culturali presenti nel territorio agricolo e nel centro storico di Crevalcore, già sottoposto ad una normativa dettagliata di tutela e salvaguardia. Attorno a questi capisaldi esso articola una serie di previsioni insediative e infrastrutturali che si propongono di correggere alcune distorsioni emerse negli ultimi anni e di organizzare adeguatamente una crescita residenziale e produttiva, che si prevede più sostenuta rispetto al passato per effetto del raddoppio della ferrovia Bologna-Verona

e della prossima entrata in servizio del Sistema Ferroviario Metropolitan.

Nel caso di Crevalcore, il territorio agricolo rappresenta, nella sua integrità, non solo una risorsa da salvaguardare per le sue potenzialità produttive, ma anche come un bene i cui valori ambientali, storici e culturali possono assumere, se adeguatamente valorizzati, una valenza di rilievo anche rispetto al contesto più ampio. Esso rappresenta un potenziale poco conosciuto che può stimolare lo sviluppo di attività legate ad una domanda di spazi e opportunità per il tempo libero, legate ad una fruizione dell'ambiente (attività ricreative e sportive, riscoperta delle culture materiali, ecc.) sicuramente in crescita nella Città Metropolitana e nelle aree di più intensa urbanizzazione. Inoltre, la qualità ambientale del territorio, non intaccata da fenomeni di urbanizzazione diffusa, se resa fruibile e integrata nelle strutture insediative può contribuire a rendere le condizioni abitative nel crevalcorese più "appetibili" rispetto a quelle dei centri urbani principali o dei comuni contermini.

Il sistema delle "tutele" definito dal PTRP ha rappresentato, anche in questo caso, uno spunto da cui procedere per una più dettagliata progettazione del paesaggio e del sistema insediativo. Esso individua come elementi emergenti del paesaggio crevalcorese una "Zona di tutela dei caratteri ambientali" lungo l'asta dei Canali delle Acque Alte e delle Acque Basse, le aree umide adiacenti a due impianti produttivi dismessi (un ex-fornace e un ex-zuccherificio) indicate come "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale" e due centri storici del capoluogo e di Palata Pepoli. Il PTRP identificava poi come area suscettibile di uno studio per la salvaguardia ambientale, il territorio della centuriazione medievale a sud del capoluogo.

Sulla base del "Piano Ambientale del territorio agricolo" predisposto dall'Amministrazione comunale nel 1996, la Variante individua tre grandi tipologie storico-morfologiche di paesaggio: il paesaggio della centuriazione medievale, segnalato dal PTRP come "Area di studio", caratterizzata da un reticolo che si spinge fino al "cardo" del "Castello" di Crevalcore; il paesaggio risultante dalle bonifiche delle paludi, soggetto ad allagamenti per il difficile deflusso, naturale e meccanico, delle acque scolanti; il paesaggio della campagna che non presenta le scansioni ordinate della centuriazione e dove l'orientamento della trama agricola segue l'andamento irregolare della viabilità.

Su questi tre tipi fondamentali si innestano aspetti e caratteristiche particolari che hanno portato il Piano Ambientale a riconoscere "ambiti di riconoscibilità", per i quali vengono messe in evidenza le "fragilità" – cioè gli elementi più sensibili alle modificazioni – e le eventuali possibili for-

me di salvaguardia. Nel Piano urbanistico, queste sono affidate soprattutto a misure normative che approfondiscono e precisano le "tutele" proposte dal PTPR e dal PTI, mentre gli elementi di maggior pregio paesistico, per la loro posizione nel contesto territoriale e per il loro valore intrinseco (soprattutto il centro storico di Crevalcore) diventano i capisaldi per il disegno di un sistema di beni culturali e ambientali che può assumere un rilievo sovracomunale e interprovinciale. In particolare, l'asta del Canale delle Acque Basse e le zone umide tutelate vengono considerate come le emergenze di una "rete" di ambiti ad elevato interesse ambientale e paesistico, tra loro interconnessi con percorsi e funzioni legate al tempo libero, che non solo innerva l'intero territorio comunale ma si raccorda anche con le emergenze ambientali e paesistiche lungo l'asta del Panaro, nella Provincia di Modena, e nel territorio Centese.

La valorizzazione di questa risorsa è legata da un lato alla tutela dei beni e dall'altro alla loro fruibilità, che va assicurata attraverso una "rete" di percorsi e di punti attrezzati. Sviluppando le indicazioni del PTPR e del PTI, la Variante Generale intende "mettere a sistema" le diverse fasce di maggiore interesse ambientale, rese fruibili da percorsi a prevalente (ma non esclusivo) carattere ciclo-pedonale e da attrezzature che non alterino le qualità naturalistiche, recuperando invece insediamenti e manufatti dismessi o in via di abbandono.

Questo sistema si organizza a partire dai corsi d'acqua e dai tracciati stradali storici. È di grande importanza, in particolare, la tutela e valorizzazione delle aste dei corsi d'acqua che strutturano il territorio delle bonifiche: lungo gli argini – generalmente elevati rispetto al piano campagna quel tanto che basta a consentire una "lettura" della trama agraria e del paesaggio altrimenti difficoltosa – viene proposta una rete di percorsi che dal territorio agricolo penetra nelle aree urbane seguendo i tracciati della viabilità storica: si creano così le condizioni per recuperare anche alcune zone umide come spazi per il tempo libero e le attività ricreative.

Tale sistema è articolato su diversi livelli di fruizione – dalle fasce dei corsi d'acqua principali, facilmente accessibili dalla viabilità primaria, ad una rete più capillare che penetra nel tessuto urbano dei centri minori e del capoluogo. Esso rappresenta, nel suo insieme, il connettivo sul quale si innestano interventi puntuali e localizzati di recupero di singoli elementi di particolare interesse naturalistico e ambientale (aree umide, maceri, complessi arborei) e del sistema insediativo storico. Questa "rete", che ha già visto un inizio di attuazione con le iniziative dell'Amministrazione comunale, può consentire una "riscoperta" dei luoghi, dei segni e dei manufatti della civiltà conta-

dina, fornendo nuove opportunità per lo sviluppo di attività culturali, per il tempo libero e lo svago.

Si tratta quindi di valorizzare le connessioni storiche che ancora legano, in modo evidente, i tracciati e le emergenze ambientali che caratterizzano i diversi ambiti paesistici del territorio agricolo, con il cospicuo patrimonio architettonico presente nella trama degli insediamenti e con le stesse emergenze monumentali. In questo modo la Variante si propone anche, attraverso misure normative, di favorire il recupero di alcuni grandi complessi monumentali, immersi nella campagna o al centro di piccoli insediamenti spesso marginali rispetto alle principali arterie di collegamento, che presentano parchi di grande pregio in stato di abbandono.

La struttura del paesaggio è, per altro verso, intimamente legata a quella degli insediamenti e il centro storico di Crevalcore rappresenta senza dubbio il luogo nel quale tali legami possono e debbono essere maggiormente valorizzati. Il tessuto urbano è singolarmente caratterizzato dalla maglia regolare degli isolati del "Castello", disposti lungo un cardo e un decumano che appartengono alla centuriazione alto-medievale. Al di là della cintura dei "viali", realizzati all'inizio del XX secolo interrando i fossati, l'urbanizzazione recente ha quasi completamente annullato i caratteri di "emergenza" sul territorio circostante dell'antico "Castello".

Tuttavia, nonostante la crescita diffusa del tessuto urbano, sono ancora presenti tracciati stradali e "varchi" non edificati che consentono di ricostruire una continuità tra la trama del tessuto storico e i sistemi storico-ambientali del territorio aperto. È ancora possibile, perciò, realizzare una rete di percorsi e di spazi verdi che renda espliciti i legami morfologici e storico-ambientali che intercorrono tra la trama (la tessitura degli isolati) e le emergenze (le Porte e la "Via Maestra" in primo luogo) del "Castello" e la trama e le emergenze della campagna (corsi d'acqua, tracciati storici, sistemi insediativi). Questa rete, nel Piano urbanistico, diventa il connettivo sul quale si appoggiano i diversi elementi che compongono il sistema degli spazi e delle attrezzature pubbliche nel tessuto urbano dell'intero capoluogo.

Si individua così un sistema continuo e articolato di spazi aperti pubblici sul quale si appoggiano gli interventi di riqualificazione urbana, i completamenti e le nuove espansioni residenziali. Le componenti essenziali di questo sistema sono: una trama capillare di percorsi ciclo pedonali protetti e alberati che assicurano un'accessibilità diffusa a tutte le parti del tessuto urbano e al centro storico; le aree sistemate a verde con diversi tipi e livelli di fruizione e di attrezzatura, dalle "fasce" e "cortine" al-

berate lungo i percorsi, che serviranno anche di protezione e schermatura per gli insediamenti residenziali, agli spazi attrezzati per lo svago, il gioco, lo sport non competitivo; le aree per impianti destinati allo sport agonistico e ad altre attività sportive-ricreative specializzate, spesso caratterizzate da elementi di interesse ambientale (maceri, canali, ecc.); i parchi e i giardini privati di alcune "ville" che presentano particolare pregio ambientale e architettonico per i quali non può essere previsto alcun tipo di fruizione pubblica, ma che vanno conservati e valorizzati come elementi emergenti di qualità nel contesto urbano.

Si tratta di elementi in gran parte esistenti o che possono essere realizzati utilizzando al meglio aree pubbliche già disponibili o acquisibili nelle nuove aree di espansione, per le quali sono state predisposte prescrizioni normative particolari legate ad ipotesi progettuali che prevedono un disegno degli spazi aperti basato sulla connessione tra tessuto urbano consolidato e territorio "aperto".

Note

- 1 Si veda L. PICGINATO, *Siena: città e piano*, in *Urbanistica*, n. 3, marzo 1958.
- 2 Si veda G. DE CARLO, *Urbino. La storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966.
- 3 Si vedano, ad esempio: A.A.VV., *La Città territorio*, Ed. Leonardo da Vinci, Bari, 1964; G. DE CARLO (a cura di), *La pianificazione territoriale urbanistica nell'area milanese*, Marsilio, Padova, 1966; L. QUARONI, *La Torre di Babele*, Marsilio, Padova, 1968.
- 4 Si veda PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano Urbanistico del Trentino*, Marsilio, Padova, 1968, in particolare la Parte II, *Teoria e criteri urbanistici del progetto*. Si veda anche: G. SAMONA, *Teoria della Pianificazione territoriale* (dalla Relazione generale del Piano urbanistico comprensoriale del Vajont 1965) in: *L'unità architetture urbanistica*, Franco Angeli, Milano, 1975.
- 5 Si veda: B. SECCI (a cura di C. BIANCHETTI), *Tre piani. La Spezia-Ascoli Bergamo*, Franco Angeli, Milano, 1994.
- 6 PRG di Comacchio – Variante Generale 1997. Progettisti: Prof. Arch. Paolo Ceccarelli e Prof. Arch. Daniele Pini; Gruppo di lavoro: arch. Romeo Farinella (coordinatore), Ing. Guido Giulietti, Arch. Claudia Manenti, Arch. Antonia Tassinari, Dott. Thomas Veronese; Consulenti: Studi e ricerche per gli ambiti di riqualificazione urbana: Facoltà di Architettura di Ferrara (Arch. R. Carollo, M. Cenacchi, E. Marchegiani, B. Marangoni, M. Varagnolo); Aspetti legali: Avv. A. Morello; Aspetti agronomici: Agr. G. Padroni; Aspetti socio-economici: Nomisma.
- 7 Sulle problematiche, gli obiettivi e le scelte di fondo del Piano Direttore che ha preceduto la Variante Generale al PRG di Comacchio, si veda: *Paesaggio Urbano*, n. 1/1996, in particolare gli interventi di G. FRANZ, D. PINI, A. LAZZARI, L. STEFANI e L. TIZI.
- 8 Ci si riferisce qui alle ipotesi contenute nella Variante Generale adottata nel settembre 1997, in parte rimesse in discussione, a seguito delle osservazioni dei privati e delle riserve della Provincia, nella fase successiva delle controdeduzioni tuttora (luglio 2000) in corso di elaborazione da parte dell'Ufficio Tecnico.
- 9 PRG di Crevalcore – Variante Generale 1998. Progettisti: Prof. Arch. Daniele Pini (incaricato), Arch. Gianfranco Franz, Arch. Francesca Leder, Arch. Laura Stefani, Arch. Leonardo Tizi. Il Piano è stato adottato nel luglio 1998 e approvato nel dicembre 1999.

Tra-Piantare: il paesaggio come natura umana

Christophe Girot

*"La Natura non sa nulla di ciò
che noi chiamiamo Paesaggio"¹
Mels Van Zutphen*

La natura umana

In un giardino, qual è il ruolo dell'uomo e quale quello della natura? È difficile rispondere a questo interrogativo senza cadere in nebulose polemiche filosofiche sul livello di intervento dell'uomo sulla natura e relativi fondamenti estetici. L'architettura del paesaggio è attività recente, nata dalla Rivoluzione Industriale, propria della nostra cultura. Attraverso il paesaggio si vuole esprimere in modo simbolico il rapporto uomo-natura, anziché la natura in sé e tale rapporto racchiude una idea e prassi della natura a priori, già insita in qualunque cultura. Dicendo cultura, si intende qui la cultura occidentale, in cui coesistono il locale e il globale e in cui l'identità specifica di un paesaggio deriva in sostanza da un equilibrio tra i due ambiti.

Viviamo in tempi in cui l'autenticità del paesaggio ha un suo prezzo, ma non si dovrebbe fraintendere il concetto di autenticità trasformandolo sistematicamente in un baluardo nostalgico contro qualunque mutamento del presente. L'autenticità è anche il risultato di un equilibrio particolare tra consuetudini e mutamento, tra tradizione e innovazione. Il paesaggio riguarda quindi una forma profondamente umana della natura, una natura che nasce dalle nostre scelte e dai nostri convincimenti. Il paesaggio è, letteralmente, l'impronta di una cultura sull'ambiente che lo circonda dappresso, attraverso un ventaglio selettivo di scelte e propensioni e riguarda altresì la natura trapiantata nel nostro quotidiano. Noi siamo agronomi, architetti ed artisti del paesaggio, ciascuno con i propri obiettivi e limiti e, tramite qualche frammento, cerchiamo di esprimerci su un insieme più vasto.

"In quanto invenzione moderna, il paesaggio non esiste in sé ma assume un suo significato attraverso noi che lo contempliamo e la profonda esaltazione che ci prende nasce dalla sensazione forte e indefinita che siamo noi a farlo accadere. Per noi, il paesaggio è un oggetto costruito, cui dà forma un intervento controllato dei sensi, una fragile concrezione emotiva, una fugace consapevolezza profondamente interiorizzata forse fremente nel ricordo del proprio luogo nativo; è finzione e chiama in causa il rapporto dell'uomo con la realtà terrena. Di questo paesaggio che ammiro sono il predatore; è 'accaduto' come fanno i sogni e, come i sogni, resta d'ora in poi nelle parole che uso per evocarlo. Quindi, il paesaggio non si distingue dal soggetto cui fa necessariamente riferimento. Di qui la sua ambiguità..."²

Lo storico svizzero Paul Zumthor sostiene che il paesaggio è ed è sempre stato un costrut-

to profondamente umano e, se così è, quali sono le implicazioni di tale visione per la scelta e la prassi della progettazione del paesaggio? Il paesaggio è un costruito estetico basato sulla comprensione della natura da parte di un certo individuo, nell'ambito di una certa cultura e in un certo periodo storico. A differenza dell'architettura, il paesaggio non fa riferimento ad un oggetto, ma piuttosto al soggetto e all'ambiente che lo circonda – non è quindi un sistema chiuso, bensì un sistema aperto con implicazioni varie in termini di spazio, di tempo e di cultura. Si potrebbe quasi dire che l'architettura del paesaggio, più di qualunque altro ambito del design, è tendenzialmente orientata verso la quarta dimensione nel quadro di una complessa combinazione alchemica di spazio, tempo e vita.

In questo caso bisognerebbe leggere il paesaggio, sia esso ecologico o no, come una forma di crescita naturale, fatta dall'uomo e dall'uomo curata, che racchiude e talvolta organizza gli oggetti all'interno della città. Sia che si tratti della città e delle zone periferiche o della campagna con i suoi paesini, il paesaggio comprende tutta una serie di realtà in cui la dimensione del tempo e dei suoi cicli assume la stessa rilevanza dello spazio. Di quali metodi e strumenti disponiamo per tradurre tempo ed evoluzione in pensiero progettuale pertinente? Gli incessanti processi di sedimentazione, crescita, frammentazione e distruzione orchestrati dall'uomo sono insiti anche nel pensare paesaggistico. Senza giochi di parole, penso di poter sostenere che il paesaggio è prima di tutto il risultato di una attrazione contraddittoria nei confronti della natura, una natura profondamente umana, in cui spessissimo l'attaccamento ad un luogo deve confrontarsi con lo spostamento e dove stratificazione e memoria spesso cercano di combattere l'inevitabile trapianto e mutamento. Cosa succederebbe se in questo antagonismo tra situazione passata e situazione presente si riconoscesse il nucleo del campo operativo dell'architettura del paesaggio? Paul Virilio, nei suoi scritti sul paesaggio ci conduce al di fuori della realtà visiva, nella realtà del tempo – un tempo pienamente appreso e per certi versi 'guidato' dall'uomo stesso:

"Tutti sono d'accordo nel dire che le 'componenti' del nostro ambiente naturale compongono e combinano durate relative che l'uomo ha da tempo imparato a individuare e 'dominare': ritmi stagionali, sistemi ciclici, durate specifiche, ecc."³

E se i paesaggi non fossero altro che l'arena permanente del mutamento? Sia esso indotto dalla natura o dall'uomo, sia esso volontario o involontario, morbido o violento, questa idea sfida il concetto di stabilità immutabile in natura – una immagine quasi statica del paesaggio trasmessa in egual misura dalle tradizioni del Barocco francese e del Pittoresco inglese. Recenti se involgimenti naturali come la tempesta

Lothar del 26 dicembre 1999 in Europa occidentale dimostrano che la natura può distruggere completamente interi tratti di paesaggi in poche ore. I boschetti pieni di alberi annientati diventano il simbolo di un'umanità e di un ordine paesaggistico perduti. Dovremmo accettare questa tempesta come una fatalità Celeste oppure cercare di restituire ai paesaggi danneggiati l'immagine di ciò che erano un tempo? Non è forse questa una possibilità di mettere in questione e sfidare vecchi ideali paesaggistici alla luce di una evoluzione naturale cui ancora non siamo preparati? Si palesano qui interrogativi sulle nostre fobie nei confronti di un improvviso mutamento ambientale; paradossalmente, siamo più inclini ad accettare la brutalità di una modifica umana alla natura che la brutalità di un cambiamento naturale del paesaggio. In quest'ultimo caso, si verifica un'improvvisa perdita di controllo che vorremmo evitare completamente e, che lo vogliamo o no, i nostri paesaggi rispecchiano sempre uno specifico livello di controllo sulla natura da parte dell'uomo. Perfino i parchi naturali più 'selvaggi', come lo Yosemite in California, sono il risultato di un meticolosissimo controllo estetico dell'uomo sulla rappresentazione della natura. Simon Shama è molto eloquente sul punto in questione:

"... Perfino i paesaggi che riteniamo più svincolati dalla nostra cultura potrebbero rivelarsi, ad un'indagine più approfondita, un suo prodotto... Preferiremmo forse che Yosemite, nonostante sia sovrappopolato e ultrapubblicizzato, non fosse mai stato individuato, mappato e sistemato a parco? Lo splendido fondo pratiavo che ricordava ai suoi primi estimatori un Eden incorrotto era in effetti il risultato dei periodici disboscamenti col fuoco eseguiti dai suoi abitanti Indiani Ahwahneechee. Così, mentre riconosciamo (come dobbiamo) che l'impatto dell'umanità sull'ecologia terrestre non è stata una pura benedizione, allo stesso modo la lunga relazione tra natura e cultura non è stata una calamità assoluta e predeterminata. Quanto meno sembra corretto riconoscere che è la nostra percezione di come si crea una forma che fa la differenza tra materia prima e paesaggio"⁴.

Il filosofo francese Alain Roger direbbe che il paesaggio è una mera invenzione della teoria estetica del XVIII secolo⁵. In questo contesto, la nostra visione della natura non ha basi scientifiche, bensì individuali ed artistiche. Roger si riferisce in particolare ai simboli ormai perduti dell'Età dell'Oro in quanto parte del nostro patrimonio fondamentale. È importante capire le radici e i fondamenti del nostro pensare il paesaggio. Il paesaggio trasmette sempre il valore culturale della natura secondo un percorso codificato. Che si esprima attraverso l'elogio di ciò che è eccezionale o la noncuranza nei confronti di ciò che è banale, questo percorso a sua volta rispecchia un insieme di atteggiamenti prestabiliti nei confronti del nostro ambiente. Il paesag-

gio non è mai stato tanto umano e innaturale come lo è oggi. Ciò che è cambiato non è tanto il materiale naturale in sé (un albero è sempre un albero con la sua forma peculiare e i suoi ritmi di crescita) bensì il modo in cui noi persone lo guardiamo e lo inseriamo nella nostra vita di tutti i giorni. Come Paul Zumthor, il francese Michel Collot chiarisce il fatto che il paesaggio è un costrutto incredibilmente soggettivo incentrato sull'individuo piuttosto che sull'oggetto:

"Il paesaggio non è un mero oggetto nei confronti del quale il Soggetto potrebbe porsi in un rapporto di exteriorità, esso si svela in una esperienza in cui soggetto e oggetto sono inseparabili, non solo perché l'oggetto spaziale è costituito dal soggetto, ma anche perché il soggetto a sua volta vi si trova inglobato dallo spazio... Dopodutto, il mondo è tutto attorno a me, non solo di fronte a me" ⁶.

Questa affermazione ribadisce la natura più come uno strumento della mente che come un dono del cielo.

Il punto è di particolare interesse in quanto lascia aperta la possibilità di mettere in questione e declinare gli attuali fondamenti di un'estetica del paesaggio e di un'estetica del design ecologico che ancora fanno notevole riferimento ad un modello arcadico risalente al XVIII secolo. Sarebbe auspicabile che, ai nostri giorni, in questa epoca, fossimo in grado di intraprendere una ricerca più originale ed autentica del significato nel paesaggio. Fin dal periodo romantico, si è utilizzato il paesaggio come contrappunto alla scienza e alla ragione e André Corboz va addirittura oltre nel sottolineare che, durante il XIX secolo:

"L'ipertrofia della Ragione si accompagnava ad una ipertrofia del Sentimento. A chi operava per strumentalizzare la scienza allo scopo di conseguire un controllo ancora più efficace sul territorio si opponevano coloro che cercavano di dar vita ad un rapporto intersoggettivo con la natura" ⁷.

Il paesaggio è quindi una forma di natura profondamente emotiva e nasce da un insieme di prassi sociali e opinioni sulla natura che a loro volta producono un tipo particolare di spazio chiamato parco, viale panoramico o giardino. In questo caso attraverso il paesaggio si espleta il trapianto emotivo del rapporto uomo-natura.

La natura del paesaggio

Oggi tutti si preoccupano della distruzione sistematica dell'ambiente ad opera di sviluppo urbano, agricoltura, industria e, più in generale, globalizzazione. I residenti moderni vedono nel paesaggio un palliativo sublime per tutti questi mali ed è proprio in questo contesto che la dottrina ecologica applicata alla progettazione del paesaggio viene troppo spesso fraintesa. L'ecologia è argomento troppo serio per essere preso alla leggera e, come molti altri campi scientifici, deve raggiungere un livello sistemico prima di diventare davvero operativa. L'ecologia necessita di un "campo d'azione" di dimensioni e massa critiche, necessita di continuità sia nel tempo che nello spazio per far sì che le varie fasi si succedano efficacemente. Lo "stile" ecologico traspo-

sto direttamente in qualche frammento urbano limitato senza legami compatibili con un più vasto ambito biotico, spesso rimane del tutto irrilevante. Ecco perché la campagna attualmente in atto in alcune città europee per sostituire, con il pretesto dell'ecologia, determinate piante 'esotiche' con piante 'indigene' più adatte è tanto faziiosa e disonesta. Lo scopo, in questo caso, è probabilmente più ideologico che strettamente ecologico in quanto tocca il tasto, profondamente sentito, dell'identità popolare attraverso la natura anziché occuparsi di qualche ecosistema urbano davvero efficace che tenga in considerazione terreno, aria, acqua risorse biotiche.

In alcune regioni europee c'è chi, con la scusa dell'ecologia, sta cercando di eliminare piante innocue come il comune lillà che, tra l'altro, ci accompagna fin dai tempi più antichi. Ma, nonostante la sua presenza secolare e la sua rilevanza nella nostra cultura, il lillà è stato individuato come pianta esogena nociva per l'ambiente europeo e i fautori dei dogmi ecologici mirano a sostituirlo con specie indigene di arbusti che presumibilmente fanno parte di questo ambiente. Il rifiuto di alcune piante a favore di altre non è un fenomeno nuovo in sé. Ogni periodo storico ha favorito l'uso di certi materiali vegetali al posto di altri. La novità, in questo caso, è questa farisaica volontà di estirpare la pianta 'esotica' con una qualche pretesa di principi ecologici. Il ritorno ad un ambiente esclusivamente indigeno è decisamente utopistico e, quanto meno, totalmente in contrasto con l'intero processo di evoluzione della civiltà occidentale. Ambienti indigeni di questo tipo probabilmente esistevano solo in un passato remotissimo, tra il periodo dei dinosauri e l'ultima glaciazione tra i mammut. In Francia, di recente, alcuni ricercatori hanno scoperto campioni di termiti in pezzettini di ambra a Creil sul fiume Oise. Ebbene, questo tipo di termiti che risale a 50 milioni di anni fa è ora completamente estinto in Europa ma vive ancora in ... Australia. L'umanità si è evoluta e si è spostata innumerevoli volte e ha sempre portato da un posto all'altro i semi delle piante, così come hanno sempre fatto il vento e altri animali. Il paesaggio, quindi, è sempre stato un luogo di scambio continuo e gli ayatollah dell'ecologia dovrebbero pensarci due volte prima di applicare questi modelli eretici di esclusione ambientale ai paesaggi urbani odierni. Per esempio, più della metà dei nostri alberi, in particolare gli alberi da frutto e da fiore, vengono dall'Asia, più precisamente dalla Cina. E se davvero si mettesse in atto questo ritorno ai paesaggi "originali" si dovrebbe operare in modo più sistematico e, per esempio, sbarazzarsi di un campione erbaceo proveniente dal Medio Oriente e introdotto duemila anni fa e che poco alla volta ha invaso le nostre campagne, cioè il grano. La stessa logica potrebbe valere per migliaia di piante domestiche, con conseguenze sociali ed ecologiche che ovviamente non possiamo neppure immaginare. Perfino la Vitis vinifera, cioè la vite, in questo caso dovrebbe essere completamente eliminata dalle vigne costiere sull'Atlantico attorno a Bordeaux, poiché la pianta è in realtà indigena del bacino del Mediterraneo – e in tal modo si priverebbe l'umanità di alcuni dei suoi vini rossi più delicati. Una citazione da Simon Shama chiarirà meglio le mie affermazioni, riepilogando il tutto:

"Obiettivamente, naturalmente, i vari ecosistemi che sostengono la vita sul pianeta procedono a prescindere dall'intervento dell'uomo, proprio come funzionavano prima della frenetica supremazia dell'*Homo sapiens*. Ma è altresì vero che è difficile pensare anche ad un solo sistema naturale che la cultura dell'uomo non abbia nel bene o nel male sostanzialmente modificato. Non si tratta neppure, semplicemente, dell'opera dei secoli industriali; succede fin dai tempi dell'antica Mesopotamia ed è fenomeno coevo della scrittura, della intera nostra esistenza sociale. E questo mondo irreversibilmente modificato, dalle calotte polari alle foreste equatoriali, rappresenta tutta la natura che abbiamo" ⁸.

Il paesaggio è un processo di trapianto organizzato o di manipolazione casuale. Si deve e si può conseguire l'identità locale attraverso il paesaggio in vari modi e auspicio la maggior diversificazione possibile nella scelta delle piante a prescindere dalla loro origine. Quindi i veri limiti sono solo quelli dell'adattamento naturale. Per esempio, cosa sarebbero la Costa Azzurra e la città di Nizza senza le famose mimose? La mimosa che si è propagata endemicamente lungo i paesaggi collinari costieri della Riviera francese è diventata il simbolo di un modo di vivere – i cespugli risplendono di una leggera nebbia dorata nel cuore dell'inverno francese. La mimosa è originaria dell'emisfero australe, più specificamente dell'Australia e nessuno sulla Costa Azzurra penserebbe che queste piante siano delle intruse australiane, dato che la mimosa è ormai parte vitale della loro identità locale. Cosa succederebbe se il paesaggio rivestisse un ruolo più rilevante nella coltivazione e 'addomesticamento' di certe piante da qualunque parte del mondo arrivino? Un esempio notevole di questo tipo di processo è l'esperienza Gleisdreieck a Berlino. Il vecchio scalo ferroviario a sud di Potsdamer Platz venne completamente abbandonato alla fine della seconda guerra mondiale e il progetto era di trasformarlo in un esempio di ecologia urbana applicata, in cui il verde indigeno potesse crescere spontaneamente attraverso diversi stadi successivi senza l'intervento dell'uomo. Lo stupore dei ricercatori fu grande quando scoprirono, non molto tempo fa, che buona parte delle piante spontanee che vi crescevano non erano originarie del Brandeburgo, bensì arrivavano da lontano e addirittura dal Caucaso ... – le migliaia di treni che vi sostarono nel corso dei decenni fungevano in sostanza da moderni portatori di innumerevoli semi Volontaria o meno, la scelta paesaggistica finisce sempre per essere una scelta dettata dall'uomo; quale che sia la decisione, perfino nel caso di un *laisser-faire* ecologico, ne deriveranno inevitabilmente mutamenti al paesaggio cui siamo abituati.

In Germania, l'influenza di Louis Le Roy, ecologista olandese fautore del *laisser-faire*, predominò nei circoli dell'architettura del paesaggio negli anni Settanta e Ottanta. Il dogma dell'applicazione dell'analisi deduttiva e del *laisser-faire* divenne così assoluto che in Germania quasi decimò la professione dei progettisti di paesaggio nel suo complesso. La situazione non è dissimile da quella che si verificò negli Stati Uniti all'incirca nello stesso periodo, sulle teorie ecologiche di Ian McHarg, che Marc Treib così

commenta:

“La visione di McHarg era definita in modo talmente dettagliato da essere esclusiva e confondeva e mescolava assieme due scenari piuttosto diversi dell'intervento sul paesaggio. In realtà, sarebbe sciocco, se non addirittura pericoloso, gestire una regione senza una esauriente indagine analitica; una progettazione fattibile inizia con lo studio dei parametri naturali. Ma è raro che il processo di pianificazione esiga la creazione attiva di forme e l'innovazione che sono fondamentali per l'architettura del paesaggio. Risme di overlay analitici potranno forse definire i criteri per approntare un giardino suburbano, ma potranno a stento fornirne la effettiva progettazione. Il metodo di McHarg insinuava che, se il processo fosse corretto, la forma derivante andrebbe bene, quasi come se uno studio obiettivo automaticamente producesse una estetica adeguata. Come reazione alla sua forte personalità e alle sue idee, gli architetti del paesaggio cavalcarono la tigre dell'ecologia, divenendo analisti più che creatori e di conseguenza la creazione cosciente di forma e spazio nel paesaggio si arrestò bruscamente”⁹.

È proprio l'assenza di coordinamento tra una valutazione soggettiva e creativa di una data situazione e la risposta in formule fornita dai metodi ecologici che fa permanere una pericolosa spaccatura. In nessun caso si può sostituire all'interpretazione individuale di un paesaggio un metodo d'analisi oggettivo, ancorché scientifico. Una tale confusione di generi conduce inevitabilmente a scelte progettuali inadatte e fa rilevare le restrizioni esclusive di un metodo universale di progettazione ecologica.

Negli anni Novanta, in reazione all'ortodossia ecologica in Germania, una serie di eventi e pubblicazioni poco alla volta hanno contestualizzato le questioni ambientali e riportato il tema del rapporto dell'uomo con la natura al centro del dibattito. Il convegno “Choreographie des Öffentlichen Raumes” organizzato dai proff. H. Hallman e J. Wenzel a Berlino nel 1991, pose il semplice interrogativo di come progettare gli spazi aperti a Berlino alla luce della recente riunificazione tedesca. In un contesto sociale e politico di tale complessità, l'ecologia del paesaggio con la sua infallibile metodologia reattiva potrebbe a malapena controbattere tutte le domande non soddisfatte, né sarebbe sufficiente come metodologia progettuale ambientale onnicomprensiva per questa particolare città. A Berlino molte domande erano rimaste senza risposta per esempio per quanto riguarda il posto della memoria nei confronti della nuova identità della città; gli architetti del paesaggio dovevano urgentemente capire i problemi reali sul piatto e definire al più presto i nuovi orientamenti. Tra le tendenze principali in questa nuova direzione si situava la fusione di arte e progettazione del paesaggio insieme con il pensare ecologico. In un recente libro sul rapporto tra architettura del paesaggio e arte del territorio, Udo Weilacher pronuncia un'arringa estremamente convincente per riconciliare progettazione di paesaggi ed ecologia proponendo una più vigorosa visione artistica e culturale della natura incentrata sull'... uomo.

“Uno dei problemi principali dei nostri tempi è il rapporto ‘alterato’ tra uomo e natura e la conseguente minaccia globale all'equilibrio eco-

logico. La nostra società sta ancora cercando una soluzione tecnologica per una crisi prodotta da questa stessa tecnologia. La consapevolezza che la crisi che l'ambiente deve affrontare è causata dall'uomo, che non è solo un ‘fattore’¹⁰ prevedibile con mezzi razionali e oggetto di ricerca scientifica, ma è anche un essere che percepisce attraverso i propri sensi e spesso agisce istintivamente, si sta affermando in modo molto graduale. Si sta lentamente riconoscendo che l'uso dell'obiettività scientifica per indagare le cause della crescente distruzione del nostro ambiente servirà a poco, a meno che non si accompagni a uno sforzo teso a far sì che i dati confermati possano anche essere compresi e sperimentati soggettivamente. Fondamentalmente, essere in grado di superare la crisi ecologica e sociale è soprattutto un problema di comportamento umano”¹¹.

Direi che alla fine quel che davvero conta è la “gestione” culturale di una pianta più che la sua esatta provenienza geografica, come dimostra chiaramente il caso dell'apparizione della Cedrela sinensis sui boulevard parigini alla fine del XIX secolo. Questo albero, così battezzato perché importato dalla Cina in Francia ad opera del botanico francese Jussieu, dovette sottostare a diverse potature strutturali, come solo i giardinieri francesi sanno infliggere. Attraverso vari tagli nel corso dei decenni, questo albero ‘di strada’ ha acquisito una sua specifica architettura che lo fa risaltare contro i cieli parigini invernali e ne fa uno degli alberi più tristi e contorti: i rami attorcigliati formano occhielli zigzaganti, che mi ricordano un po' i tormentati disegni a inchiostro, fatti con la penna d'oca, con cui Van Gogh ritraeva i suoi alberi spogli. Questi alberi parigini sono molto espressivi e probabilmente non hanno nulla a che vedere con la forma originale della pianta nel suo habitat cinese d'origine. Quando si risale avenue des Gobelins, gli alberi danzano in un viluppo di strane forme angolari contro il cielo meridionale e la loro silhouette abbraccia l'enfatica torre decostruttivista del complesso di Kenzo Tange che si innalza sull'altro lato di Place d'Italie. Questo straordinario profilo arboreo è diventato parte integrante dell'identità paesaggistica parigina, una identità ottenuta grazie a questa specifica (alcuni la definirebbero addirittura oltraggiosa) appropriazione culturale di una pianta.

L'appropriazione culturale non appartiene solo al mondo delle piante – ci sono anche il clima, la luce, la pioggia, la neve, tutti elementi che influiscono profondamente sulla nostra percezione del paesaggio. Nel mio discorso di inaugurazione della mostra di Dieter Kienast a Zurigo lo scorso dicembre, citai l'importanza del nebbioso clima zurighese per le sue opere. In effetti, esistono due Svizzere: una al di sopra della massa delle nuvole in contatto diretto con soleggiati cieli blu e cime coperte di nevi perenni e l'altra sotto una coltre quasi permanente di nebbia in cui la distanza tra le cose si può effettivamente misurare mediante sottili gradazioni di grigio. Avendo osservato tutto questo, capisco molto meglio i raffinati schizzi grigi di Dieter Kienast e il profondo senso di spazio e di vuoto spirituale dei suoi disegni. La distanza fra gli oggetti, che non avevo mai completamente afferrato prima, probabilmente era il risultato diretto di questa nebbia e dello spazio specifico

che essa genera. Si può apprezzare l'eccezionale finezza di questi schizzi ‘in grigio’ nello straordinario video di Mark Schwarz sui giardini di Dieter Kienast, intitolato *Lob der Sinnlichkeit*. Andiamo in verità alla ricerca di una materialità più voluttuosa ed emotiva per esprimere il nostro effimero passaggio sulla terra. E in natura esistono dimensioni temporali che talvolta ci sorprendono e ci trattengono lungo la strada e tali momenti spesso esaltano un profondo senso di appartenenza. In questo caso, direi che il paesaggio non è solo uno schema, un accumulato di tracce passate e presenti radicate nel terreno, come sostiene André Corboz¹². Il paesaggio può essere anche il contenitore di momenti, visioni e intuizioni effimere, può semplicemente diventare cibo per la mente. Uno degli esempi più belli del libero pensiero poetico sul paesaggio si deve probabilmente a Gilbert Durand, che scrisse un magnifico saggio dedicato alla psicoanalisi della neve:

“Per noi, gente delle Alpi, la neve è sempre presente e quindi essenziale, poiché l'essenza, nella fenomenologia di prima istanza, è il ‘sempre’ di ciò che dura. D'estate non fa altro che indietreggiare senza mai sparire. È ‘neve perenne’ che si aggrappa a qualche nevaio nel pieno della canicola. A partire da novembre, essa penetra la nostra vita con fioriture di brina. Novembre è la primavera della neve e gennaio ne è l'estate, con una sovrabbondanza di frutti ghiacciati. In quel periodo si ha l'apoteosi, prorompe, fino al Martedì grasso, poi di nuovo il lento rifluire e la risalita verso le cime che lasceranno alla terra e alla vita sulla terra quattro o cinque mesi di tregua. La neve è un mare che raggiungerebbe la riva con una sola lenta marea equinoziale annua, abbandonando sulle spiagge nere e verdi le stelle dell'edelweiss e gli anemoni di terra. Essa quindi racchiude per noi la presenza eterna di una materia, proprio come la terra, l'aria, l'acqua e il fuoco”¹³.

Paesaggio urbano

Ritengo che siamo all'inizio di una nuova era nella progettazione del paesaggio che non ha ancora definito i suoi orientamenti e che verte sulla re-invenzione del paesaggio urbano e sull'adattamento della natura alle necessità delle generazioni future. Ma in realtà l'architettura del paesaggio mal si adatta al pensare a breve termine, in quanto dietro di sé ha tutta l'inerzia della natura che la spinge lentamente verso obiettivi specifici. Con ogni probabilità, questa professione oggi è l'unica in grado di esprimersi concretamente a lungo termine – questa inerzia naturale rende il paesaggio estremamente vulnerabile ai cambiamenti improvvisi.

L'estetica della natura in futuro dovrà battere contro i fondamentali problemi della trasformazione ambientale per poter contrastare il mito, profondamente radicato, di uno status quo naturale. Il mito di una natura statica significa che spesso si è considerata l'architettura del paesaggio una dottrina conservatrice più che un ambito dinamico in grado di produrre nuovi rapporti nel nostro ambiente di vita. In effetti, questo atteggiamento conservatore dimentica spes-

so e volentieri di stare salvaguardando modelli paesaggistici più antiquati, che ai tempi loro erano decisamente innovativi.

Spesso si rivela interessante guardare al mondo dell'arte per nuove forme di rappresentazione del paesaggio, non solo per quel che riguarda il territorio ma anche per la percezione del paesaggio; a loro volta tali rappresentazioni potrebbero influenzare il nostro modo di agire. Il pittore astratto impressionista americano Arshile Gorky trovò la sua ispirazione quando era già avanti con l'età, nel giardino paterno a Sochi. L'opera 'esplorativa' che vi produsse era scervra da qualunque riferimento al paesaggio spaziale convenzionale come lo conosciamo ed era in realtà una lettura estremamente personale, colorita e commovente del giardino paterno. Gorky mischiò liberamente sulla stessa tela la sua visione del paesaggio del giardino con i ricordi intimi più profondi di un'infanzia passata in Armenia. I suoi pensieri si scontrano in curve ad anello e bolle sulla superficie, creando un proprio vibrante universo dinamico. Stranamente, le insolite forme che appaiono nei suoi quadri e disegni mi ricordano le forme zigzaganti dei rami della Cedrela che si stagliano contro il cielo di Parigi. Sembra quasi che quest'uomo, sradicato, guardasse al paesaggio americano da una tale distanza da non poter fare a meno di abbandonarsi ai ricordi, incorporandovi pezzetti di paesaggio del suo passato più remoto. Questa particolare caratteristica del lavoro di Gorky portò ad un'arte che precorreva l'attuale frammentazione e personalizzazione di giardini e paesaggi. Parlando di Gorky, il collezionista americano Julian Levy chiariva:

"Il suo metodo consisteva nel collegare tutte le distanze tra se stesso e gli oggetti ad un punto immaginario; portava una scatola di fiammiferi davanti agli occhi (letteralmente, non in senso metaforico) e da lì fissava un punto che avrebbe collegato tutto ciò che aveva di fronte, a prescindere dalla linea dell'orizzonte"¹⁴.

Una importante affermazione di Simon Shama chiarisce benissimo la commistione percettiva tra il paesaggio e i ricordi di chi guarda:

"... E se già la visione della natura ad opera di un bambino può essere carica di ricordi, miti e significati che confondono le idee, ben più elaborata sarà la struttura mediante la quale i nostri occhi adulti scrutano il paesaggio. Per quanto abituati a separare natura e percezione umana in due ambiti diversi, essi sono, in realtà, indivisibili. Prima ancora di essere armonia per i sensi, il paesaggio è opera della mente e il suo scenario è formato tanto dagli strati della memoria quanto da strati di roccia"¹⁵.

L'estetica del paesaggio che accettiamo oggi, che varia da una cultura all'altra, è il risultato di un insieme molto complesso di costrutti che mescolano le scienze naturali con l'arte, l'idea di progresso con l'idea di permanenza, l'idea di ricordo con quella di visione. Il paesaggio è prima di tutto il prodotto di una forma di natura umanizzata e porrei apertamente in dubbio i limiti estetici insiti nel nostro mestiere, in quanto non vengono adattati né soddisfano adeguatamente le profonde trasformazioni della nostra società. La diffusa fiducia della gente nei canoni dell'estetica naturalista settecentesca impedisce una vera innovazione nella progettazione del paesaggio e queste tendenze conservatrici si ri-

trovano anche in certi ambienti di architetti. Il nostro patrimonio culturale non dovrebbe impedirci di elaborare nuovi interrogativi sul posto e sul ruolo della natura nelle nostre città supermoderne. Dopotutto, il paesaggio deve soltanto portare con sé il riferimento nostalgico ad un passato arcadico ormai finito da tempo o può invece adattarsi al cambiamento e lavorare su forme dinamiche per la natura di domani?

Il paesaggio è come la morale, le sue necessità e i suoi costumi mutano grosso modo ogni dieci anni. I due vecchi Cedri del Libano che si trovano all'entrata sud dell'Aeroporto di Roissy in mezzo ad un groviglio di strade e di linee ferroviarie costituiscono un valido esempio. Questo albero fu introdotto in Francia alla fine del Rinascimento e spesso lo si piantava come punto di riferimento all'ingresso delle grandi proprietà dell'aristocrazia. La nobile casa di Roissy è sparita, ma i due alberi ci sono ancora e indicano l'entrata dell'aeroporto e dell'autostrada A1. Nonostante trasformazioni davvero drastiche nel paesaggio circostante e nella topografia, la funzione originale di questi due alberi prevale nel bel mezzo di un incredibile sistema di auto e treni sfreccianti. La trasformazione del paesaggio può essere volontaria o involontaria. Il caso dei due alberi di Roissy dimostra semplicemente che il prevalere di convinzioni e di tabù domina perfino i più moderni ambienti di progettazione. In Francia, il Cedro del Libano è considerato un albero sacro, nonostante le sue origini "straniere" ed è impensabile sradicarlo o abatterlo. L'edificio della Fondation Cartier a Parigi, opera di Jean Nouvel, è un altro buon esempio, con il suo Cedro del Libano recintato. Perché l'immagine archetipa del paesaggio e dei suoi alberi sacri rimane icona tanto immutabile nella mente delle persone? Probabilmente perché qui si tratta di uno dei più antichi tabù della società giudaico-cristiana riguardo alla rappresentazione eterna del nostro Paradiso terrestre.

Il paesaggio è lo specchio vivente della nostra società multiforme e multiculturale e si va dalla progettazione ecologica integrata, in cui gli ambienti naturali curati dall'uomo sono tenuti in perpetuo equilibrio, ai paesaggi urbani con divertimenti e giochi, in cui la società può improvvisare nuovi modelli di interazione culturale. Per meglio rispecchiare questa società moderna, dobbiamo velocemente raggiungere un livello più profondo di riflessione teorica sul posto più adatto e sulla forma della natura nelle nostre città. Dieter Kienast sottolineava proprio questo punto nelle sue *Dieci Tesi*¹⁶. Ritengo che siamo ancora molto lontani dalle innovative idee progettuali che Kienast professava nelle sue tesi fondamentali ma, quanto meno, egli ci ha aperto la strada. Data l'inerzia culturale che circonda la percezione del paesaggio e le convinzioni ad esso collegate, ci vorranno senza dubbio intere generazioni perché si possano evolvere e adattare nuove forme di natura. Quindi è arrivato il momento di pensare alla prossima 'ondata' di architettura del paesaggio, che finalmente ci permetterà di perfezionare un modo equilibrato di pensare ecologico con progetti urbani, architettonici e artistici innovativi. Questa 'ondata' ci aiuterà inoltre a riarmonizzare il giardino con la fondamentale contraddizione del nostro tempo, cioè quella che mette di fronte tradizione collettiva e moderna individualità.

Note

1 Mels Van Zutphen, pittore, in Zumthor Paul, *La Mesure du Monde*, Seuil 1993, p. 86.

2 "Invention moderne, le paysage n'existe pas en lui-même. Pourtant, il fait sens grâce à nous qui le contemplons et l'exaltation qui nous saisit alors provient du sentiment puissant et confus que nous avons de le faire être. Le Paysage est pour nous un objet construit, mis en forme par une opération contrôlée des sens; fragile concrétion affective, conscience fugitive mais profondément intériorisée, frémissante peut-être de souvenirs du lieu natal. Il est fiction, et qui remet en cause la relation de l'homme avec le réel terrien. De ce paysage que j'admire je suis le prédateur. Il est survenu comme le font les rêves et, comme ceux-ci, subsiste désormais dans les mots par lequel je l'évoque. Le paysage ne se dissocie donc pas d'un sujet auquel nécessairement il réfère. D'où son ambiguïté..." in Zumthor P., *op. cit.*, pp. 86-87.

3 "Chacun s'accorde à reconnaître que les 'composants' de notre environnement naturel composent et combinent des durées relatives que l'homme a depuis longtemps apprises à percevoir puis à maîtriser: régime saisonnier, systèmes cycliques, durées spécifiques, etc." in P. VIRILIO, *Un paysage d'événements*, Galilée, Paris 1996, p. 179.

4 S. SHAMA, *Landscape and Memory*, Fontana Press, London 1996, pp. 9-10.

5 A. ROGER, *Histoire d'une passion théorique. Théorie du paysage en France*, Champ Vallon, 1995, pp. 438-451.

6 "Le paysage n'est pas un pur objet en face duquel le Sujet pourrait se situer dans une relation d'extériorité, il se révèle dans une expérience où sujet et objet sont inséparables, non seulement parce que l'objet spatial est constitué par le sujet, mais aussi parce que le sujet à son tour s'y trouve englobé par l'espace... Après tout le monde est autour de moi, non devant moi". (Michel Collot).

7 A. CORBOZ, *The Land as Palimpsest*, Diogenes 123, 1983.

8 S. SHAMA, *Landscape and Memory*, Fontana Press, London 1996, p. 7.

9 M. TRUBB, *Nature Recalled. Recovering Landscape*, ed. by J. Corner, Princeton Architectural Press, New York, 1999, p. 31.

10 *Ibidem*.

11 "Eines der zentralen Themen unserer Zeit ist das gestörte Verhältnis des Menschen zur Natur, welches das ökologische Gleichgewicht weltweit bedrohlich ins Schwanken gebracht hat. Noch immer sucht unsere Gesellschaft einen technologischen Ausweg aus einer technologisch verursachten Krise. Nur zögerlich setzt sich die Erkenntnis durch, dass der Mensch als sinnlich wahrnehmendes, häufig intuitiv handelndes Wesen und nicht einfach als rational berechenbarer, wissenschaftlich erforschbarer 'Faktor' die Umweltkrise verursacht. Langsam wird erkannt, dass es wenig nutzt, die Ursachen der zunehmenden Zerstörung unseres Lebensraumes mit wissenschaftlicher Objektivität zu erforschen, ohne gleichzeitig darauf hinzuwirken, dass hinlänglich bekannte Forschungsergebnisse auch subjektiv begriffbar und erfahrbar werden. Schliesslich ist die Bewältigung von ökologischen und sozialen Krisen in erster Linie eine Frage des menschlichen Verhaltens." U. WILHÄCHER, *Zwischen Landschaftsarchitektur und Land Art*, Birkhäuser, Berlin, 1999, p. 9.

12 A. CORBOZ, *The Land as Palimpsest*, Diogenes 121, 1983.

13 "Pour nous autres, alpins, la neige est toujours présente et par là essentielle, puisque l'essence, dans la phénoménologie de première instance, c'est le 'toujours' de ce qui dure. L'été elle ne fait que reculer sans jamais disparaître. Elle est 'neige éternelle' accrochée à quelque névé au cœur de la canicule. Dès Novembre, elle s'infiltré dans notre vie en des floraisons de givre. Novembre est le printemps de la neige, mais Janvier en est l'été aux surabondantes fructifications glacées. C'est alors l'apothéose et le déchainement jusqu'à Mardi gras, puis de nouveau le lent reflux et la remontée vers les cimes pour ne laisser à la terre et à la vie terrestre que quatre à cinq mois de répit. La neige est une mer qui ne roulerait qu'une lente marée équinoxiale et annuelle, abandonnant sur des plages noires et vertes les étoiles de l'edelweiss, et les anémones de terre. Elle a donc bien pour nous l'éternelle présence d'une matière, au même titre que la terre, l'air, l'eau et le feu." G. DURAND, *Psychanalyse de la Neige*, Mercure de France I-VIII, 1953, Paris, p. 616.

14 Y. MICHAUD, *Les marges de la Vision*, Critiques d'Arts, éd. Jacqueline Chambon, Paris 1996, p. 225.

15 S. SHAMA, *Landscape and Memory*, Fontana Press, London, 1996, pp. 6-7.

16 D. KIENAST, *Zehn Thesen zur Landschaftsarchitektur*, DISP 138, ORL/ETHZ, 3/99, pp. 4-6.

Dalla città alla regione

Crescita e sviluppo di Parigi e della Francia nel XX secolo

Francesco Alberti

La cultura progettuale contemporanea si sta interessando sempre più a contesti eterogenei e discontinui della periferia e della città diffusa, nei quali compaiono enormi distese di spazi aperti privi di una chiara identità formale e simbolica.

L'aspetto più stimolante è proprio il fatto che questa apparente assenza di conformità fa percepire questi contesti come i possibili campi di una autentica, radicale sperimentazione progettuale. Generati quasi sempre casualmente come spazi di risulta, gli spazi aperti della città diffusa non possono venir interpretati secondo i canoni tradizionali della morfologia urbana, ma necessitano dell'elaborazione di nuovi strumenti analitici e descrittivi come operazione preliminare ad ogni azione di riqualificazione.

Riqualificare gli spazi aperti della città diffusa significa tentare di dar loro una chiara e precisa identità. La maggiore difficoltà di questa azione sta nel fatto di dover agire a posteriori – mediante interventi di vera e propria rifondazione o secondo una logica di metaforosi dello spazio aperto – per cercare di far dimenticare la natura puramente fortuita di uno spazio nato come 'resto' e 'vuoto' tra i manufatti edilizi.

La forma e i caratteri della città. Analisi, scenari e proposte di riqualificazione urbana

La riflessione urbanistica su vasta scala, in una *ville nouvelle* o nel rinnovamento del tessuto urbano, è pluridimensionale: si svolge in tempi lunghi e deve predisporre il luogo per molteplici processi evolutivi e di trasformazione. Tale riflessione fa parte di una realtà complessa dovuta non solo all'ampiezza dei progetti interessati, ma anche alla pluralità di situazioni su cui intervenire. Al di là dei divari di base – *villes nouvelles*, periferie industriali e storiche – si rilevano preoccupazioni e tematiche progettuali comuni nei progetti che vanno oltre una certa estensione (per esempio, la Plaine Saint-Denis e Port-Marianne a Montpellier interessano da 700 a 850 ettari). Anche se le idee di città che sottendono ognuno di tali progetti sono diversissime, il ruolo svolto dalle infrastrutture, dal riassetto del territorio e dalla risistemazione dei paesaggi rivela l'esistenza di nuovi paradigmi nel campo della pianificazione. Si tratta quindi di tematiche che hanno ampiamente mobilitato i soggetti delle *villes nouvelles*, ma che non si sviluppano più con le stesse condizioni.

Le prassi lineari della pianificazione, così come sono state sperimentate in tali ambiti, non possono essere 'trasposte' sui territori urbani in trasformazione né nel quadro del decentramento di competenze in materia d'urbanistica. Ora, nel luogo di ex-industrie o di terreni incolti della ferrovia, nelle situazioni in cui il bene fondiario è bloccato, il pianificatore è portato a svolgere un ruolo più ampio di coordinamento dei progetti la cui natura e tempi di svolgimento non dipendono solo da lui. Deve prendersi carico del concetto generale a lungo termine, adattandosi costantemente all'evolversi del contesto politico, economico, tecnologico e finanziario. Il che presuppone metodologie operative concertate con i soggetti politici ed economici, facendo in modo di supplire con accordi giuridici inediti alle carenze del quadro normativo, troppo rigido o inadeguato nel contesto in questione. Si vede allora che è in gioco la transizione ad una urbanistica concertata, più pragmatica e più aperta nei confronti della società locale e della cultura del territorio.

In questa prima parte, dedicata alle procedure del concetto urbanistico su grande scala e ai temi del coordinamento che in questa fase vengono privilegiati, vedremo

in che modo la pianificazione urbana contemporanea in Francia si sia sostanzialmente sviluppata come competenza esplicita nel crogiolo delle *villes nouvelles*. Vedremo anche quante siano le tematiche esplorate e le procedure di coordinamento sperimentate 'in laboratorio' da parte dei progettisti che vi hanno operato.

A partire da questo periodo 'pionieristico', due evoluzioni principali hanno trasformato condizioni e modalità d'esercizio della pianificazione urbana:

- la prima è di natura amministrativa: il decentramento delle competenze in tema di urbanistica dà alle città e ai loro rappresentanti eletti autorità in materia;

- la seconda riguarda la fine di un ciclo di crescita urbana fondata esclusivamente sul consumo di spazio e l'inizio di un ciclo di ricomposizione dei territori, che privilegiano il patrimonio di grandi frammenti di vuoti urbani rimasti dopo l'abbandono delle attività del periodo industriale.

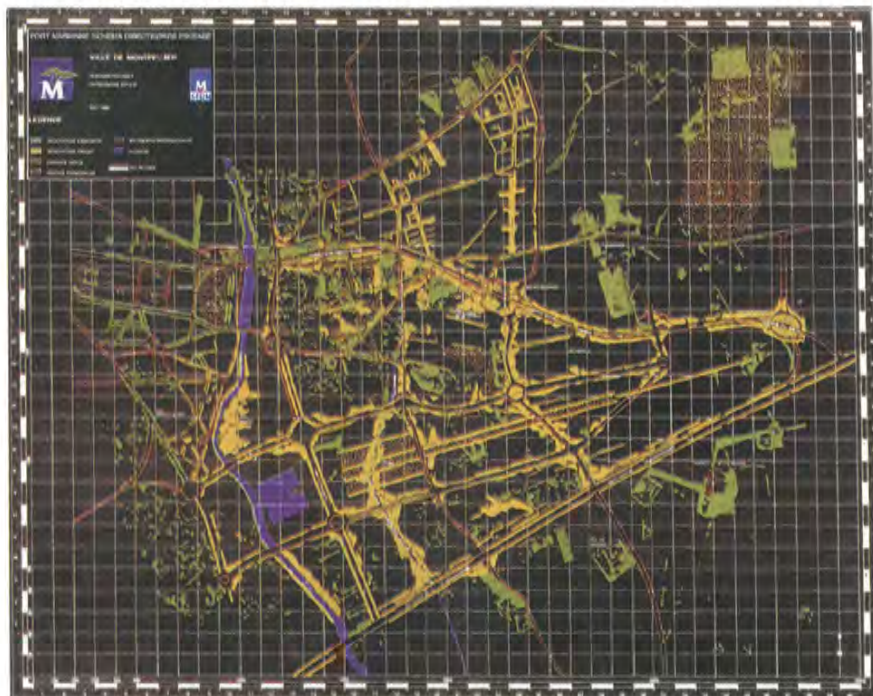
Le mutazioni tecnologiche riducono così l'ampiezza dei siti industriali e avviano la loro ristrutturazione senza che chi ne studia le potenziali trasformazioni abbia il controllo esclusivo del bene fondiario.

I progetti di ristrutturazione di solito interessano ex-siti industriali o agricoli che non hanno più la loro valenza originale; luoghi – situati ai margini di ampliamento dei centri urbani – che sono stati esposti a sviluppi incontrollati. Pongono problemi complessi di ristrutturazione, se non addirittura di rigenerazione ecologica, per poter essere reintegrati nel ciclo urbano.

Si tratta, in questo caso, di risistemare questi territori per inserirli in una logica di rapporti con l'ambiente urbano esistente, rintracciando il "senso" delle trame interrotte, tenendo peraltro conto del loro attuale contesto geografico, sociale ed economico.

La gestazione di questi progetti implica molteplici interventi di soggetti che decidono, e che provocano delle evoluzioni del progetto iniziale, sviluppando quindi un processo di completamento delle trasformazioni i cui ritmi e tempi sono diversi, su territori a geometria variabile.

In questa prospettiva, la nozione di paesaggio si rivela quella che meglio si confronta con la nozione di tempo. L'idea di un cambiamento graduale del paesaggio urbano agisce come un ritorno della città allo stato naturale. Non si tratta più di trasformare la città nel corso di una unica operazione, ma, al contrario, di fare in modo di mettere as-



Montpellier, Port-Marianne
M. Devigne - C. Dalnoky

Schema direttore del paesaggio

Legenda:

Verde scuro, vegetazione esistente

Verde chiaro, vegetazione in progetto

Puntinato rosso, spazi verdi

Rosso, viabilità principale

Viola, vie d'acqua

Fonte: Devigne-Dalnoky, Parigi

sieme tutte le condizioni affinché la città si trasformi grazie all'azione congiunta dei soggetti, guidati da una serie di principi informativi, e delle opportunità.

In questo paragrafo, due esempi in contrasto, ma su scala molto simile, serviranno a chiarire l'intento: il primo, Port-Marianne, è ampiamente avviato, l'altro, la Plaine Saint-Denis, è in via di esecuzione ed entrambi illustrano strategie maturate nel tempo.

Altri progetti, come il complesso delle stazioni di Euralille o l'Avenue de France a Seine-Rive gauche, sono interventi architettonici su grande scala nei quali la realizzazione di un'infrastruttura di grande portata rappresenta il fattore scatenante del progetto urbano stesso. Nelle *villes nouvelles*, come si nota particolarmente a Cergy-Pontoise e a Marne-la-Vallée, il lavoro sulle infrastrutture è consistito tanto nel rendere visibile la geografia e la città, quanto nel dominare le visuali che si hanno a partire dagli assi di transito. L'intento è tutt'altro che a Euralille e a Seine-Rive gauche: in questo caso, infrastruttura ed edificazione futura sono direttamente collegate e mantengono un aspetto legato al paesaggio urbano.

La costruzione di grandi opere d'architettura in città implica, anche, una rimessa in scena dei siti associati al simbolismo degli impianti portanti (Biblioteca François Mitterrand, prolungamento del Grand Axe a ovest del Grande Arche della Défense, Stade de France). Questi casi sono i più rappresentativi dei limiti e delle difficoltà legate alla volontà di concepire – nei dintorni di questi grandi siti – spazi urbani abitabili nel quotidiano, tramite la pianificazione delle transizioni di scala e della continuità

tra i quartieri vecchi e quelli nuovi.

Il fulcro del problema risiede allora (oltre che negli aspetti tecnici di fattibilità) nel voler fare convivere delle scale opposte, se non contraddittorie: quella di una città nel quotidiano e quella di un territorio più vasto legato ai flussi dei grandi assi di circolazione, ferroviari o autostradali, e caratterizzato da una intensa mobilità. Questa problematica è al centro dei grandi interventi metropolitani. La sovrapposizione dei modelli di adattamento e delle mobilità locali, regionali e internazionali, è tanto più complessa in effetti, di quanto nella maggior parte dei casi si accompagna ad una riflessione sul monumentale e sulla rivalorizzazione dei siti.

La prima preoccupazione in rapporto alla creazione di una grande opera d'architettura è la definizione dei principi ordinatori strutturali. In tale ottica, le grandi infrastrutture sono viste come le linee di forza del paesaggio e svolgono un ruolo determinante per la scala del territorio. Il paesaggio di queste grandi infrastrutture può così concorrere all'identità e alla continuità dei quartieri che esse attraversano. Continuità e consequenzialità impongono di considerare le grandi dimensioni unitarie, gli elementi di continuità e di transizione all'interno di segmenti urbani differenti. L'articolazione delle infrastrutture con l'architettura non si definisce più – come si faceva al primo apparire delle *villes nouvelles* – in termini di gerarchia e di netta separazione dei flussi. Procedure che allo stesso tempo globalizzano e siano più dettagliate tendono a legare tra loro le diverse scale della mobilità e degli usi per arrivare a dispositivi concreti che possano articolare. I terrazzamenti inseriti

nel paesaggio progettati da Bruno Fortier per Seine-Rive gauche rappresentano, per esempio, una soluzione di questo tipo. Il dispositivo spaziale risponde ad un'esigenza geografica, quella del trattamento di una nuova sopraelevazione di Rue du Chevaleret. Per garantire il passaggio tra la lastra di copertura della ferrovia e rue du Chevaleret che è più in basso, Fortier propone la sistemazione di una serie di giardini pensili che assicurino l'attraversamento tra le costruzioni sulla copertura e la strada al livello inferiore.

L'installazione di una stazione TGV a Lille (e il concetto di "Triangolo delle stazioni" che ne deriva), così come la copertura dell'autostrada a ovest della Défense, o la copertura della A1 tramite l'avenue Wilson nella Plaine, con i suoi superamenti, testimoniano questo tentativo costante da parte dei progettisti di articolare strettamente le operazioni monumentali al tessuto urbano "ordinario". Si ritrova ugualmente nell'organizzazione delle diverse sequenze spaziali lungo l'avenue de France tra la stazione d'Austerlitz, la biblioteca François Mitterrand e i Grands-Moulins.

Il ruolo delle infrastrutture è sempre quello di legare le sequenze, ma anche di definire grandi unità di suddivisione che determinino in sé degli spazi progettuali dalle qualità peculiari. L'introduzione del concetto di segmentazione è interessante perché ogni spazio può così beneficiare di un'attenzione particolare. Gli effetti di questo lavoro di segmentazione sono palesi nella Plaine Saint-Denis dove la copertura dell'A1 tramite l'avenue Wilson dà luogo ad una suddivisione del grande giardino centrale in diverse zone tematiche. Ogni volta

viene creato un legame con il territorio immediatamente circostante. L'unità della copertura, come opera e come monumento, coesiste con questa segmentazione. Si tratta di due scale differenti che si è dovuto articolare e questo passaggio costante da una scala all'altra rappresenta una delle problematiche insite in questo tipo di progetto. L'introduzione della segmentazione, della diversificazione dei luoghi su percorsi tuttavia omogeneizzati dalla velocità della circolazione è così divenuta una delle principali problematiche del lavoro di coordinamento. L'accettazione di una riflessione estetica riguardante le infrastrutture non è effettivamente la stessa quando queste debbano tenere in considerazione gli usi quotidiani della città. Si attua una trasformazione del significato stesso delle infrastrutture che influisce sul lavoro dei progettisti e, quindi, sulla forma alla quale si arriva.

Questi nuovi imperativi portano a nuovi modi di agire e all'elaborazione di nuovi strumenti per gestire e orientare nel tempo la padronanza del progetto urbano e i suoi obiettivi qualitativi. Questo è quello che cercheremo di chiarire analizzando progetti contemporanei come quelli di Port-Marianne a Montpellier, della Plaine Saint-Denis a nord di Parigi o di Euralille.

La città-parco: Port-Marianne a Montpellier

Il comune di Montpellier ha colto l'occasione della pianificazione di importanti infrastrutture come la costruzione di una autostrada, di un aeroporto internazionale, di una stazione TGV e la canalizzazione del fiume Lez, per riequilibrare geograficamente la città verso il litorale marittimo. Il percorso dell'autostrada e delle sue intersezioni è diventato un reale supporto allo sviluppo dei poli dell'attività industriale dell'alta tecnologia e dei nuovi quartieri residenziali. Questo complesso doveva, alla fine, permettere di creare un nuovo accesso alla città. Nella strategia montpelleriana, la logica economica era evidente. La città preferiva legare il suo avvenire alle grandi vie di comunicazione nazionali e regionali piuttosto che perseguire lo sforzo delle infrastrutture e dei collegamenti con i quartieri dei grandi agglomerati a nord-ovest che ne erano peraltro sprovvisti.

Questo sviluppo verso est era visibile già

da tempo nei progetti pianificatori della città. Il piano urbanistico di Eugène Beaudoin degli anni '40, in particolare, metteva in scena questo potenziale in una chiara sistemazione urbana. Spostando il quartiere Antigone a est del centro, l'estensione della città verso il nord e le colline venne bloccata. Si trattava dunque di una scelta politica ed economica. Questo riutilizzo territoriale si può comprendere alla luce delle sue dimensioni geopolitiche; mentre, il suo riposizionamento, è stato studiato per contrastare la concorrenza delle vicine Nîmes e Barcellona.

Lo sviluppo di Montpellier verso est è stato attuato secondo un progetto coerente, sfruttando le disponibilità fondiaria della città (terreni già occupati da vigneti). A partire dalla fine degli anni '80, si stabilì che il progetto urbanistico di Port-Marianne avrebbe dovuto rispondere a quattro obiettivi prioritari:

- contenere la crescita demografica
- riorientare lo sviluppo della città verso est e verso il litorale mediterraneo
- organizzare lo sviluppo dei nuovi quartieri tramite strutture
- salvaguardare e valorizzare l'ambiente durante la fase di urbanizzazione.

Sulla base di orientamenti così ambiziosi, nel 1987 venne chiesto a Ricardo Bofill uno schema direttore. Il piano di Port-Marianne era particolarmente interessante poiché nato dalla necessità, espressa e voluta dal sindaco, di organizzare una evoluzione di tempo e spazio su grande scala. A partire da quel momento, anche se il processo si è ulteriormente interrotto, anche se non si sono potuti perseguire tutti gli obiettivi, c'è stata una reale riconsiderazione degli elementi strutturali tradizionali della città europea: grandi tracciati, infrastrutture ferroviarie, parchi urbani, elementi sui quali la città si è sempre sviluppata. Sulla scia di Ricardo Bofill, l'armonia e la diversità della città europea si organizzarono partendo dai tracciati. Essa si fonda, contrariamente alla città americana che si rinnova partendo dalle basi fondiaria, su elementi fortemente perenni e che sono in sostanza le vie di circolazione, i grandi parchi urbani e le ampie arterie di collegamento tra le città. La sua ipotesi fu quella di organizzare un territorio partendo dalla pianificazione dei tracciati.

Il lavoro a Port-Marianne ha portato alla creazione dell'immagine di una città-parco, base del progetto in divenire. Essa si è formata in stretta cooperazione con i servizi tecnici della città che hanno elaborato un nuovo POS (*Plan d'occupation des sols*) per la parte orientale del Lez. La spinta data dal progetto orientativo di Bofill, malgrado i rischi ulteriori, è stata seguita nei diversi programmi dei concorsi indetti in seguito per definire il carattere di ciascuno dei quartieri associati ad una ZAC (zone d'aménagement concerté).

Ricardo Bofill voleva gestire la variazione di scala – implicita nel progetto di espansione della città – al di là del quartiere Antigone e suddividere i quartieri residenziali e le relative strutture a est attorno ai due assi di sviluppo: l'asse ovest-est sottolineata da un grande parco, e l'asse nord-sud definito dal corso del Lez, elementi considerati anche da E. Beaudoin nel suo progetto del 1941 come parti importanti dell'ossatura sulle quali nel futuro organizzare le zone di ampliamento.

Il congiungimento di questi due assi forma il centro della composizione, con i bacini del porto e il quartiere Jacques Coeur che li circonda. In questo progetto, nella parte occidentale di Port-Marianne viene rispettato un insieme di programmi: case popolari e alloggi in affitto, attività, spazi verdi, strutture private e pubbliche (tra cui, in particolare, l'università). L'est e la parte anteriore dell'autostrada A9 sono riservate allo sviluppo delle zone di attività del polo tecnologico. Un triangolo di arterie stradali (l'autostrada A9, l'avenue Pierre Mendès-France e l'avenue de la Mer) definisce l'irrigazione primaria di un territorio che si estende su 650 ettari circa, un assetto secondario di viali urbani le collega e delimita i diversi quartieri. Una serie di vie abbastanza gerarchizzate (strade a scorrimento veloce, viali urbani, arterie di collegamento, rete stradale di servizio) vanno così a creare un reticolato sul territorio di estensione della città e rappresenteranno la spina dorsale per l'edificazione dei quartieri.

L'evoluzione del progetto di Port-Marianne: un'alternativa più organica

Lo schema strutturale esprimeva una visione a lungo termine capace di spostare da 20 a 30 anni lo sviluppo della città. Il nuovo assetto si affermò come struttura portante dell'urbanizzazione futura.

Il tracciato iniziale della rete viaria di Ricardo Bofill ha dato luogo tuttavia a negoziati in occasione degli studi esplorativi ed è stato oggetto di modifiche durante la realizzazione. La ripresa dei principi urbani di Antigone ha portato all'abbandono del primo schema strutturale e della grande composizione classica. La flessione dei tracciati originari, durante la loro registrazione nel POS e in seguito in termini di realizzazione, ha portato a tenere conto dell'aspetto e della realtà della periferia esistente (in particolare la mitizzazione dei centri commerciali) e a lavorare di più sull'idea di un'urbanistica della natura, a bassa densità. La rottura con Antigone si traduce allora in sistemi gerarchizzati di infrastrutture da una parte e dall'altra in organizzazione del traf-

*Montpellier, Port-Marianne
M. Desvigne - C. Dalnoky
Parco di Lez e il collegamento tra l'uscita
dell'autostrada e il centro della città*

Fonte: Desvigne-Dalnoky, Parigi

fico che lascia grande spazio ai pedoni, alle promenade e alle biciclette. Ne risultano tracciati snelli e ampi, relativamente urbani. La visione ideale di una terra vergine come più o meno aveva Ricardo Bofill, rifluisce davanti alla mitizzazione della macchia mediterranea. Una nuova urbanistica dei parchi accompagna così i viali e i lungofiume costruiti e portatori di una certa densità e, inoltre, dà largo spazio al paesaggio. Se viene mantenuto l'assetto, il suo adattamento ai sistemi esistenti gli fa allora perdere la sua ortogonalità. Una nuova gerarchia nel sistema paesaggistico si prende la rivincita: i boschi già esistenti o da realizzare, i giardini pubblici, gli spazi verdi comuni, le piazze e le isole di verde. Le passeggiate si collegano allora tramite attraversamenti per raggiungere il parco, i boschi nascondono l'autostrada, le vie di circolazione si differenziano nettamente in sistemi interni ed esterni. Questa considerazione d'insieme e la sua realizzazione nella scala più fine dei quartieri verrà ancora approfondita da Michel Desvigne e Christine Dalnoky, incaricati dell'elaborazione di un piano paesaggistico.

Desvigne e Dalnoky si sono basati, per il loro progetto, su di una trama più aleatoria e sulla macchia mediterranea che caratterizzava il luogo. Hanno esaltato i boschi e i boschetti esistenti, insistito sull'allineamento dei grandi assi creato nuovi giardini pubblici. Le vie di circolazione si differenziano nettamente per come le si gestisce. L'asse dell'avenue Pierre-Mendes France – collegamento tra l'autostrada e il centro, diventato un vero e proprio viale urbano – è stato oggetto di un vasto programma di rimboschimento dove dominano le pinete.

La procedura che ha prevalso a Montpellier consiste meno che in altri luoghi nell'adattare le infrastrutture al loro ambiente naturale piuttosto che dotarle di un carattere più urbano. È tuttavia il loro confronto con le ragioni del luogo ed una certa inerzia nella concezione stradale della rete viaria che ha portato a ridirezionare lo schema direttore stradale di Bofill verso una maggiore organicità ed una migliore articolazione rispetto al territorio e al paesaggio mediterraneo. In questo, può essere che la procedura montpelleriana crei un'alternativa più morbida nell'espressione del rapporto tra i grandi elementi strutturali e il paesaggio, che si riallaccia al concetto di gerarchizzazione e di organicità dei tracciati mentre la riattualizza attraverso una cura attenta ai diversi stili di mobilità.



***I quartieri di Port-Marianne:
un agglomerato diversificato
in continuità con il centro della città***

Nei progetti di partenza era già presente l'idea che Port-Marianne avrebbe dovuto presentare un volto diversificato e che, contrariamente ad Antigone, la sua pianificazione avrebbe dato luogo a interventi di svariati architetti. Il solo lavoro portato a termine sui diversi quartieri è quello di Consuls-de-Mer, la cui trama urbana prevedeva una continuità con il quartiere Antigone. È il solo quartiere che abbia dato luogo ad un inizio di articolazione tra le direttive generali e la realizzazione condotta dall'architetto responsabile del lavoro, Rob Krier. Questo

è dovuto probabilmente alla sua posizione particolare ai margini del centro della città, in contatto con l'estensione di Antigone fino al Lez.

Infatti, la domanda nei confronti dei progettisti si è modificata via via che si delineavano le idee della città sulla creazione di nuovi quartieri. Del primo schema di Bofill si è mantenuta l'idea di una urbanizzazione del parco che si è evoluta verso un rapporto più stretto con il contesto paesaggistico.

A Montpellier c'è stata una forte domanda di alloggi che permetteva di mantenere un tasso annuale elevato di messa in opera di agglomerati abitativi. I quartieri sono stati quindi realizzati velocemente. In termini di impegno operativo, solo la creazione di sva-

riati quartieri differenziati avrebbe permesso di adattare i ritmi di crescita della città alle esigenze economiche ed urbane.

La considerazione che le infrastrutture potevano essere nocive ha, d'altra parte, determinato la divisione dei settori residenziali e delle attività. Il settore delle attività di Port-Marianne, nella zona orientale, costituisce così uno schermo acustico nei confronti di autostrada e aeroporto. Si trova nella posizione di accesso alla città in prossimità dei mezzi di comunicazione a lungo raggio. La zona residenziale e delle attività realizzata in prossimità del Lez e del centro doveva, in sé, favorire l'organizzazione dei quartieri vivi e protetti dagli agenti nocivi.

Il piano urbanistico di Port-Marianne realizza, così, una vera e propria estensione di Montpellier verso il mare, declinata in una serie di progetti conquistati quartiere per quartiere come se dovessero rivestire una

identità diversa a seconda della loro situazione. La loro densità e il loro carattere, più urbano o più paesaggistico, vengono definiti in funzione di diversi criteri, come la vicinanza con il centro di Montpellier della ZAC di Consuls-de-Mer, o la sua lontananza causata dai Giardini della Lironde e Blaise Pascal, o la posizione delle strutture universitarie associate ad alloggi per il quartiere Richter, o la presenza del porto per Jacques Coeur.

I primi quartieri rientrano in una logica di sviluppo fondata sulla cura della continuità del tessuto urbano e sulla suddivisione in fasi, sotto forma di ampliamenti successivi del tessuto, partendo dal centro della città verso e lungo il Lez. La struttura urbana dei quartieri Richter e Jacques Coeur, raggiunta in due tappe successive, mostra questa strategia. Essi si completano per costituire il polo centrale di Port-Marianne, prolungando il centro della città già ampliato con Antigone. Due elementi strutturali formano l'armatura di questa operazione: il porto e la Faculté de droit, vale a dire strutture slegate dal livello di agglomerazione. Un altro elemento importante, il grande parco, accompagna e formalizza l'asse di Port-Marianne fino al bacino.

I criteri di controllo della qualità urbana

Si è privilegiato il controllo di qualità del paesaggio urbano partendo da una ridefinizione dei vari interventi. I volumi mantenuti sono stati fissati in modo simile a quanto effettuato nel vicino quartiere Richter, rispettando i coni visivi regolamentati dal comune nel quadro del POS. Si trattava di rispettare, a partire da Port-Marianne, un certo numero di viste sulla città. Quanto al porto stesso, si può percepire la sua forma dall'avenue de la Mer e dal parco.

La sistemazione degli spazi e dei percorsi pubblici doveva inoltre:

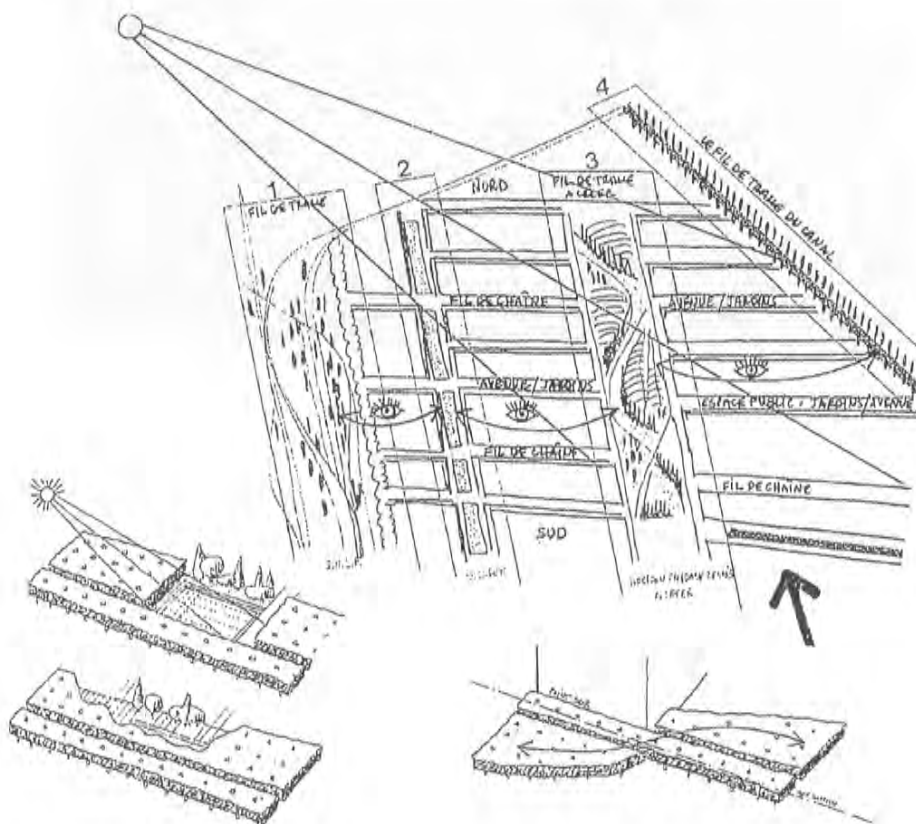
- assicurare continuità funzionali (pedoni e ciclisti) con il quartiere Richter, il parco, il Lez, il settore sud
- consentire la sistemazione di prospettive e trasparenze visive verso il porto, avenue de la Mer e avenue Marie-de-Montpellier, il ponte Zucharelli e la riva destra del Lez
- assicurare un imponente senso di continuità di gestione tra il porto e il parco, grazie alla presenza dell'acqua e alla combinazione acqua-verde
- favorire la vitalità tramite l'intrecciarsi delle funzioni su di uno stesso spazio pubblico

• portare le differenze di livello tra la superficie dell'acqua del porto e i diversi terreni naturali (quartiere, viale, parco)

• integrare i principi dello schema direttore del paesaggio di Port-Marianne.

Il POS ricorda anche che l'avenue Marie-de-Montpellier ha un ruolo fondamentale tanto sul piano di funzionamento della circolazione orientale – farà da supporto al tram – quanto su quello della composizione d'insieme. La sua concezione è stata decisa da Adrien Fainsilber e da Michel Desvigne.

A questo punto dello studio, il quartiere Jacques Coeur rappresenta una fase conclusiva della procedura, poiché tutti i suggerimenti, le raccomandazioni e i principi integrati al capitolato degli oneri arrivano anche dal POS. Il regolamento del concorso mostra la coerenza della procedura che, pur essendo cumulativa, resta perfettamente rigorosa riguardo ai diversi sistemi di controllo attuati. Mette in evidenza la direttiva nei confronti dei progettisti di quartiere, gli elementi con i quali si devono articolare e che costituiscono il contesto stesso del loro lavoro, vale a dire l'avenue de la Mer e l'avenue Marie-de-Montpellier. Questi ultimi rientrano nella concezione urbanistica globale e nel coordinamento del sistema degli spazi pubblici dei quali si occupano architetti e paesaggisti. Questo tipo di coordinamento urbanistico implica un lavoro di affinamento di tutte le caratteristiche a monte, e in particolare del trattamento delle articolazioni e delle transizioni, come abbiamo ricordato attraverso l'evoluzione della composizione urbana e del paesaggio.



Le Plaine Saint-Denis,
Ile de France
Equipe Michel Corajoud
Progetto paesaggistico
Fonte: Atelier Michel Corajoud

**Una ricomposizione urbana
su larga scala:
il progetto di Plaine Saint-Denis.
Le pedine strategiche del progetto
su scala metropolitana**

La Plaine Saint-Denis, con la Défense, il sito di Billancourt e la Seine-Amont, fa parte di uno dei quattro settori strategici di sviluppo presenti nel nuovo schema direttore dell'Île de France, pubblicato nel 1994. Questi settori sono stati individuati come aventi un ruolo fondamentale nella riqualificazione della piccola corona e della zona centrale dell'agglomerato parigino.

Secondo il progetto di massima dello schema direttore dell'Île de France dell'ottobre 1991, la Plaine Saint-Denis si situa nella densità dell'arco di nord-est, la cui vocazione industriale ha lungamente contribuito alla ricchezza economica della regione. La disindustrializzazione e le sue conseguenze, richiedono uno sforzo particolare per un intervento forte su questo settore che ingloba tre entità territoriali contigue e diversificate: la Plaine Saint-Denis, le zone di Aubervilliers, il canale Ourcq, Bobigny e Le Bourget. Questa prospettiva d'insieme ha l'ambizione di realizzare uno spazio urbano di grande qualità che dovrebbe formare un tutt'uno con i centri esistenti e il canale Saint-Denis, e costituire l'armatura di una ricomposizione urbana su vasta scala. L'attuazione di una rete più densa di trasporti urbani, la ristrutturazione della rete stradale, il rafforzamento in loco degli istituti di formazione (in particolare il CNAM) hanno rappresentato i punti di forza del progetto di ristrutturazione della Plaine; aspetto a cui si aggiungeva la prospettiva dell'insediamento di industrie di punta così come di laboratori, 30.000 nuovi posti di lavoro si creeranno nel giro di 25 anni. Parallelamente, la creazione di 20.000 alloggi dovrebbe contribuire a raggiungere un buon equilibrio tra occupazione e unità abitative.

La Plaine Saint-Denis non è un'entità amministrativa. Copre un territorio composto da quartieri appartenenti alle tre città di Aubervilliers, Saint-Denis e Saint-Ouen, in più la città di Parigi possiede dei vasti appezzamenti occupati dai Magasins Generaux e dagli argini del canale. Le tre città della Seine-Saint-Denis hanno dovuto impiegare una procedura intercomunale attiva. Numerose tappe di riflessione e d'intervento si sono succedute al fine di contenere il processo di espansione dei terreni industriali incolti a partire dalla loro apparizione nel 1965. Dal 1984 "La Plaine-Renaissance", sindacato intercomunale che riunisce le città del dipartimento di Seine-Saint-Denis, porta avanti un progetto di sviluppo economico ed è incaricato di promuovere la nascita di imprese sulla Plaine, portando avanti un centro di documentazione che rappresenta la memoria storica del luogo.

**Una visione cronologica
delle tappe del progetto**

Il progetto ha attraversato numerose fasi di evoluzione.

Un primo periodo dal 1985 al 1990 è stato segnato dalla costruzione di diversi istituti di formazione (tra cui il CNAM), di centri di ricerca (EDF, Rhône-Poulenc, Roussel, UCLAF), i locali industriali-terziari della ZAC della Montjoie (SODEDAT), nuovi depositi della RATP e un albergo. Questo periodo si è concluso con la Carta intercomunale di pianificazione, messa a punto dalle città e dal sindacato misto (Plaine-Renaissance).

Durante la seconda fase, gli eletti concretizzarono poi gli obiettivi della carta attraverso due decisioni che permettono loro di dotarsi di strumenti di sviluppo e di pianificazione:

1. fare lavorare squadre di architetti, urbanisti e paesaggisti durante una consultazione originaria lanciata nel 1991, per elaborare un progetto comune sull'insieme del territorio della Plaine. Questo gruppo di progettisti, Yves Lion, Michel Corajoud, Pierre Riboulet, Bernard Reichen e Philippe Robert, con l'eccezione di Christian Devillers, si riunirà in seno a un GIE, sotto il nome di Hippodamos 93, per lavorare coralmente e realizzare una struttura capace di affiancare in modo continuativo il processo di fattura accanto ai servizi delle città. Questo lavoro portato avanti fino al 1994 è stato sostenuto dagli eletti delle tre città coinvolte.

2. La creazione della SEM d'Etat Plaine-Développement, incaricata dell'orientamento degli studi, che ha segnato l'inizio di un lavoro concertato tra le città. Inoltre sono stati realizzati i cantieri TGV a nord, la ZAC di Cornillon nord, i cantieri di Saint-Gobain e nella zona Pleyel, la sede EDF-GDF.

Nel febbraio del '94, viene avviata la terza fase, con la decisione di concentrare nella zona settentrionale di Parigi tutti i mezzi attuativi della politica della città (GPU e Contratto di sviluppo urbano per i comuni di Saint-Denis, la Courneuve e i vecchi quartieri di Aubervilliers) mostra la volontà dello Stato di far convergere gli sforzi su questo territorio. Lo Schema direttore di pianificazione e urbanizzazione dell'Île de France viene reso pubblico nell'aprile del '94, la Plaine vi viene indicata come zona prioritaria.

Quello stesso anno, i Magasins Generaux

accettano di anticipare le disposizioni del progetto prima della loro registrazione regolamentare attraverso la creazione di una prima strada est-ovest sul loro sito, dimostrando così la loro fiducia riguardo al progetto a lungo termine.

I posti di lavoro della Plaine sono passati da 29.000 a 38.000 tra il 1989 e il 1992.

Infine, nel 1993, dopo un periodo di attesa, la decisione di realizzare l'opera del Grand Stade a Saint-Denis sui terreni di Cornillon, velocizza il processo di pianificazione. Vengono prese decisioni di importanza eccezionale per l'avvenire del sito: la ricostruzione e lo spostamento della stazione Plaine-Voyageurs RER C, l'apertura di una nuova stazione sulla linea RER D, il prolungamento futuro della linea 13 della metropolitana e, infine, lo studio e la realizzazione immediata della copertura dell'autostrada A1. La mobilitazione dei partner economici e istituzionali pare alla fine efficace e rilancia la dinamica e lo sviluppo delle attività di ricerca e di formazione.

Rimangono tuttavia delle questioni in sospeso. Fa discutere la questione riguardante la necessità di definire una padronanza dell'operato urbano per perseguire coerentemente le azioni già intraprese. Tutti si accordano per constatare l'inadeguatezza degli strumenti tradizionali della pianificazione, in particolare le ZAC, di fronte a tale territorio e alle problematiche complesse che ne scaturiscono. Nascono ipotesi di nuove configurazioni che permettano una migliore cooperazione tra i diversi soggetti coinvolti. C'è una volontà di rinnovamento tanto nei confronti del ruolo dello Stato che riguardo alle procedure e alle mentalità.

Le strategie di riqualificazione spaziale

Il caso della Plaine non è certamente isolato. Il problema si presenta nello stesso modo in tutte le grandi zone industriali contemporanee. Una preoccupazione costante delle città è quella di offrire spazi pubblici accoglienti alle imprese desiderose di insediarsi nel loro territorio. I capitolati degli oneri danno spesso luogo a negoziati riguardo alle modalità del loro insediamento in loco. Tuttavia, è difficile imporre delle restrizioni architettoniche a stabilimenti industriali dalla vita breve e che rispondono a esigenze in continua evoluzione, quindi viene lasciata una certa libertà a costruzioni di questo tipo. Inoltre, come ha fatto notare Yves Lion, l'evoluzione tecnologica fa in

modo che le attività di ricerca, di formazione e i laboratori o le industrie di alta tecnologia legate alla ricerca, non generino più agenti nocivi che li renderebbero incompatibili per esempio alla vicinanza dell'abitato.

È quindi con questi particolari argomenti che Yves Lion, Michel Corajoud e l'équipe del GIE hanno avviato la loro opera di riqualificazione del territorio della Plaine. Secondo Michel Corajoud, si trattava non tanto di elaborare un progetto in senso proprio, quanto una strategia, un insieme di interventi che si sviluppassero nel tempo, mirati a obiettivi qualitativi precisi. Privilegiando le qualità degli spazi pubblici e del paesaggio, il piano urbanistico vuole definire e sintetizzare, in forma essenzialmente grafica, i grandi elementi della futura evoluzione. Questa metodologia progettuale è stata difesa come alternativa alla lista di regole sulla forma delle costruzioni private. Nel caso della Plaine fu necessario rinunciare. I suggerimenti spaziali avanzati dal GIE hanno cercato di risolvere una delicata equazione tra l'ingunzione politica, la vocazione economica del sito e l'esigenza di un riutilizzo urbanistico qualitativo.

La valorizzazione visiva della zona non poteva essere fatta solo di elementi così circostanziali ed effimeri come gli stabilimenti di produzione, di commercio all'ingrosso o le sedi dei grandi gruppi industriali; si sono dovuti trovare – anche – referenti comuni tanto in materia di ambiente che di strutture e di modelli di luoghi di lavoro. Si sono dovuti definire obiettivi di qualità: non si trattava di creare una zona industriale particolarmente ricca e di successo, quanto di introdurre elementi d'insieme che le dessero un carattere urbano, approfittando degli sconvolgimenti che provocano le nuove forme di lavoro. La zona della Plaine era proprio allora segnata dalla monofunzionalità caratteristica dei luoghi di insediamento dell'industria pesante. I modelli di occupazione polivalenti e una certa commistione potevano diventare il nuovo orizzonte della sua pianificazione. La riflessione sulla commistione si fondava, in effetti, sulla constatazione che tutte le nuove industrie che sarebbero state accolte nella zona non erano inquinanti e che non c'era, in questi termini, nessun ostacolo perché si stabilisse una coabitazione relativamente stretta tra habitat e luogo di lavoro, poiché le esclusioni reciproche attuate sul sito fino a quel momento, non avevano più ragione d'essere. Nella misura in cui niente giustificava più la divisione habitat/lavoro, la riqualificazione spaziale delle zone pubbliche aveva il doppio vantaggio di rappresentare una carta vincente, non solo per attirare nuove imprese, ma anche per ricreare le condizioni favorevoli alla nascita di una città eterogenea. Prendendo atto del fatto che il controllo tipologico o stilistico dei piani di costruzione non funzionava, le ambizioni per la città si sono fondate sull'idea di un reti-

colo ricco che tessesse le relazioni tra frammenti urbani disparati e il trattamento dello spazio pubblico e del paesaggio urbano. Questo principio pare essere l'unica garanzia del carattere durevole delle qualità strutturali del territorio, nonché vettore principale di una comune appartenenza.

Dalla scelta di una trama che riconsideri i grandi orientamenti cardinali è nato il lavoro di questa unità territoriale, concretizzata da Michel Corajoud nel progetto paesaggistico, sottolineando i suoi orizzonti e le sue linee di forza.

La Plaine, malgrado i suoi limiti, presentava dei punti vincenti: un asse principale da ricostruire (la Nationale che collega Parigi a Saint-Denis), l'antico percorso della rue du Landy, strada di arroccamento che collega tutti i comuni a nord di Parigi, gli argini del canale da riutilizzare come viali, la rue des Fillettes che segna il confine tra Saint-Denis e Aubervilliers che poteva diventare catalizzatrice di una unità tra i due comuni tramite la collocazione di un tram. La ricomposizione paesaggistica proposta da Michel Corajoud si è basata anche su questa matrice esistente, e sull'idea di un principio di creazione di paesaggio e di trattamento degli spazi pubblici che renda leggibili i suoi orientamenti e le sue prospettive. La copertura dell'autostrada restituisce oggi l'ampio spazio del viale e offre una passeggiata alberata. Ad ovest, il canale si presenterà come un parco in linea, grazie allo sfruttamento razionale dei suoi argini e dei suoi viali ai viali aperti da est a ovest. Questa trama dovrà infine portare ad un *tessuto ininterrotto* di collegamento e di circolazione fino al carrefour Pleyel, il cui nodo autostradale va ripensato, e si riallaccia alla geografia di questo territorio, luogo di passaggio tra Parigi e Saint-Denis.

Collegare città e periferia: il progetto di Euralille

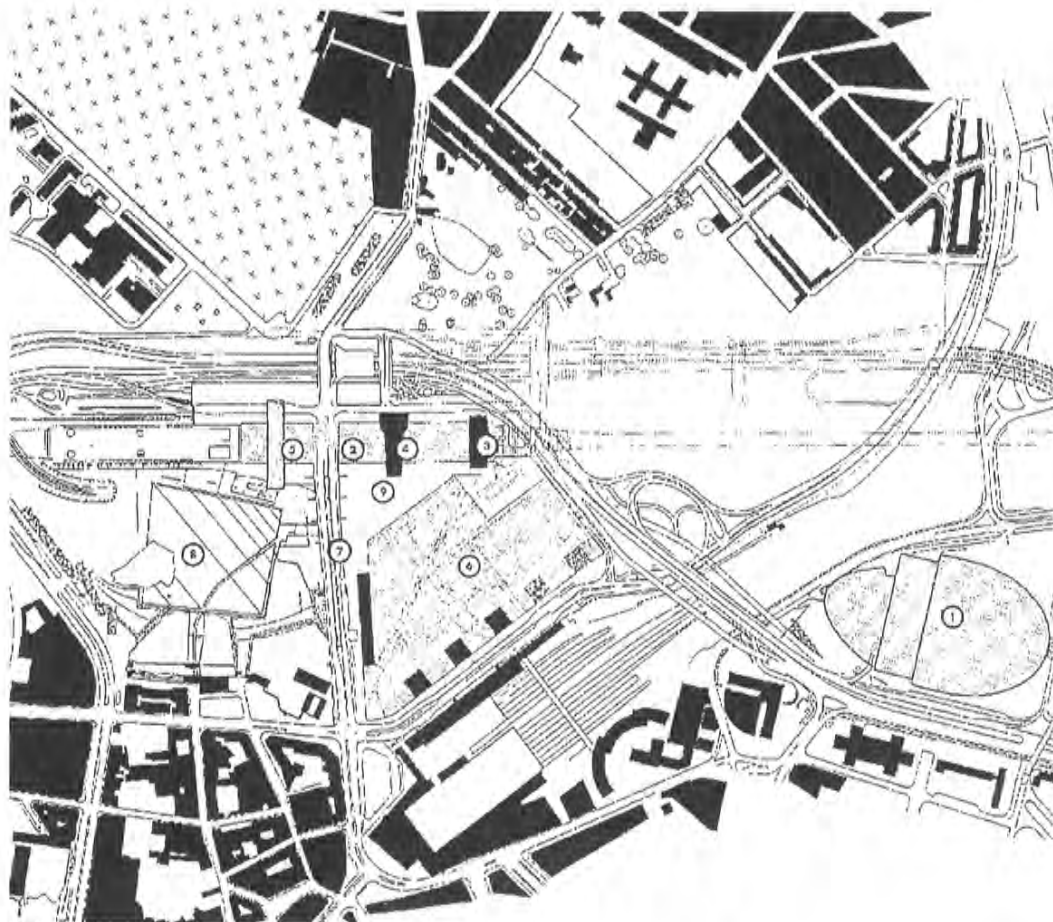
L'importanza che assumono il rapporto delle infrastrutture con il paesaggio (naturale o urbano) e la padronanza dei tempi (brevi o più lunghi), sembra essere una costante dei progetti su grande scala. Ne deriva un rinnovamento delle modalità del lavoro di concezione e coordinamento. Il lavoro di concezione si elabora a monte, in un ambito di dispositivi di riflessione e orientamenti collettivi, nel quale progettisti, architetti, urbanisti, paesaggisti, addirittura economisti e giuristi si avvicinano sempre di più. Questa evoluzione dei metodi ha un impatto sulle forme urbane che ne derivano? Questo è uno dei problemi analizzati dallo studio seguente.

In questa ottica, il progetto e l'attuazione di Euralille offrono una possibilità particolare di riflessione a causa della condensazione dei tempi di concezione e edificazione delle infrastrutture e dei fabbricati. Vi si

rilevano modalità particolari di coordinamento tra il progettista e diversi soggetti, pianificatori e realizzatori di opere singolari, accomunati da un'idea allo stesso tempo unitaria e pluralistica, costretta da rigidità tecniche e da tempi straordinari. Applicati su differenti registri di scale operative – in tempi brevi e secondo ritmi intrecciati – i coordinamenti si declinano su numerosi canali ed entrano in collisione.

Il direttore dei lavori, Jean-Paul Bailetto, e il progettista responsabile, Rem Koolhaas, di Euralille hanno messo a punto una singolare procedura di collaborazione. Il lavoro di coordinamento, portato avanti congiuntamente, è stato un lavoro di mediazione tra logiche contraddittorie. Doveva dare modo di regolare problemi multipli di interfaccia tanto sul piano dei collegamenti spaziali tra i diversi progetti che costituiscono il complesso, quanto su quello dei tempi della loro realizzazione, spesso subordinati (come per esempio la copertura della stazione e le torri che si sono dovute edificare). Se l'oggetto del lavoro di coordinamento a valle si è ampiamente impegnato nella gestione tecnica delle opere e dei diversi tempi delle operazioni che si accavallavano, le tensioni causate da questa simultaneità erano state anticipate a monte dalla forma stessa di questa architettura in grande scala, che Rem Koolhaas chiamava *Bigness*. Malgrado l'imperativo dei tempi brevi, egli ha saputo trovare il tempo per attuare espressioni spaziali inedite per un progetto relativamente convenzionale (un hotel, degli uffici, un centro commerciale). Questi programmi sono stati rinnovati con un lavoro di concezione, iterativo e interattivo, che andava dagli incontri preparatori al lavoro con J-P Bailetto e gli architetti ideatori, i promotori e i membri del Cercle de qualité. Il centro commerciale offre così una strada interna, come la maggior parte dei centri commerciali, ma questa strada ha la particolarità di condurre direttamente, in modo fluido e continuo, alla città vecchia e tradizionale, con la sua stazione, le sue stradine e i suoi viali.

Questo lavoro di mediazione si è svolto in modo preponderante grazie a disegni e plastici. Le immagini proposte da Rem Koolhaas ai suoi interlocutori hanno fornito per tutta la durata del processo un ambito per il dialogo e una guida per il progetto. Reali strumenti iconografici, che indicavano la natura delle relazioni dinamiche tra le componenti dell'opera, le volumetrie dei vuoti tra gli edifici e i rapporti visivi. Queste immagini, destinate a trasmettere la qualità dei movimenti e dei rapporti visivi, tramite il gioco d'espressioni preso in prestito ai fumetti (B.D., bande dessinée), esprime un'estetica di scontro visivo dei flussi e degli spazi della metropoli moderna, del quale ciascuno ha potuto identificare la discendenza diretta dai futuristi d'inizio secolo.



Euralille

1. Il Grande Palais di Lille
2. La stazione Lille Europa
3. La torre Lille Europa
4. La torre del Credit Lyonnais
5. La torre dell'Hotel
6. Il triangolo delle stazioni
7. Il viadotto "Le Corbusier"
8. Il parco urbano
9. La piazza

Fonte:
catalogo della Mastro,
Euralille, 1995

**La monumentalizzazione
delle infrastrutture**

Il progetto di Euralille si è innanzitutto annunciato come il mezzo per creare "un segnale urbano forte" in occasione della realizzazione della stazione TGV che collega l'Europa settentrionale all'Inghilterra, via tunnel sotto la Manica. Pur basandosi su un'immagine di extraterritorialità su scala europea, il sindaco della città, Pierre Mauroy, esprimeva anche l'intento di instaurare una continuità tra la città e la sua periferia. Si augurava di spostare i limiti urbani segnati da antichi forti utilizzando i terreni militari disponibili.

È dunque partendo da questi dati significativi che il progetto ha potuto prendere forma. La realizzazione della nuova stazione TGV ai confini della città, in prossimità della vecchia stazione Saint-Sauveur, avrebbe permesso la creazione di un centro direzionale moderno, facendo evolvere l'immagine della città provata dalla crisi del tessuto industriale tradizionale. Rem Koolhaas si è basato principalmente sulle trasformazioni delle infrastrutture ferroviarie e autostradali, pensando che il progetto dovesse far proprie le costrizioni di questo reticolato complesso di comunicazioni e valorizzarne il potenziale.

Il percorso in linea retta del TGV andava

va a urtare i diversi tracciati curvi dell'autostrada, della circonvallazione e degli svincoli. I limiti delle infrastrutture – particolarmente con lo spostamento della circonvallazione – sono stati oggetto di una profonda ristrutturazione. L'autostrada abbassata ha permesso di recuperare uno spazio pedonale. I parcheggi, collegati direttamente con stazione e autostrada, hanno ridotto il flusso delle strade in superficie. Se certi connettori hanno dovuto essere eliminati o spostati per poter costruire, rimane il fatto che le infrastrutture hanno aiutato a organizzare il progetto.

**Spirito ed estetica
di un frammento di città**

Al di là della ristrutturazione delle infrastrutture, Rem Koolhaas si è impegnato a infondere uno spirito ed una estetica urbana a questa parte nuova della città. Il suo lavoro sullo zoccolo della stazione TGV organizza l'insieme come un edificio, studia il funzionamento e l'organizzazione delle diverse unità e presta una attenzione particolare alla loro interfaccia. Il metodo di concezione topologica e dinamica si basa su un diagramma di flussi e di viste che legano le diverse unità, e sui rapporti tra sin-

goli progetti e il progetto di insieme. Rem Koolhaas ha lavorato la linea del cielo che disegna la stazione così come i rapporti di contiguità verticale che uniscono i tunnel dei binari del TGV con gli edifici.

L'architettura di insieme si delinea progressivamente a filo di una definizione dell'articolazione dei diversi oggetti con i vuoti, in termini di flusso di movimenti, di vedute interne ed esterne. Ma il progetto si ferma all'essenza delle cose: non c'è definizione né della struttura né dei materiali. Questo lavoro viene lasciato agli architetti operativi che dovranno gestire gli aspetti quantitativi e materiali dei programmi definitivi (superfici, materiali, costi ...).

Il lavoro sull'architettura implica generalmente una riflessione sull'aspetto materiale, sulle strutture e sui colori per dare corpo alle forme. Rem Koolhaas non si occupa di queste categorie nel progetto di Euralille, si interessa innanzitutto alle articolazioni degli elementi tra loro e lascia queste scelte ai progettisti incaricati della realizzazione delle diverse componenti del progetto. Questi elementi, seppure astratti, sono messi in rapporto come strumenti tangibili di intervento: il lavoro di coordinamento risiede – infatti – in questo sforzo di esplicitazione attraverso l'immagine delle modalità di dialogo e del relazionarsi delle forme e dei dispositivi di un progetto.

Il paesaggio della metropoli del delta

Wouter Reh

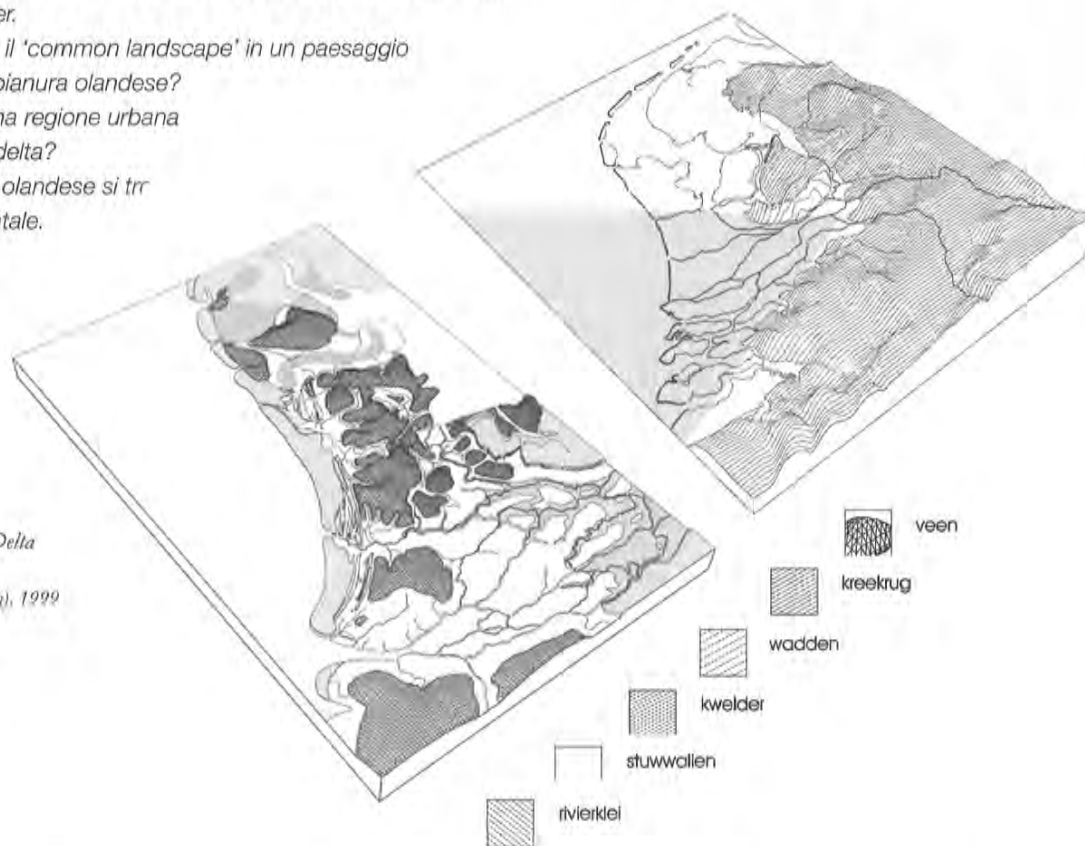
La Randstad (regione urbana) olandese si sta trasformando in una regione europea o in una metropoli. Il paesaggio urbano è pertanto soggetto a influenze che si ritrovano nelle regioni urbanizzate di tutto il mondo e mostra caratteristiche affini, come la frammentazione del paesaggio agricolo e la nascita di una periferia urbana, che acquisisce una crescente importanza funzionale. Ne deriva un 'common landscape' che porta inevitabilmente alla formazione di una metropoli. Vi sono tuttavia anche delle differenze rispetto alle altre zone metropolitane.

Una di queste è la distribuzione omogenea delle città olandesi, secondo uno schema diverso dalla maggioranza delle altre zone metropolitane. Tradizionalmente, l'Olanda è uno 'stato urbano', con una rete di città in simbiosi-competizione.

Un'altra differenza è costituita dalla relazione fra le città e il paesaggio agricolo, che da sempre ha un'organizzazione di tipo urbano. Il paesaggio olandese del polder è nato nel medioevo come un'area bonificata organizzata in modo collettivo. I terreni prosciugati nel diciassettesimo e nel diciottesimo secolo ne costituiscono una razionalizzazione. Le lottizzazioni urbane si basano sugli stessi presupposti e, dal punto di vista tecnico-civile, trovano uno stesso punto di partenza nel sistema del polder.

Come trasformare il 'common landscape' in un paesaggio caratteristico per la pianura olandese?
Come passare da una regione urbana a una metropoli del delta?

Il progetto urbano olandese si trova in una fase sperimentale.



La torbiera olandese.
Il paesaggio naturale del Delta

Fonte:
Zee van Land (Mare di terra), 1999

Lo stato urbano olandese

I Paesi Bassi fanno parte della pianura del Reno inferiore, che confina a sud-ovest con la pianura fiamminga e a nord-est con quella della Germania settentrionale. La linea costiera forma sulla carta geografica una linea che presenta ondulazioni poco pronunciate e si estende dallo Stretto di Calais a Helgoland. La sagoma della costa rispecchia

l'equilibrio fra erosione e sedimentazione. I terreni sabbiosi dei Paesi Bassi costituiscono lo 'scheletro geologico' di un delta composto da fiumi con letti fluviali, meandri, sponde e insenature. Circa nel 3000 a.C., argini di sabbia separarono questa regione dal mare e in seguito dietro di essi si formò una laguna, nella quale si sviluppò una

torbiera, costituendo un disegno ondeggiante di chiazze di torba che ospitavano la sorgente di nuovi fiumi di torbiera. Si è infine creato un territorio continuo coperto da torbiere, che nell'alto medioevo si estendeva senza soluzione di continuità dalle Fiandre alla Germania settentrionale, interrotto soltanto da alcuni fiumi.

*Il paesaggio della torbiera olandese:
la matrice*

La torbiera venne bonificata a partire dall'ottavo secolo e, a Utrecht e nella regione dell'Olanda meridionale, come processo su larga scala che si protrasse dal decimo fino al tredicesimo e al quattordicesimo secolo. Con queste bonifiche medioevali, nella pianura olandese fece il suo ingresso la razionalità. Vi sono indizi che attestano che essa è di origine romana, e costituiscono la *matrice* del paesaggio agricolo olandese. La striscia di terra allungata della regione torbiera costituisce, in un certo senso, il *modulo* elementare del paesaggio dell'intero polder dell'Olanda settentrionale. La larghezza uniforme, la direzione di bonifica e la suddivisione in zone associate all'uso dei lotti di terreno sono gli strumenti elementari che hanno dato vita all'organizzazione territoriale del paesaggio della torbiera. Dal drenaggio e dal prosciugamento delle zone bonificate di torbiera si sviluppò il sistema del polder. Ne nacquero unità territoriali prosciugate, con livelli controllati in misura maggiore o minore.

Nel periodo compreso fra il 1200 e il 1600, lo sviluppo di questo paesaggio agricolo fu spettacolare. A sud del fiume IJ, i contadini si dedicarono all'allevamento, e si sviluppò un'attività di esportazione del bestiame verso le grandi città delle Fiandre, come Brugge, Gent e Anversa. Venne introdotta la coltivazione del frumento estivo per le fabbriche di birra fiamminghe e, successivamente, ad essa si aggiunse l'estrazione della torba. Gli abitanti dell'Olanda settentrionale si specializzarono nella pesca e nel commercio. A supporto della prima, nacque una flotta commerciale, i cui equipaggi vivevano nella pianura. Lungo le coste delle lagune e del Zuiderzee si svilupparono città di pescatori e di commercianti, cui seguì la migrazione di una parte cospicua della popolazione. Questi eventi produssero una società aperta e moderna, per il tempo, basata su un'economia differenziata, sulla proprietà privata, su un mercato dei terreni e sulla manodopera salariata.

Il delta come condizione topografica

Inizialmente, nei Paesi Bassi lo sviluppo delle città medioevali si svolse approssimativamente secondo le stesse direttrici degli altri luoghi dell'Europa occidentale. Il commercio olandese ebbe inizio nel tredicesimo secolo dalle località costiere. La crescita dell'economia monetaria determinò la posizione delle città sulla carta geografica, consentendo al commercio e all'industria di svilupparsi, e trasformando i centri abitati in sedi di mercati e depositi di merci. Il commercio e i finanziamenti facevano parte di questi sviluppi. Oltre alle corporazioni, nacque un'associazione dei commercianti, cui partecipava spesso la nobiltà cittadina. Le

città medioevali divennero così la culla del moderno capitalismo commerciale, che nel diciassettesimo secolo avrebbe condotto alla fioritura dell'Epoca d'oro olandese.

Per queste ragioni, la distribuzione delle città olandesi differisce da quella degli altri Paesi dell'Europa occidentale. Molto prima che si instaurasse una relazione con i Paesi circostanti, come predetto dalla 'teoria dei luoghi centrali' di Christaller, era presente in Olanda fin dalle origini un 'sistema di rete', nell'ambito del quale si svilupparono relazioni aperte a livello regionale e persino internazionale. Le condizioni topografiche del delta olandese imposero la costituzione di una vera e propria rete di città di dimensioni simili, collegate fra loro da vie navigabili. Poiché queste ultime costituivano anche le arterie del retroterra agricolo, ne conseguivano intensi scambi economici con il paesaggio agricolo della laguna. In Olanda venne così a crearsi, fin dal medioevo, uno *stato urbano* con una geografia particolare.

La regionalizzazione dell'economia

Le linee di trasporto fra le città acquisivano un'importanza sempre maggiore. Fin dalla fine del sedicesimo secolo, esisteva un sistema di vie navigabili costituito da fiumi, laghi, corsi d'acqua e canali artificiali. L'Olanda disponeva così di una rete di trasporto molto moderna e comoda per i tempi, che sarebbe stata superata dalla carrozza postale e dalla diligenza soltanto alla fine del diciottesimo secolo.

Grazie allo sviluppo di navi di dimensioni maggiori, la prossimità a vie navigabili più ampie e la costruzione di porti divennero determinanti per la crescita. Amsterdam divenne così il centro della rete regionale. La simbiosi competitiva fra le città consentì uno sviluppo economico che, in presenza di città organizzate in modo centralizzato, avrebbe invece incontrato delle barriere fisiche. Il paesaggio agricolo caratterizzato dai villaggi partecipò pienamente

alla regionalizzazione dell'economia. In termini di organizzazione urbanistica, il paesaggio del delta venne sfruttato in modo del tutto unico.

Nella prima metà del diciassettesimo secolo, il commercio marittimo procurava ingenti guadagni. Le opere di bonifica divennero un investimento proficuo e redditizio. Data la loro vicinanza ad Amsterdam, con la sua grande disponibilità di capitali e il vasto mercato di vendita dei prodotti agricoli, i laghi dell'Olanda settentrionale costituivano un obiettivo a portata di mano. Si avviò così una colonizzazione urbana su larga scala della laguna olandese. In generale, le zone prosciugate risultarono essere un buon investimento. I terreni marini argillosi erano fertili e sufficientemente permeabili da consentire la coltivazione del prezioso frumento.

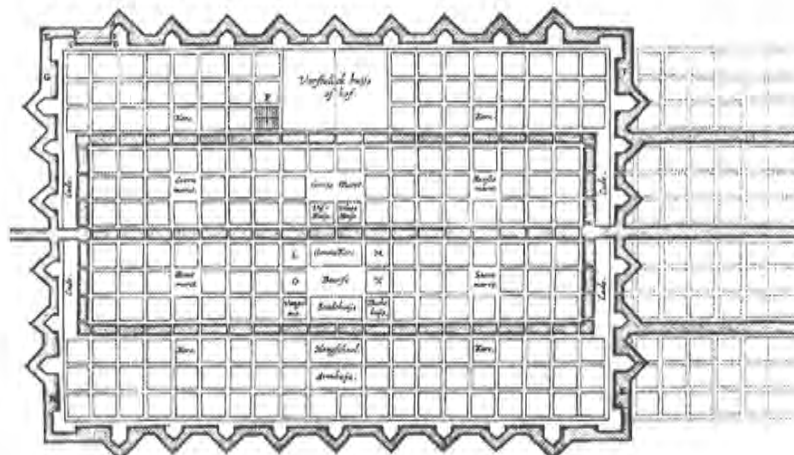
Fine Dutch Tradition

Dalla fine del sedicesimo secolo, i capitani e gli agrimensori olandesi vennero a contatto con i trattati architettonici italiani che rispecchiavano i nuovi ideali estetici del tempo, fra i quali figurano quelli dell'umanista Daniele Barbaro (1576) e degli architetti Andrea Palladio (1570) e Vincenzo Scamozzi (1615). In base a questo orientamento, il Principe Maurizio fondò presso l'Università di Leiden la 'Duytsche Mathematicque', una scuola per ingegneri militari, costruttori di roccaforti e agrimensori.

L'agrimensura

Fino al 1520 non era possibile realizzare carte geografiche corrette dal punto di vista dell'agrimensura, poiché non esisteva un buon sistema per la misurazione mediante triangolazione. Gli agrimensori misuravano sempre le distanze reali, anche se si trattava di chilometri. Dopo il 1530, la preci-

Il modello della città del polder



sione delle carte geografiche divenne molto maggiore, grazie allo sviluppo della misurazione mediante triangolazione. Gemma Frisius, professore universitario di matematica e, successivamente, di medicina, pubblicò nel 1533 il suo metodo, rivoluzionario e accurato, della *sezione in avanti* dei punti di triangolazione. Frisius procedeva come segue. Due punti fissi costituivano la base, e in ciascuno di essi veniva misurata la direzione della bussola rispetto al (terzo) punto da definire, la cui posizione rispetto agli altri veniva determinata per costruzione o tramite un calcolo.

Nel 1612, Jan Pietersz Dou sviluppò un nuovo strumento di misurazione degli angoli, del diametro di 20 cm, dotato di una squadra per tracciare angoli retti, di un indicatore girevole, di una bussola e di un nonio, che consentiva la lettura con una precisione massima di 6 minuti. Questo strumento divenne famoso in tutta Europa come il *cerchio olandese* o il *cerchio di Dou*, e venne utilizzato per misurazioni locali fino al diciannovesimo secolo.

Il rapidissimo sviluppo dell'agrimensura e della cartografia all'inizio del diciassettesimo secolo rivestirono grande importanza per l'architettura, l'urbanistica e le nuove bonifiche. Le carte topografiche disegnate in base alle misurazioni divennero la base per la costruzione di città, per la pianificazione territoriale e per la costituzione del paesaggio razionale dei terreni prosciugati.

La città modello olandese

L'influsso della 'Duytsche Mathematicque' si estese rapidamente ad altri settori della conoscenza. Nell'opera (*Onderscheyt Vande Oirdening der Steden*, [Descrizione] Della pianificazione urbanistica), scritta intorno al 1600 e pubblicata nel 1649 in un fascicolo postumo intitolato *Materiae Politicae*, Simon Stevin (1548-1620), originario di Brugge, progettò la prima città modello olandese, una trasformazione della 'città ideale' di Barbaro, nella quale le esigenze della tecnica militare, nel frattempo completamente rivoluzionata, venivano coniugate con quelle del commercio, dell'industria e dell'amministrazione.

L'innovativo modello di Stevin conteneva tutti i principali elementi per l'organizzazione territoriale della città del polder olandese. Le sue carte topografiche erano realizzate come studi di composizione matematica basati su una griglia. Egli partiva da una forma principale rettangolare, con lot-

ti urbani di circa 600 m². Questa organizzazione rispondeva a un utilizzo della superficie urbana maggiormente differenziato e consentiva, in linea di principio l'espansione della città.

Nello schema di composizione, le caratteristiche della topografia olandese venivano introdotte grazie a uno schema di canali, comprendente anche porti e moli, associato al prosciugamento dei polder circostanti e al collegamento con le acque navigabili. Ciò rendeva il modello di Stevin adatto all'ordinamento razionale del nuovo paesaggio di terreni prosciugati.

Tecnica del polder

Un'importante condizione tecnica per il prosciugamento dei laghi olandesi era la disponibilità di un sistema perfetto di gestione delle acque. I tre elementi principali del sistema del polder con bacino di raccolta sono costituiti dal polder, dal bacino di raccolta e dall'acqua esterna. I canali del polder scaricano l'acqua, attraverso una piccola chiusa o un mulino ad acqua, in un canale più ampio con una corrente, che a sua volta conduce l'acqua verso il bacino di raccolta, costituito da un sistema di specchi d'acqua allo stesso livello, separati dall'acqua esterna e dal territorio del polder confinante, con funzione di tampone, per assorbire le variazioni del livello del polder nei periodi di scarsità e di abbondanza di acqua. Attraverso una chiusa di scarico, con l'ausilio di una pompa, l'acqua del bacino di raccolta viene trasferita verso le acque esterne, i grandi fiumi, l'IJsselmeer e, infine, il mare.

Oltre alla costruzione di dighe e chiusa, rivestì un'importanza essenziale l'invenzione del mulino a vento con testa girevole. Fino a circa la metà del diciassettesimo secolo, si utilizzavano ruote a pale con pescaggio compreso fra 1 e 1,6 metri. Successivamente, numerose ruote a pale furono sostituite da una coclea (vite di Archimede). Per adeguare il pescaggio limitato dei mulini con ruote a pale alla profondità richiesta dai nuovi impianti di prosciugamento, essi venivano disposti in fila a diverse altezze, nei cosiddetti *corridoi di mulini*. A seconda della differenza di livello da coprire, ciascuna fila comprendeva un certo numero di mulini, a gradini successivi. Inizialmente, nel Beemster furono utilizzati tre livelli, mentre nello Schermer e nel Wijde Wormer quattro.

L'architettura del paesaggio razionale

Il nuovo paesaggio dei territori prosciugati era costituito come a partire da una scatola di montaggio comprendente un numero limitato di elementi che si ripetevano. La pianta del territorio bonificato è composta da una griglia geometrica, nella quale sono introdotti ordinatamente aspetti di tecnica civile e aziendale. La base è costituita dal *lotto*, con la chiusa da una parte e il canale di svuotamento principale dall'altra. In generale si definiscono una misura o una profondità ideale del lotto, mentre la sua larghezza viene adattata, in una fase successiva, alle esigenze del prosciugamento. Le file di lotti, raccolte in fasce puramente geometriche, costituiscono un *blocco del polder*. L'immagine speculare del blocco del polder costituisce con esso una striscia, la cui lunghezza è determinata, in linea di principio, dalla conformazione naturale della zona prosciugata. Dalla suddivisione razionale della striscia si ottiene il *modulo del polder*, vale a dire la più piccola unità topografica regolare nella quale sono integrati tutti gli elementi razionali del territorio prosciugato, come le vie e i corsi d'acqua trasversali. La superficie geometrica composta da moduli, strisce e/o blocchi regolari è denominata *superficie di polder*. Il rapporto fra la sua superficie e quella della conformazione naturale del territorio fornisce la misura dell'efficacia della topografia del territorio. Se la superficie del polder è una forma geometrica pura, come nel Beemster e nel Wormer, essa costituisce anche la *representazione architettonica* della conformazione naturale del territorio prosciugato.

Grazie al numero limitato di elementi costruttivi diversi e all'efficiente sistema di montaggio, la fattoria tipica dell'Olanda settentrionale è molto adatta alla rapida colonizzazione dei terreni prosciugati, avvenuta nel diciassettesimo secolo. Nella sua pianta si ritrova la suddivisione che caratterizza il blocco del polder. Dal punto di vista architettonico, questo tipo di fattoria è costituito da un cubo sormontato da una piramide. Due travi collegano i quattro pali agli angoli del quadrato, e costituiscono le nervature del cubo. Su di essi viene posto il tetto a piramide, e attorno ad essi i muri della costruzione.

La fattoria è situata all'ingresso del lotto, in prossimità della strada. La proprietà comprende quattro elementi principali, ciascuno dei quali occupa un quadrato, ed è circondata da filari di alberi, che la riparano dal vento. Il lotto e la campagna circostante sono separati da canali.

I componenti del paesaggio razionale costituiscono un sistema territoriale integrato. L'insieme costituito dalla zattera, dalla camera rialzata, dalla fattoria, dalla proprietà, dal lotto, dalla camera e dal viale del polder, dalla diga, dal panorama campestre e dalla prospettiva atmosferica offerta dalla vista sull'acqua racchiudono l'intera esperienza spaziale della pianura fra l'interno della casa e l'orizzonte, e costituiscono la *chiave* dell'architettura paesaggistica della pianura olandese.

La piantagione olandese

Il paesaggio agricolo dei terreni bonificati costituiva una conquista della natura. Le conoscenze agricole e la tecnica delle coltivazioni rappresentavano, a loro volta, l'humus per lo sviluppo dell'orticoltura e del relativo spazio esterno. Nella prima metà del diciassettesimo secolo, la vita di campagna e l'arte dei giardini olandesi vennero collegate alla natura e al paesaggio della produzione agricola sul modello delle ville agricole palladiane nel Veneto. Per dare forma a questo paesaggio di *villeggiatura* olandese venivano consultati architetti prestigiosi, come Pieter Post e Philip Vingboons.

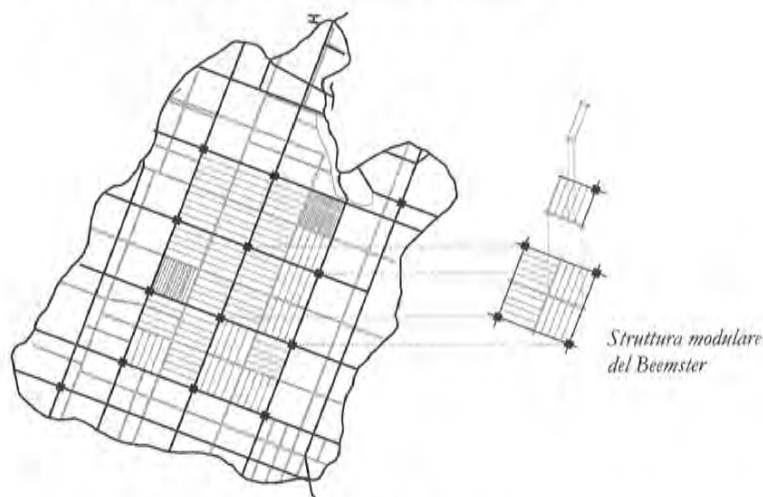
Nei territori bonificati nacque un tipo di casa di campagna con connotazioni olandesi, caratteristico delle pianure bonificate, detto *piantagione o villa del polder*, composto da una fattoria con frutteti, viali, macchie boschive, giardini di erbe aromatiche e ornamentali e giochi d'acqua, raggruppati in direzione ortogonale come elementi indipendenti di una composizione chiusa. Si tratta quindi di un paesaggio agricolo doppio, ovvero *intensificato*.

L'accostamento di due o più case di campagna dava vita a un aggregato architettonico, un *paesaggio di giardini*. Esse reagivano l'una all'altra, plasmando la struttura territoriale del paesaggio agricolo. A un livello più profondo, esse trasformavano la forma del paesaggio naturale in un *teatro paesaggistico*.

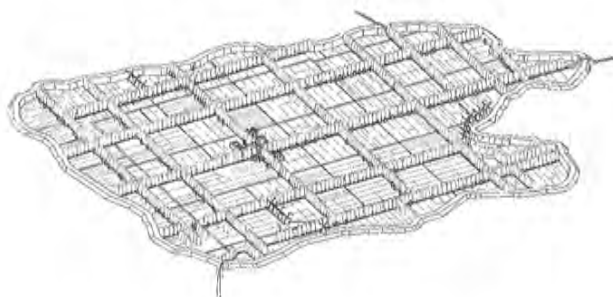
Lo schema del paesaggio delle case di campagna olandesi del diciassettesimo secolo era direttamente associato agli argini, ai fiumi delle torbiere, ai terreni prosciugati e alla rete dei corsi d'acqua della laguna. Nella loro ricchezza tipologica, esse costituivano un'elaborazione architettonica su scala regionale dei paesaggi naturali del delta. In altre parole, esse caratterizzavano l'estensione architettonica del territorio urbano del paesaggio del delta olandese.



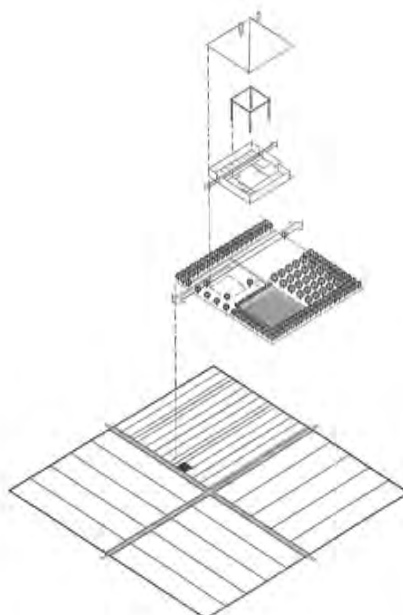
Il Beemster prima della costituzione del polder.
Carta della posizione del Beemster,
P.C. Cort 1607



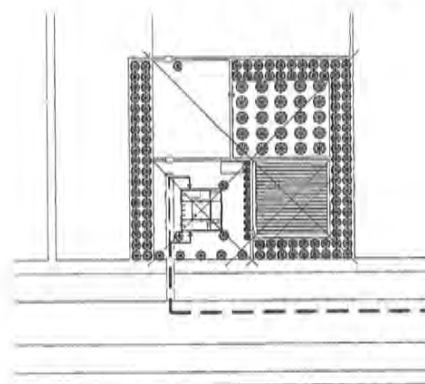
Struttura modulare del Beemster



Vista aerea del Beemster



Le fattorie dei territori prosciugati



Fonte: Zee van Land, 1999

Amsterdam come città del polder

Un'analisi architettonico-paesaggistica della forma delle città olandesi deve basarsi sulla lettura a posteriori della *stratificazione paesaggistica* della struttura urbana. Da questo punto di vista, è possibile ricondurre le trasformazioni urbane al confronto fra il paesaggio naturale e quello agricolo da un lato e l'organizzazione territoriale, la struttura fisica e i componenti architettonici e territoriali della città dall'altro. Queste trasformazioni si ritrovano analizzando l'espansione di Amsterdam.

La differenza fra i polder di torbiera e i territori prosciugati come unità separate di gestione delle acque ha determinato a grandi linee la configurazione della pianta urbana olandese. La lottizzazione delle torbiere costituiva la matrice che univa il centro abitato e la forma dello spazio aperto. Questa continuità veniva interrotta dalla forma e dall'allestimento dei terreni prosciugati. Le superfici dei polder, lottizzate in modo razionale, sfuggivano alla matrice del paesaggio della torbiera, consentendo la proiezione dei paesaggi urbani autonomi.

La città sulla diga

Amsterdam fu fondata nel 1200 circa, nel punto in cui l'Amstel sfocia nell'IJ. Nel tredicesimo secolo, le torbiere prosciugate vennero protette dalle acque esterne mediante la costruzione di dighe e argini delle foci dei fiumi. L'intera zona divenne pertanto un polder. Grazie alla diga sull'Amstel, la foce del fiume venne trasformata in un'insenatura portuale, che costituì il nucleo di cristallizzazione della città. Lungo l'acqua si svilupparono commerci, magazzini e trasporti, e lungo la rete secondaria di strade sorsero abitazioni, negozi e botteghe. La foce del fiume, il polder di torbiera e la città sulla diga costituivano un'unità organica.

La città dei canali

Durante l'Epoca d'oro, Amsterdam divenne una metropoli commerciale internazionale, e il numero dei suoi abitanti passò da 30.000 nel 1570 a 130.000 nel 1635. Ciò rese necessario un piano di ulteriore espansione della città, un elemento essenziale del quale era costituito da una buona accessibilità all'acqua. Furono pertanto scavati in breve tempo, secondo uno schema regolare, tre grandi canali attorno alla città antica. Lungo i nuovi canali, i ricchi commercianti fecero costruire i loro palazzi. Oltre a con-



Amsterdam città
sulla diga del polder di torbiera

Fonte: Zee van Land, 1999

sentire la navigazione e il commercio, i canali venivano utilizzati anche per il sistema di prosciugamento della città. Grazie ad esso, Amsterdam divenne un polder indipendente, in grado di regolare il livello dell'acqua in città. Le variazioni del livello dell'IJ vennero utilizzate per il ricambio dei canali.

Nella città dei canali si riconosce lo schema del territorio prosciugato olandese, comprendente la strada e il canale centrali. Il blocco razionale del polder fu trasformato in un isolato urbano. Città e campagna erano divenute intercambiabili. Gli elementi costitutivi del paesaggio dei terreni prosciugati assumevano ora una forma urbana, in cui il sistema di canali collega la città, su una nuova scala, con l'acqua della laguna e il fiume IJ.

Il polder di torbiera rivisitato

Nella città del diciannovesimo secolo, la forma degli ampliamenti della città fu determinata dalla nuova infrastruttura tecnica, come il tracciato dell'anello ferroviario e la bonifica dell'IJ. Dal punto di vista formale, essa presentava un carattere regressivo. Nel piano di ampliamento di Kalff (1875), la lottizzazione medioevale venne ripresa direttamente per costituire isolati e

Paesaggi di campagna
intorno a Amsterdam
nel XVII secolo



Amsterdam città del polder rivisitata

Fonte: Archivio municipale di Amsterdam

strade senza alcuna relazione architettonica. Quasi fino a livello di lotto, si rileva una relazione di schema fra la forma urbana e il paesaggio sottostante, e gli isolati costituiscono una traduzione 'letterale' della torbiera bonificata. Fra gli edifici, alcuni isolati furono lasciati aperti per accogliere i parchi. Al loro interno, i lotti di torbiera venivano trasformati architettonicamente in un paradiso naturale cittadino, secondo il modello del Public Park inglese.

Nel progetto di Berlage (intorno al 1910), la relazione diretta con lo schema dei lotti dei polder di torbiera si spezzò. Egli progettò un sistema di viali e canali con curve e biforcazioni. L'intera topografia cittadina è basata su questo sistema principale, nel quale la direzione principale del polder di torbiera è fissata. Le lunghe linee della composizione stabiliscono una relazione con il polder di torbiera come una grande pianura di campagna. I viali e i canali caratterizzano luoghi particolari della pianura della torbiera, come la vecchia foce del fiume a Sloterdijk, lo Sloterdie presso le piazze Bosplein e Lommerplein e la diramazione del Watergraafmeer sull'Amstel, presso il ponte Berlage.

Il piano generale di ampliamento di Amsterdam del 1934 (Algemeen Uitbrei-



Amsterdam città del polder rivisitata, relazione con il paesaggio di torbiera

Fonte:
Carta topografica, ca. 1890

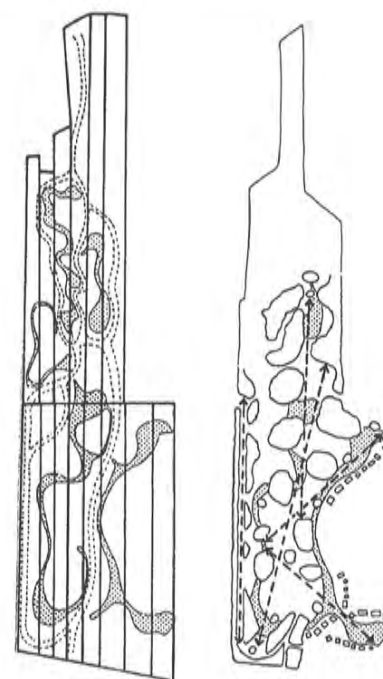
dingsplan van Amsterdam, A.U.P.) comprendeva un nuovo schema complessivo per una città sinuosa con zone verdi radiali. La posizione delle aree verdi era basata sulla struttura idrica (naturale) del paesaggio circostante, con i suoi fiumi e corsi d'acqua di torbiera. Le città giardino nella parte occidentale e il Watergraafsmeer costituiscono alcune trasformazioni urbane di rilievo nell'ambito dell'A.U.P.

Le città giardino occidentali intorno allo Sloterpolder

Le città giardino occidentali sono proiettate all'interno di tre piantagioni urbane circostanti il bacino dello Sloterpolder, sull'ampio e antico frammento di torbiera dell'Osdorperpolder. Lo Slotermeer è nato da un fiume di torbiera che in passato sfociava nell'IJ. Questo lago venne prosciugato e trasformato in area agricola (Slotermeerpolder). Due terzi del territorio prosciugato vennero successivamente trasformati in un bacino per l'estrazione della sabbia, che a sua volta venne adibito a bacino ricreativo urbano (Sloterpolder). Esso si trova in una parte aperta della città, come un panorama interno, un 'vuoto' con uno specchio d'acqua, alberi sulle rive e una collinetta. Visivamente, lo Slotermeer e Osdorp sono collegati dalla vista sul lago. Dal lato esterno delle piantagioni urbane, la relazione visiva con il paesaggio del polder è stata elaborata in 'balconate urbane'.

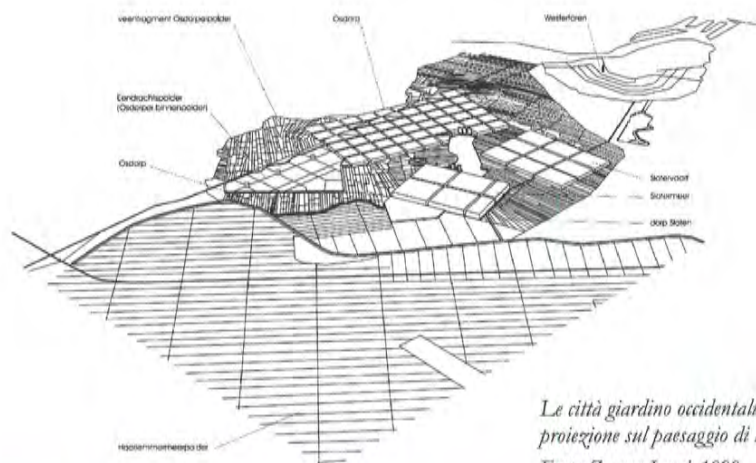
Le città giardino occidentali, il paesaggio di torbiera

Fonte:
Carta topografica, ca. 1890



Amsterdam città del polder rivisitata, particolare del Vondelpark

Fonte: Zee van Land, 1999



Le città giardino occidentali,
proiezione sul paesaggio di torbiera

Fonte: Zee van Land, 1999



Le città giardino occidentali
messe in atto

Fonte: Archivio municipale di Amsterdam

La città giardino presso il Watergraafsmeer

Nel piano di ampliamento del Watergraafsmeer, del 1939, facente parte del piano generale di ampliamento di Amsterdam, al Watergraafsmeer fu attribuita una funzione per l'edilizia popolare, con tre nuovi villaggi giardino: Amsteldorp, Frankendael e Middenmeer. Ciascuno di essi occupa approssimativamente un blocco di polder. Il Watergraafsmeer fu inoltre collegato all'infrastruttura regionale urbana. Sulla riva occidentale del territorio bonificato fu costruita la stazione Amstel, con vista sul basso polder. La Gooise Weg, un'ampia strada carrozzabile costruita su una diga che attraversa il polder su viadotti, collegava il polder con il Gooi. Circa metà del Watergraafsmeer fu destinata a verde pubblico, con parchi sportivi delle dimensioni di un intero blocco di polder. La struttura del polder esistente divenne un supporto dell'espansione urbana, nella quale la struttura dello spazio aperto può essere interpretata come una trasformazione della lottizzazione del polder. Nel suo insieme, inoltre, il

territorio prosciugato venne ancorato alla rete urbana attraverso la stazione Amstel e la Gooise Weg tramite elementi del paesaggio del polder.

La stazione Amstel come villa del polder

La stazione Amstel, progettata nel 1939 da H.C.J. Schelling, mostra tratti architettonici comuni alle ville dei polder. Il suo atrio è perpendicolare alla massicciata del binario, al centro di una grande piazza per autobus, taxi e altri mezzi di trasporto. Il livello della piazza si trova circa a metà dell'altezza della massicciata ferroviaria, *piano nobile*, divenendo così un grande balcone urbano. Dal lato posteriore, l'atrio è ribassato e attraverso la massicciata ferroviaria, nella quale i binari sono racchiusi da scalinate. Dal lato della piazza, l'atrio è collegato, sotto di essa, con un livello intermedio che ospita le fermate dei tram. L'ingresso della stazione si trova, come una grotta, nella collina erbosa che costeggia il margine orientale della piazza della stazione.

I terreni bonificati situati intorno ad Amsterdam hanno svolto diverse funzioni nella crescita della città. È nata così una topografia cittadina costituita dal montaggio di diversi frammenti urbani, la cui estensione, delimitazione e forma possono essere ricondotte al paesaggio agricolo originale. Questo paesaggio di montaggio costituisce uno dei supporti dell'identità formale della città olandese.

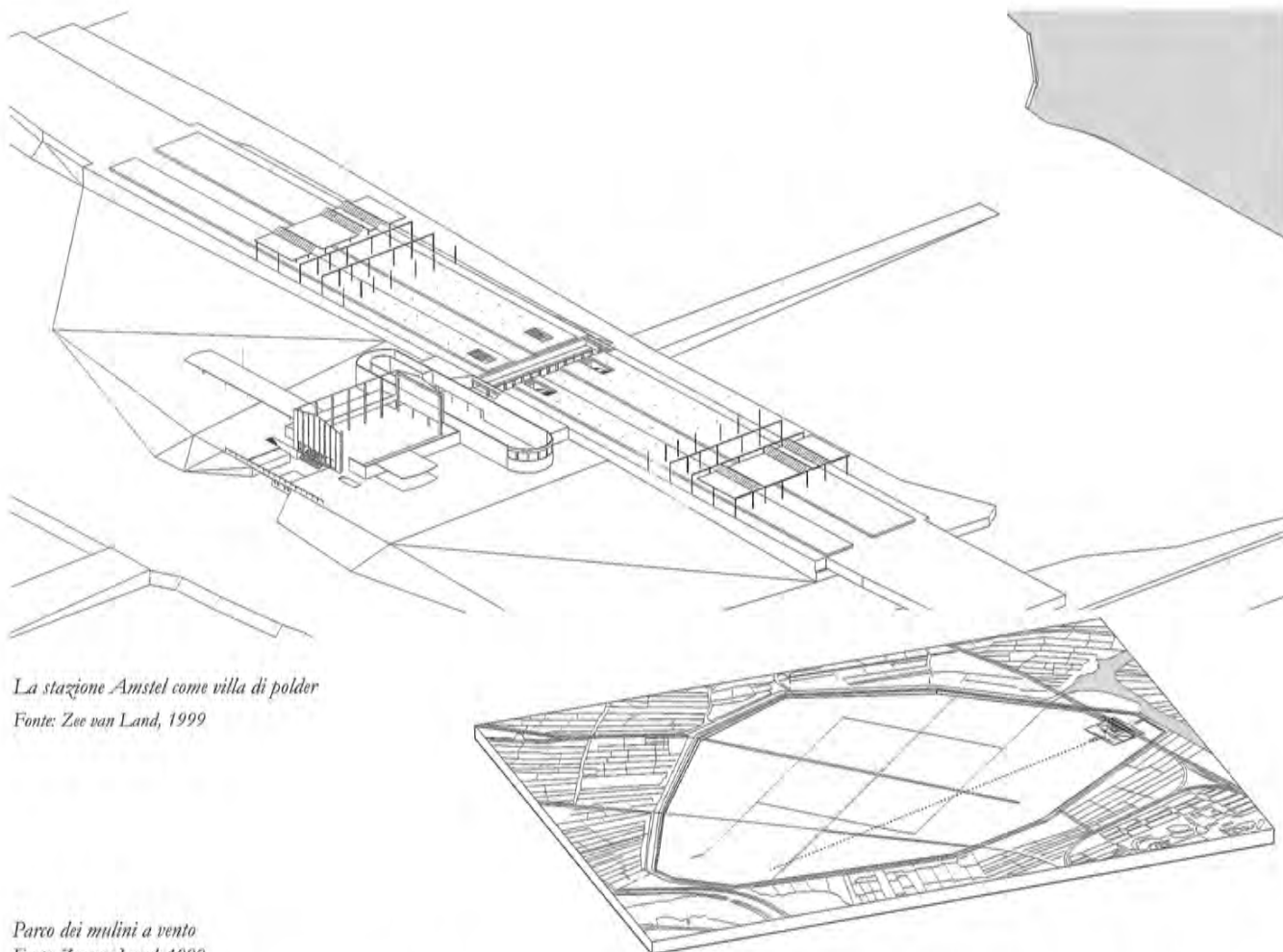
Tipologia del paesaggio urbano della metropoli del delta

Ora, due opposti si fronteggiano. L'ex terreno bonificato del Naardermeer è divenuto un *wetland* con una struttura di polder nella quale si è fatta strada la natura. Dall'altro lato, si trova il polder dello Haarlemmermeer, un 'urban field' inserito nel campo di forze regionale, nel punto focale di un paesaggio urbano in formazione. Come mostra la 'Nuova carta geografica dei Paesi Bassi' (1997), la posizione del polder dello Haarlemmermeer nella geografia della regione urbana lo rende un *territorio di trasformazione urbana* per eccellenza. Con l'aeroporto Schiphol ad incentivare gli sviluppi economici, in questa zona sorgono nuove infrastrutture, terreni industriali, zone abitate, boschi, nuove abitazioni di campagna, parchi urbani e coltivazioni sostenibili. La colonizzazione si completa con un'alchimia penetrante ed esplosiva. Il terreno bonificato assume nuovamente una posizione centrale, questa volta nel quadro di un esperimento in cui esso deve essere elevato a livello metropolitano.

Che aspetto avrà il paesaggio della metropoli del delta? Su questo argomento non si possono fare molte affermazioni certe. Esistono tuttavia progetti strategici per ancorare le qualità architettoniche del paesaggio del polder olandese in quello metropolitano.

Il patrimonio idrico

È necessario un nuovo approccio al sistema idrico. Il paradosso del sistema del polder olandese, lo smaltimento rapido dell'acqua piovana pulita in eccesso da un lato, e l'immissione di acqua sporca di fiume dall'altro, devono essere sostituiti dalla logica di una nuova *macchina idraulica*. Per fornire acqua potabile alla metropoli, occorre una nuova gestione della catena, in grado di trattenere le acque superficiali. Questo risultato può essere raggiunto sviluppando *bacini intermedi* per costituire un nuovo sistema idrico regionale e allagando i polder profondi (eventualmente in modo parziale) come nuovi bacini di ritenzione. Ciò offre la prospettiva di una struttura su larga scala di opere idrauliche e *wetlands*. Il sistema di canali e di vie navigabili attraverso e intorno alla laguna offre inoltre la possibilità di rivalutare il trasporto delle persone



La stazione Amstel come villa di polder

Fonte: Zee van Land, 1999

Parco dei mulini a vento

Fonte: Zee van Land, 1999



Wetland nello schema di lottizzazione dello Haarlemmermeer

Fonte: S. Jansen, R. de Visser, Vista Landscape architects

sull'acqua. Per inciso, sono già operativi nuovi servizi di trasporto sull'acqua, come quelli fra IJmuiden e Amsterdam e fra Rotterdam e Dordrecht. Un sistema di trasporti integrato, collegato ai nodi di altri tipi di trasporto e di programmi urbani.

Nel paesaggio metropolitano gli specchi d'acqua sono destinati a rappresentare nuclei di cristallizzazione. Possono essere sviluppati paesaggi abitativi e lavorativi combinati, dove le caratteristiche territoriali del paesaggio della torbiera e del territorio prosciugato vengono sfruttati meglio. Nella lottizzazione urbana, la spazialità del paesaggio del polder esistente può essere pienamente rispettata. Una casa unifamiliare con giardino; un'abitazione tranquilla e privacy, di fronte all'ampio spazio aperto del bacino o del polder della torbiera.

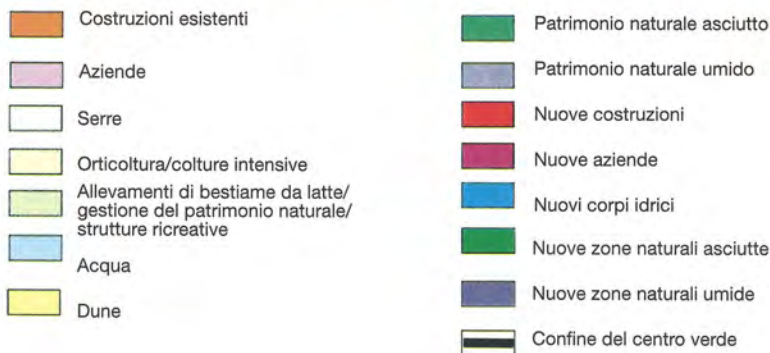
Il paesaggio frapposto

La relazione fra il paesaggio del polder e l'infrastruttura dei trasporti urbana è talvolta ovvia, ma spesso problematica. L'autostrada taglia in due la superficie del polder, o si inserisce nella sua griglia, rafforzando l'autonomia del territorio bonificato. Ai fini della progettazione di autostrade e ferrovie (internazionali), il carattere lineare costituisce un importante presupposto. Esse tagliano bruscamente i paesaggi che attraversano, collegandoli a formare un videoclip so-

vratato da una coltre di nubi che li accompagna lentamente, come lo specchio di un paesaggio immaginario. I nodi, i punti di partenza, di arrivo o di trasbordo sono caratteristici della rete metropolitana. Questi punti di scambio o *macchine di trasbordo* possiedono un'organizzazione intrinsecamente efficace. Proprio grazie a questa autonomia, i dati situazionali sono importanti per l'identità territoriale e il collegamento con il livello del terreno.

Il paesaggio produttivo

Nell'impiego agricolo della pianura del polder si verificano cambiamenti di ogni sorta. Nelle aree di torbiera, il suo sfruttamento va nella direzione dell'agricoltura sostenibile e nella produzione di beni naturali; nei territori bonificati, è a portata di mano un'ulteriore razionalizzazione e intensificazione. In questo contesto, si potrebbe pensare a nuove forme di produzione legate o meno alla terra. La produzione di bioenergia nelle *piantagioni energetiche*, accanto a quella di energia solare e eolica, ha probabilmente un futuro. Le coltivazioni con cicli diversi, come canapa, pioppi e salici rientrano perfettamente nello schema dei territori bonificati. L'altezza dei terrapieni varia notevolmente, e i cicli delle colture sono differenti. Ne deriva un quadro, molto variabile nel tempo, di terrapieni di altezza,



colore e consistenza diversa.

Si preannuncia un'ulteriore trasformazione. Mulini a vento alti 70 metri con rotori del diametro di 60 metri, allineati trasversalmente rispetto alla direzione dominante del vento a una distanza reciproca compresa fra 80 e 600 metri, fanno parte di un contesto razionale come il grano dei campi o gli alberi dei frutteti. La loro funzione, tuttavia, non è più quella di prosciugare il polder, ma quella di fornire elettricità alla città. L'industria biologica del futuro sarà concentrata in spazi chiusi monumentali. Possono così nascere inattesi paesaggi tecnico-arcadici, che conferiscono alla pianura una nuova dimensione.

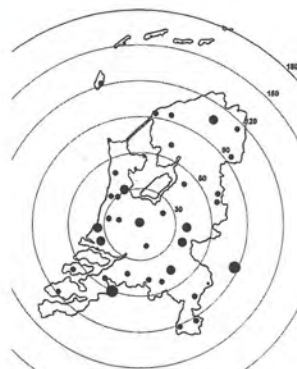
Il paesaggio naturale

Gli scavi, sempre necessari per l'ampliamento urbano, offrono grandi possibilità in quanto strumento di sviluppo naturale nel paesaggio olandese. Se applicati nella pianura della torbiera o nei terreni prosciugati, gli scavi superficiali, associati a prosciugamento o no, possono avviare diversi processi agricoli, come la rigenerazione della torbiera o l'erosione e la sedimentazione. Ne può derivare una trasformazione moderna del polder di torbiera medioevale.

Se si proietta lo sviluppo naturale sulla lottizzazione neutrale dei territori prosciugati, emerge un quadro diverso. A seconda della struttura del suolo e della manipola-

La metropoli del Delta

Fonte: Nederland 2030, discussione del ministero dell'Edilizia abitativa, della Pianificazione territoriale e dell'Ambiente, 1997



Carte storiche dei Paesi Bassi

Fonte: Het Gelaagde Land
M. Schenk, B. Reuser,
TU Delft 1999

*Il polder dello Haarlemmermeer
nella regione di Amsterdam*

Fonte: Servizio topografico

zione del livello dell'acqua, per ciascun lotto possono nascere diversi ambienti naturali: un bosco di frassini e olmi, un parco, una palude di torba, una palude di canne o un serbatoio di acqua. La struttura modulare del territorio prosciugato acquista un contenuto molto particolare. In luogo della razionalizzazione dell'agricoltura, che costituiva una sopraffazione della natura, in questo caso la natura stessa viene razionalizzata per diventare un campionario di avventurosi paesaggi naturali.

Elementi di una strategia della forma

Il paesaggio metropolitano deve trarre la propria struttura territoriale rappresentativa da una elaborazione mirata dello spazio-tempo. Il paesaggio della regione urbana può essere compreso, nelle sue forme elementari, come una scatola di montaggio, o come una serie di tasselli di un puzzle. Gli elementi del paesaggio naturale, di quello agricolo e di quello urbano possono venire isolati dal loro contesto, smontati e rimontati.

Il paesaggio metropolitano si sviluppa contemporaneamente su diverse scale: è in movimento non soltanto il frammento, ma anche la struttura più ampia. Ciascun progetto deve pertanto essere considerato parte di un insieme più grande, ancora (o anche) in via di evoluzione. Allo stesso tempo, si tratta di un quadro futuro per lo sviluppo di elementi ancora mancanti. Come scala e dimensioni, l'insieme e i suoi componenti devono essere definiti iterativamente l'uno rispetto all'altro.

La metropoli olandese è contraddistinta da tre definizioni di luogo fondamentale: il topos, il locus e il nodus. Il topos è la posizione nel paesaggio naturale, il locus quella nel sistema di bonifica e il nodus quella nella rete urbana. Nella periferia, la rapidità dell'avanzamento sostituisce la densità territoriale del centro cittadino. L'accessibilità o la 'prossimità' in questo caso sono la risultante del tempo di viaggio, della velocità e dello scambio fra diversi tipi di spazio. L'uso dello spazio nella metropoli del futuro, pertanto, avrà sempre più carattere di pendolarismo; gli abitanti della regione urbana si spostano da diversi tipi di spazio, in una sorta di zapping televisivo, fra topos, locus e rete.

All'interno del budget temporale individuale e delle possibilità di manipolazione della pianificazione temporale vi sono diversi tipi di ordinamento temporale. Braudel sosteneva l'idea di diverse scale di tem-



Ca. 1870



Ca. 1970



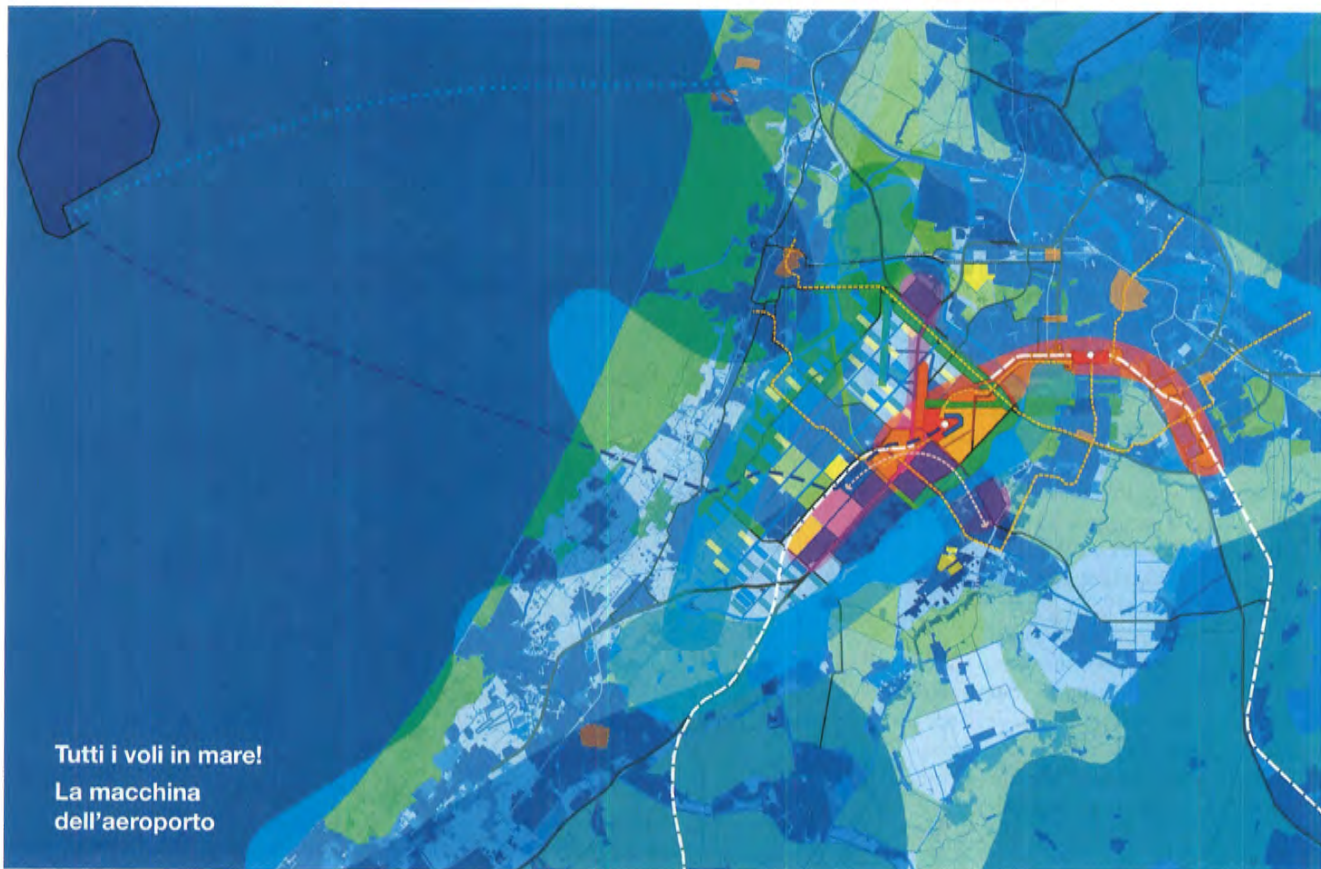
*Schizzo del progetto
nel polder dello
Haarlemmermeer*

Fonte: OMA Architects,
NNAO 1987

*Schizzo di progetto nel polder
dello Haarlemmermeer*

Fonte: Tesi di laurea
di E. Santhagens, Groen 1988





Legenda

- isola
- percorso navette
- terminal passeggeri/merci
- percorso navigabile

- Vantaggi per la vivibilità dell'ambiente**
- riduzione di 50 dB(A) del carico di rumore
- riduzione di 40 dB(A) del carico di rumore

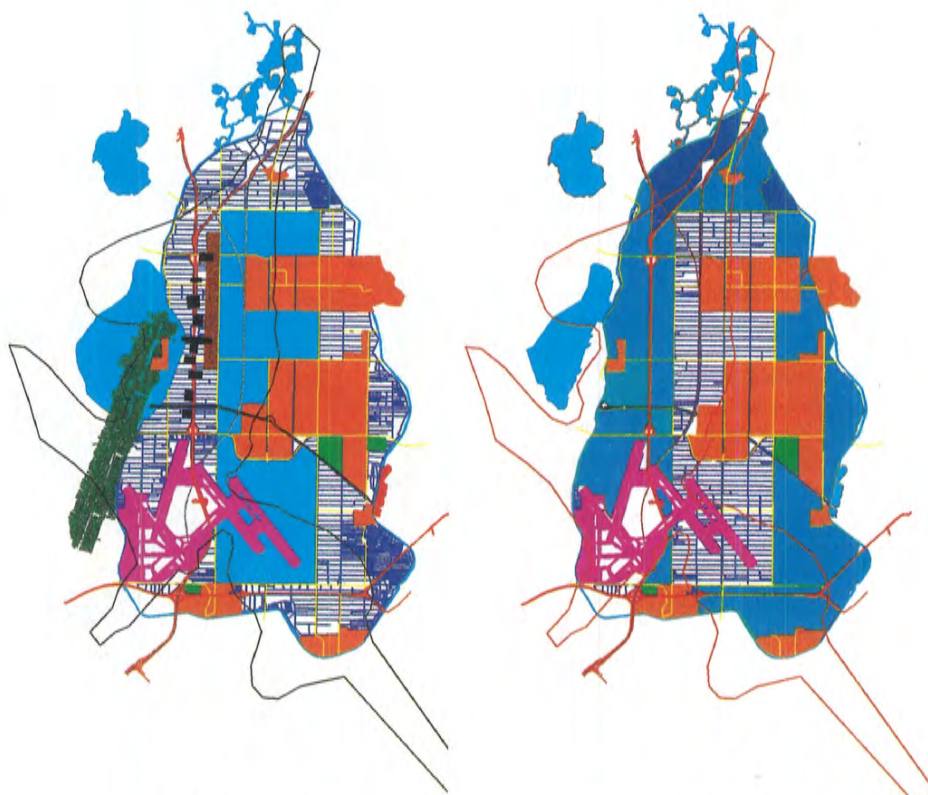
- Opportunità**
- rafforzamento dei servizi
- rafforzamento della distribuzione
- arricchimento delle aree ricreative acquatiche
- arricchimento della struttura verde

- Regione di Schiphol**
- abitare e lavorare in sedi di prim'ordine
- vendita al dettaglio e divertimenti
- prestazioni di servizi commerciali / uffici
- distribuzione associata all'aeroporto
- abitare in centro
- abitare in periferia
- abitare in campagna
- parco cittadino
- parco aziendale
- parco residenziale
- zone naturali umide

- Infrastrutture**
- autostrade
- strade regionali
- linea ferroviaria per treni ad alta velocità
- stazione dei treni ad alta velocità
- linea ferroviaria per treni intercity
- stazione dei treni intercity (accoglienza)
- trasporti pubblici di superficie regionali
- sistema logistico sotterraneo

Sviluppo del paesaggio dell'aeroporto

Fonte: Provincia Noord-Holland,
Blauwe Kamer giugno 1999



*Città del polder con lago artificiale
in posizione centrale*

*Due esperimenti per la trasformazione
della pianura del polder*

Fonte: W. Reb, C.M. Steenbergen, D. Peeters

po, vale a dire il tempo *individuale*, quello *sociale* e quello *geologico*, che forniscono alcune punti di appiglio alla diversa dimensione temporale dei processi urbani.

La natura viene descritta come un fenomeno dello spazio-tempo quadridimensionale, e così pure la cultura urbana. Se si effettuano riprese temporali degli schemi di determinate funzioni culturali, come ad esempio il cinema, si osserva un processo di espansione, selezione e contrazione.

L'elaborazione dello schema spazio-temporale della metropoli del delta può avere luogo mediante la *trasformazione* di diverse composizioni e il *montaggio*. La trasformazione prevede una serie di fasi dinamiche, nell'ordine la decomposizione, in cui si analizza il materiale storico e si isolano gli elementi attivi della composizione, il confronto con un nuovo programma e una diversa situazione, e la sintesi, nella quale si crea un nuovo insieme territoriale figurativo. Il montaggio è divenuto la grammatica figurativa del nostro tempo, soprattutto grazie all'opera di Kurt Schwitters. Nel paesaggio di montaggio della metropoli del delta possono essere messi a confronto frammenti compositivi di diverso tipo, che possono essere collegati per formare una nuova unità.

I modi del paesaggio metropolitano

Allo stesso tempo, è in gioco l'insieme del paesaggio metropolitano. Si deve trattare di una regia che configura il carattere incidentale dei montaggi in un ordine sintetico. L'organizzazione urbana del paesaggio metropolitano deve essere collegata in modo consapevole alle caratteristiche territoriali della pianura. Ciò richiede diverse chiavi o modi di trasposizione degli elementi urbani del paesaggio metropolitano nelle caratteristiche architettoniche di quello del polder.

Il primo modo è quello della scenografia del *paesaggio del movimento*. I diversi percorsi sulle acque della torbiera, gli anelli navigabili intorno ai territori prosciugati, le dighe e le strade dei polder della pianura della torbiera e dei territori prosciugati hanno ciascuno un proprio contenuto e un significato figurativo. I viali del polder ne mostrano le camere, l'interno del terreno prosciugato e ci fanno sentire la misura della pianura del polder. La diga ad anello riveste una funzione particolare nella scenografia, in quanto forma un circuito circolare. L'autostrada si inserisce nella pianura del polder o diventa autonoma, unendo i vari elementi del complesso del territorio bonificato, ricavandone un percorso filmico della laguna. Il sistema dei percorsi della pianura della laguna contiene le chiavi per una nuova scenografia figurativa delle reti urbane della pianura.

Il secondo modo è costituito dalla *piantagione* metropolitana, nella quale una parte preponderante del programma urbano vie-



*Paesaggio nel padiglione olandese
EXPO 2000
MVRDV Architects, Blauwe Kamer, aprile 1999*

ne ordinato razionalmente in base alle regole della tradizione dei territori bonificati olandesi. La pianura del polder contiene, in modo latente, una *pianura architettonica* che costituisce l'essenza formale della geometria naturale. Secondo il modello della piantagione classica, nella piantagione metropolitana esiste un ordinamento iper-razionale del paesaggio urbano, un paesaggio come un edificio a strati, come la Hollandhuis dell'esposizione mondiale di Hannover.

Il terzo modo è quello del *teatro paesaggistico*, nel quale occupano una posizione centrale la natura, il lento fluire del tempo, l'esperienza dell'orizzonte della pianura del polder e le acque della laguna. La base è costituita dalla struttura idrica originale di quest'ultima. Nel loro insieme, i componenti del paesaggio del polder costituiscono un collegamento fra l'interno delle case olandesi e l'ampiezza della pianura della torbiera. L'orizzonte di quest'ultima e delle acque aperte, collegato al sistema di scala dei territori prosciugati, è essenziale per sperimentare la spazialità della pianura del polder nel suo insieme. In questo modo, questi *orizzonti essenziali* costituiscono le chiavi per la spazialità del paesaggio futuro della metropoli del delta.

Se si considera il programma urbanistico come l'alfabeto, il paesaggio del polder è la *grammatica generativa* del montaggio. Si tratta di collegare in modo mirato e figurativo i diversi tipi di spazio nella regione urbana mediante questi *modi*, per innestare nuovamente il paesaggio metropolitano sul *genius loci* della pianura olandese.

Bibliografia e fonti

- BRAUDEL FERNAND, *Scritto sulla storia*, Baarn, 1979 (titolo originale: *écrit sur l'histoire*, Parigi, 1969).
- DOOREN NOËL VAN, *Zwart maken (Annerire)*. In Theo Baart e.a.: *Bouwhust (Il piacere di costruire). The urbanization of a polder*. Rotterdam, 1999.
- HENDRIKSEN ALEX, *Watergraafsmeer, mare interno, polder, paradiso dei sensi e quartiere urbano*, Amsterdam, 1998.
- HERBERT ZBIGNIEW, *Lodore amaro dei tulipani. L'Olanda nel periodo d'oro*, Amsterdam/Anversa, 1991.
- HESLINGA M.W., A.P. DE KLERK, H. SCHMAI, *L'Olanda nelle carte geografiche. Il cambiamento della città e del paese in quattro secoli di cartografia*, Ede/Anversa, 1985.
- JONG ERIK DE, *Natura e arte. L'architettura delle culture e del paesaggio olandese fra il 1650 e il 1740*, Amsterdam, 1993.
- KOOLHAAS REM, *Transferia*. ARCH+ 119/120 1993.
- LAUWEN TOON (ed.), *L'Olanda come opera d'arte. Cinque secoli di costruzioni ad opera di ingegneri*, NAI Rotterdam, 1995.
- NEUTELINGS W.J. E.A., *La trasformazione della periferia dell'Aia. La regione urbana come canovaccio programmatico-territoriale*, in: *Stadsontwerp in 'sGravenhage (Progetto urbano dell'Aia)*, TU Delft, 1989.
- REH W., *Oltre il videoclip. Un panorama di frammenti, forme apparenti e ricordi*, In Smienk (red.) e.a.: *Nederlandse Landschapsarchitectuur. Tussen traditie en experiment (Architettura del paesaggio olandese. Fra tradizione ed esperimento)*. Amsterdam 1993.
- REH W., STEENBERGEN C.M., DE ZEEUW, P.H., *Trasformazioni del paesaggio. Trasformazioni urbane del paesaggio olandese*, TU Delft, 1995.
- REH W., STEENBERGEN C.M., ZEE VAN LAND, *Mare di terra. Il territorio prosciugato come esperimento architettonico*, TU Delft 1999.
- ROSSEM VINCENT VAN, *Il piano generale di ampliamento di Amsterdam, storia e progetto*, Rotterdam/L'Aia, 1993.
- STEEENBERGEN C.M., REH W., *Architecture and Landscape. The Design Experiment of the Great European Gardens and Landscapes*, Monaco/New York/Amsterdam, 1996.
- SIJMONS DIRK, *Landschap (Paesaggio)*. Utrecht, 1998.
- Taverne Ed., *Nella terra promessa: nella città nuova. Ideali e realtà nello sviluppo urbano nella Repubblica fra il 1580 e il 1680*, Maarssen, 1978.
- VEN G.P. VAN DE (red): *Pianura vivibile. Storia della gestione delle acque e delle bonifiche nei Paesi Bassi*, Utrecht, 1993.
- VRIES JAN DE, *The Dutch rural Economy in the Golden Age, 1500-1700*, New Haven, Connecticut/Londra, 1974.
- WEST 8 LANDSCAPE ARCHITECTS, *La periferia come centro. Uno studio nella città di Utrecht*, Serie studi, n. 16, Direzione silvicoltura e paesaggistica, 1989.
- WEST 8 LANDSCAPE ARCHITECTS, *Turbine a vento lungo la diga di sbarramento*, Rapporto dello studio NUON/ENW, 1997.
- WOUDE A. VAN DER, *Il paese vuoto. L'ordinamento territoriale dei Paesi Bassi fra il 1798 e il 1848*, Amsterdam/Anversa, 1987.

do posto a base di questa riflessione e a spiegare meglio queste quattro affermazioni salvo poi lasciare al singolo lettore-osservatore le proprie riflessioni (sempre fedeli alla necessità del discorso che apre invece di definire e chiudere le architetture in categorie formali).

Prima questione: progetto come processo di sommatoria per parti. Un risultato ibrido non è mai il risultato di una semplice sommatoria. Gli elementi devono fondersi, o anche con-fondersi, e compenetrarsi. Allora, ad esempio, l'infrastruttura interseca, modifica e contamina la collina artificiale (Buckthorn City), oppure il progetto del nuovo, in questo caso un'aggiunta vera e propria di territorio (Zeeburg) tende a con-fondersi piuttosto che a differenziarsi dallo stato di fatto.

Buckthorn City,
veduta del modello:
connessioni infrastrutturali



L'inadeguatezza dell'approccio tipologico al progetto, inteso come processo di evoluzione di un tipo base originale ed originario, appare fin troppo evidente in quei progetti dove l'aspetto volumetrico architettonico è decisamente in secondo piano.

Anche nel progetto per il complesso edilizio abitativo del Borneo Sporenburg dove West8 ha curato il solo piano generale d'insieme realizzato poi nelle sue singole unità da più architetti, proprio in questa scelta vede una precisa volontà di indifferenza ad un controllo scientifico e unitario delle tipologie come regola generatrice del progetto.

Ma qual è il "tipo" di riferimento per il progetto di una collina o di un'isola artificiale? Quando pensiamo al tipo architettonico, fin'anche all'archetipo o al modello (ricordare qui lo scritto fondamentale di Argan contenuto in "Progetto e Destino" sulla differenza tra tipo e modello) noi torniamo pur sempre ad un fatto architettonico originario; in questo caso il punto di partenza è quel paesaggio originario che noi cerchiamo di riprodurre in modo artificiale, anche se con materiali naturali, come nuova "porzione di paesaggio" che si confonda con l'esistente riproducendo una sorta di modello originale contaminato, poi, dall'architettura. L'approccio tipologico porterebbe a rileggere l'esistente nei suoi processi di modificazione cercando di rintracciare identità e differenze da rileggere poi nel progetto; qui si tratta, invece, di creare nuovi rapporti e nuovi processi anche destabilizzanti.

Così come destabilizzante è il nuovo rapporto dimensionale che si stabilisce tra le differenti parti del progetto; il principio della giusta proporzione è negato e sostituito anzi da un'accentuata volontà di creare tensione tra gli elementi del progetto attraverso salti di scala molto forti. Questa volontà è particolarmente evidente nei due progetti sempre per Zeeburg e Buckthorn City; soprattutto in quest'ultimo dove le grandi colline artificiali e l'infrastruttura viaria nella relazione tra di loro e con l'insediamento danno un incontestabile senso di fuori scala.

Veniamo infine al rapporto tra natura e artificio che è probabilmente uno degli aspetti più interessanti dell'opera di West 8 in particolare, ma che rimanda a riflessioni più generali sul progetto di paesaggio.

Si faceva prima questione di quella "e" che separava i due termini architettura e paesaggio per sostituirla con il più inclusivo *nel*, al fine di preparare il lettore-osservatore ai ragionamenti successivi che tendono allo scardinamento di alcune opera-

zioni predispositive al progetto, operazione, questa, che opera sul "senso" del progetto e necessaria se si vuole trarre dai progetti e dalle architetture non la loro semplice apparenza ma, per quanto possibile, il pensiero che le sottende. Usando i termini di uno slogan molto in voga adesso, ma purtroppo, visto il modo con cui l'architettura ridotta a pura immagine è stata esposta e proposta, e come spesso accade nel mondo degli architetti e dell'architettura, ampiamente incompreso e disatteso, potremmo dire che quello che ci interessa è l'aspetto etico e non quello estetico del progetto di architettura.

Tutta l'opera di West 8 ci avverte che il nuovo paradigma del progetto è quello della compresenza e dell'inclusione e, nello specifico del rapporto tra ciò che è naturale e ciò che è artificiale, ci dice che la storica dicotomia tra i due termini che ha visto spendere fiumi di parole anche in epoche recenti, fatto, questo, meno giustificato, non ha più senso di esistere. Di volta in volta i due partiti contrapposti hanno cercato di sostenere la supremazia di uno dei due termini sull'altro sostenendo una tendenza del progetto a schierarsi da una parte o dall'altra. Anche, e direi soprattutto, nel cosiddetto "progetto di paesaggio" la critica ha speso molte parole cercando di rintracciare tendenze verso un'idea o visione "naturale" o viceversa "artificiale" del mondo, concentrando tutta sui due termini piuttosto che sulla loro relazione. Il punto, invece, era proprio quello di fare questione di quella apparentemente banalissima "e" che separa e collega allo stesso tempo i due termini.

Diceva il filosofo Merleau-Ponty "Noi osserviamo il mondo, il mondo è ciò che noi osserviamo" puntando l'attenzione e la riflessione non sul soggetto che osserva o sull'oggetto osservato ma proprio su quella distanza, che altro non è poi che relazione, che li separa.

Proviamo allora ad osservare, sempre in modo molto libero e soggettivo, i progetti che scorrono insieme a questo testo e, rimandando sempre ad una lettura dell'opera più generale di West 8, cercando di porre l'attenzione non sugli elementi in sé che li compongono ma al loro relazionarsi. In particolare, poi, nei due progetti più alla scala territoriale già citati, l'intenzione di operare proprio sulla compresenza e con-fusione tra ciò che è apparentemente naturale ma in fondo frutto di un'operazione manifestamente artificiosa e artificiale (penso in particolare, anche se non solo, alle grandi colli-



TEMA

Complesso residenziale
"Borneo Sporenburg", Amsterdam

Progettisti:

Adriaan Geuze (capogruppo),
Edzo Bindels, Guido Marsille,
Arno de Vries, Renè Marey,
Cyrus B. Clark, Erik Overdiep,
Edwin v.d. Hoeven

Committente:

Grondbedrijf Amsterdam

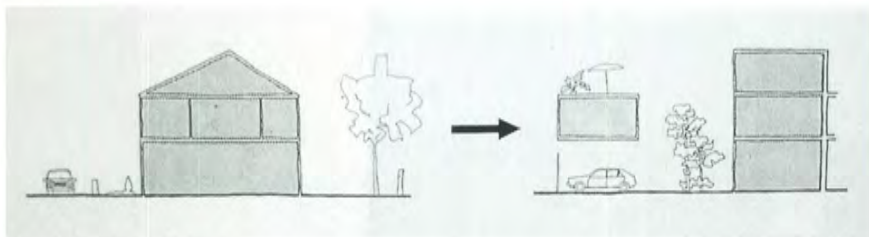
Anno di progettazione:
1995/96

Anno di realizzazione:
1996/2000

Borneo Sporenburg, veduta dei diversi interventi coordinati dal masterplan di West 8

*Veduta aerea dell'intervento
di Borneo Sporenburg, Amsterdam*





Schemi dello studio tipologico

ne artificiali del progetto per Zeeburg).

Pensiamo ad esempio ad una delle realizzazioni forse più conosciute del gruppo olandese, ovvero il progetto per l'Estern Scheldt Storm Surge Barrier in Olanda dove accanto ad una strada a scorrimento veloce West 8 realizza su di un terreno piano di grande estensione un nuovo suolo fatto di strisce alternate di conchiglie chiare e nere, lavorando sulla percezione dalla strada di questo nuovo suolo artificiale ma al tempo stesso profondamente naturale.

D'altra parte l'Olanda è proprio uno di quei luoghi dove l'opera dell'uomo sulla natura è stata profonda a tal punto da dover necessariamente ingenerare una riflessione della stessa profondità sul rapporto tra natura ed artificio.

L'opera di West 8 è profondamente olandese più in questo che non nel suo rapportarsi ad un *Genius loci* che pure esiste ma che è solo parte di un panorama più ampio e interessante.

Il catalogo che accompagnava la presen-

za del gruppo olandese alla Biennale di Venezia del 1996 era intitolato "Colonizzando il vuoto" (Colonizing the void). Leggendo i loro testi e i loro progetti, nonché il loro intervento alla Mostra, appare evidente quanto questa attenzione per il vuoto sia poi di fatto un'attenzione allo spazio di relazione.

D'altra parte non è "vuoto" ciò che separa e mette in relazione le cose del mondo e quindi le architetture?

E, allo stesso modo, non è con il vuoto che ogni "progetto di paesaggio" ha sempre a che fare?

Ecco, in conclusione, ma certo senza nessuna velleità conclusiva, un'ultima riflessione su di un'altra barriera che il lavoro di West 8 sembra abbattere. Quella tra ingegneria, architettura e arte. Se spesso ci si trova di fronte ad interventi o progetti che sono in bilico tra arte e architettura del paesaggio, raramente gli interventi di ingegneria del paesaggio sconfinano negli altri due ambiti. In questo la matrice geografica di West 8 appare in tutta la sua evidenza: solo dall'Olanda l'ingegneria del paesaggio poteva farsi arte, passando ovviamente dall'architettura.

Veduta aerea del sito



TEMA

Borgo sull'acqua Zeeburg,
Amsterdam

Progettisti:

Adriaan Geuze (capogruppo),
Henk Hartzema, Edzo Bindels,
Guido Marsille, Arno de Vries,
Nigel Sampey, Anna Wilson,
Cyrus B. Clark, Erik Overdiep,
Edwin v.d. Hoeven

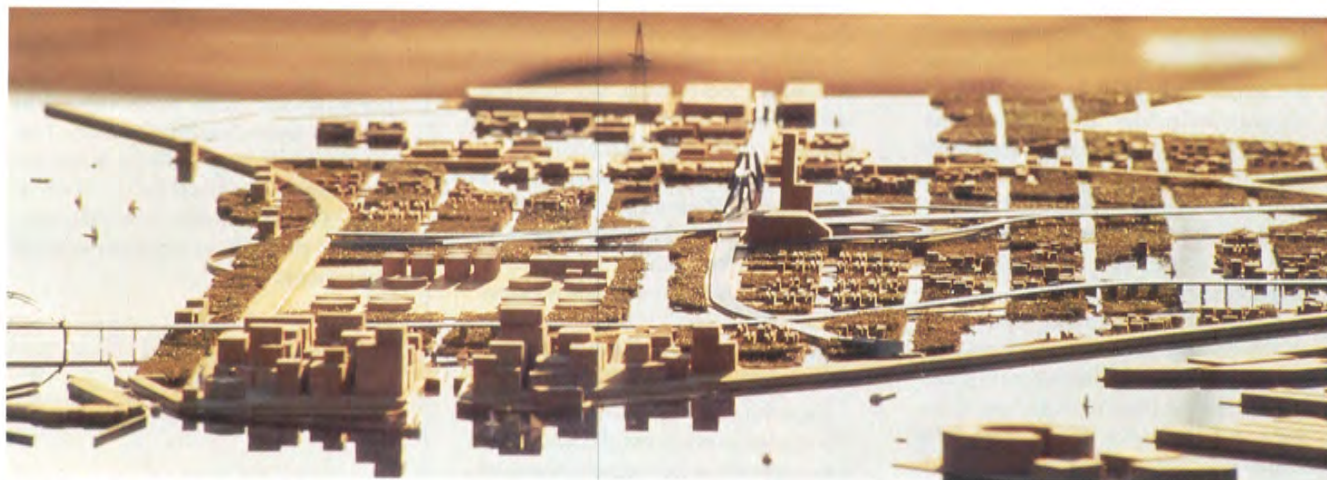
Committente:

Grondbedrijf Amsterdam

Anno di progettazione:

1998

*Zeeburg,
Amsterdam.
Planimetria dell'intervento*



Vedute del modello



Intervista a Henk Hartzema, West 8 Landscape Architects

a cura di Fabio Bonfà

Nel panorama dell'architettura moderna l'Olanda ha sempre avuto un suo carattere molto forte e riconoscibile, cosa che è ancora più vera in questi ultimi anni. La situazione olandese è indubbiamente del tutto particolare all'interno del contesto europeo.

Secondo voi quali sono le ragioni (politiche, economiche, sociali, culturali o più specificamente territoriali) causa di questa "particolarità"?

L'Olanda è diversa per la sua velocità, la curiosità, la voglia di cambiare e migliorare, caratteristiche che puoi ritrovare sia nella gente comune sia nella classe dirigente, nei politici. Tutto questo si manifesta in una sorta di mancanza di rispetto per quello che è preesistenza e per coloro che l'hanno realizzata, il che porta a sua volta ad accogliere e fare proprie con estrema facilità le idee di ogni nuova generazione di architetti.

La velocità, il ricambio sono anche molto favoriti in campo architettonico da alcuni fattori economici, come i prezzi di costruzione, che sono i più bassi d'Europa, o dal fatto che la vita media degli edifici è particolarmente breve, o ancora dalla situazione estremamente positiva della nostra economia. Il risultato è un'alta produzione edilizia fatta da una generazione di architetti piuttosto giovani, ma già ricchi di esperienza, che può essere in grado di creare e diffondere un nuovo spirito nell'architettura contemporanea europea.

Avete scritto che il vostro approccio si basa sulla forte convinzione che i confini tra architettura, design, urban planning e architettura del paesaggio hanno perso il loro significato. È dunque in questo tipo di multidisciplinarietà che si possono ritrovare i presupposti teorici della vostra ricerca? Potreste spiegarci meglio?

La pratica di lavoro di West 8 si basa sul valore, sulle idee che nascono dalla collaborazione multidisciplinare, dal confronto creativo di architetti, paesaggisti, designer, artisti.

Dall'alchimia del confronto possono scaturire idee geniali, esplorando e sperimentando fino a profondità inaspettate, fino all'emergere di soluzioni non intenzionali.

Il nostro iter si basa (al di là dell'intuizione, del gusto, della tradizione costruttiva e degli "incidenti" progettuali) su argomenti che riguardano un'infinità di temi portati da altri campi, come economia, ecologia, politica, clima, infrastrutture, sociologia, storia, chimica, geografia, ecc., insomma tutto quello di cui possiamo abusare per migliorare un progetto e per evitare di accontentarci troppo presto del risultato.

I temi di ricerca progettuali più interessanti per noi in questo momento comunque sono quelli relativi al carattere del paesaggio e alla riscoperta dello spazio pubblico come elemento portante di una nuova vita urbana, del significato simbolico dell'architettura e della appropriazione individuale di un luogo.

Nella mia ricerca, rivolta soprattutto all'urbanistica, il fine ultimo è quello di arrivare ad una nuova logica, una nuova natura urbana capace di portare ad uno sviluppo riconoscibile e di lungo termine.

Perché avete deciso di non occuparvi del progetto alla scala dell'edificio?

Di architettura ne facciamo, in studio. Ma sempre in relazione allo spazio pubblico, chioschi, arredo urbano, ponti, ecc.. Quello di cui non ci occupiamo è il progetto dell'edificio. In realtà secondo noi l'urbanistica non è più, come poteva essere un tempo, una fase che si conclude con una pianta colorata e regole su dimensioni, materiali e altezze. Non è più possibile, in questo momento, prefigurare quale potrebbe essere il risultato se si parte da regole tanto generali. Il prodotto urbano è vario e imprevedibile e dunque va 'guidato' fino in fondo. Il nostro studio progetta/produce dell'urbanistica "fino in fondo". Fino al colore dei mattoni, alle dimensioni delle porte. In questo tipo di approccio non siamo altro che un elemento neutrale che supervisiona il lavoro degli architetti da noi selezionati.

*Zeeburg, Amsterdam.
Veduta globale del progetto*

Infine un'ultima domanda di carattere più concettuale prendendo spunto da un avvenimento di questi giorni: Fuksas ha intitolato l'ultima Biennale di Venezia "More Ethics less Esthetics"; eppure osservando tutto il materiale esposto ci sembra che la "pura estetica dell'immagine" abbia trionfato, contaddicendo in pieno l'assunto di partenza manifestato nel titolo. Cosa può significare per voi "un'etica dell'architettura" o meglio un atteggiamento "etico" nei confronti del progetto di architettura?

La potenzialità di assumere un significato al di là della funzione. Di avere un aspetto impreveduto e nuovo in termini di tipologia, materiali o dimensioni, basato su osservazione intelligente del sito, programma e momento culturale.

Parlo però in questo senso di urbanistica più che di architettura. Penso che riconoscere le caratteristiche di un luogo, di un paesaggio e della sua storia e rappresentarla in un tessuto urbano riconoscibile, autonomo ma integrato, possa rendere molto meno importante l'aspetto estetico dell'architettura. Credo che il 90% degli edifici si possa realizzare senza "architettura", ma con un controllo accurato della materializzazione e del dettaglio in rapporto all'architettura della città.

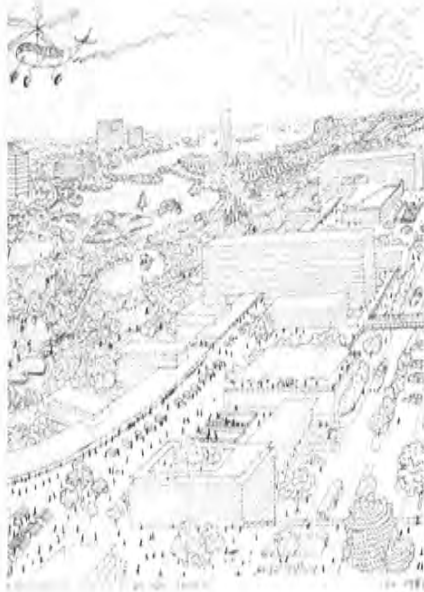
Lo studio fondato a Rotterdam nel 1987 da Adriaan Geuze è sicuramente uno dei più rappresentativi di quello spirito olandese che tanto ha influenzato l'architettura contemporanea. Una sorprendente fusione di architettura, arte e ingegneria tesa alla compenetrazione tra progetto e paesaggio.

Un iter progettuale che porta a risultati inaspettati grazie a collaborazione e confronto, intuizione e "incidenti" progettuali.



Paesaggi e città nella Germania contemporanea

Ursula von Petz



Il ruolo del paesaggio urbano viene posto sempre più spesso in relazione con il riutilizzo nelle città tedesche dei terreni che una volta venivano usati per scopi industriali, militari e simili, e che, essendo nel frattempo caduti in disuso a causa del relativo sottoutilizzo di infrastrutture tecniche, possono essere utilizzati oggi per lo sviluppo e il rinnovamento urbano.

È noto che la domanda di superfici da parte del settore industriale è sensibilmente inferiore alla relativa offerta, e che quindi esistono ancora molte possibilità di restituire dello spazio alla natura. Inoltre, l'accresciuta domanda di tempo libero e di ristoro, o di impieghi in zone verdi (anziché in fabbrica), consente lo sviluppo di sistemi urbani in cui l'insediamento e il paesaggio naturale sono sempre più legati tra loro, in cui l'insediamento viene visto e interpretato con l'ottica del paesaggio urbanizzato, o in cui il paesaggio stesso deve essere reinterpretato in modo completamente nuovo.

Scopo principale di questo contributo è quello di illustrare, con l'aiuto di alcuni esempi, questa nuova concezione, che in Germania sta conducendo a nuovi approcci nell'ambito della pianificazione e della progettazione. Peraltro, è necessario far notare che attualmente la letteratura specializzata tedesca sta trattando sempre più diffusamente il tema dei "Nuovi paesaggi", visti come strumenti per i processi di rinnovamento urbano, mentre si parla sempre meno dello spazio pubblico nelle città e della sua gestione.

La compenetrazione della città nel paesaggio viene intesa sempre più come nuovo elemento qualitativo e ciò è dimostrato anche dal fatto che, oltre agli esempi citati, numerose città si stanno orientando verso una forma di sviluppo durevole e stanno operando su progetti e concetti in linea con essa¹.

Per ciò che concerne lo sviluppo dello spazio, dell'economia e della società delle città tedesche, dopo dieci anni dalla riunificazione permangono ancora ritmi e velocità diverse. L'Est e l'Ovest si differenziano ancora nel loro stato postindustriale, nella loro gestione dei processi di crescita e di ridimensionamento urbano, come pure negli approcci a carattere amministrativo della gestione dello spazio urbano, della città e del paesaggio. Tuttavia, il dibattito viene condotto a livello nazionale e i risultati elaborati si influenzano reciprocamente, almeno fin dove ciò è reso possibile dalle diverse situazioni iniziali e dai diversi approcci risolutivi. Più di tutti, però, sono i progetti per le zone della Ruhr e di Francoforte, la cui trasformazione risale proprio al periodo del crollo del Muro di Berlino, ad avere una valenza significativa come generatori di nuove idee nella politica di pianificazio-

ne. Gli stimoli e gli influssi concettuali maggiori vengono raccolti infatti dalla IBA Emscher Park in occasione delle varie edizioni degli anni Ottanta della IBA di Berlino, che con la suddivisione in un programma di Nuova edilizia (IBA Neu) e in un programma di Rinnovo urbano (prudente ed ecologico) (IBA Alt), ha dato inizio a un nuovo approccio con l'architettura e l'urbanistica in Germania occidentale. In quel periodo, anche nella RDT (Repubblica Democratica Tedesca) si stavano realizzando dei primi progetti di rinnovo urbano, ma messi a confronto con la massiccia edificazione di immensi quartieri residenziali prefabbricati essi non erano altro che dei progetti pilota o dei progetti dimostrativi. All'epoca del crollo del Muro, i centri storici delle città dell'allora Germania Est si trovavano in uno stato di completo decadimento.

Cambiamenti

Con la presa di coscienza dei "limiti del progresso"², nella Germania Ovest si era andata diffondendo fin dagli anni Settanta la consapevolezza che bisognava cambiare il modo di pensare la pianificazione. La progressiva globalizzazione, la riorganizzazione delle condizioni generali di tipo sociale, economico e tecnico, nonché la Caduta del Muro sono i principali motivi dei vari cambiamenti qualitativi avvenuti nel rapporto con lo spazio urbano. Pertanto, nella Germania Ovest andava mutando il concetto di pianificazione e il tipo di approccio "onnicomprendivo" della pianificazione stava lasciando posto a quello "progressivo", concepito per fasi, che favoriva una maggiore partecipazione allo sviluppo urbanistico da parte del settore privato. Inoltre, si stava diffondendo sempre più l'interesse per



*"La città di domani",
Internationale Bauausstellung Berlin 1957
Disegno: Oswin
Progetto: Spazio pianificato
dell'IBA Emscher Park
nella zona della Ruhr
(1989-1999)*

Nel primo caso, la realizzazione di centri commerciali, l'edificazione di zone residenziali suburbane e la costruzione di centri di distribuzione e di aeroporti, destinati al trasporto e al traffico internazionale (i primi) e globale (i secondi), conducono allo sfruttamento delle superfici e a un elevato grado di mobilità. Entrambi questi aspetti sono in contrasto con l'esigenza di una gestione parsimoniosa del restante paesaggio e sono all'origine di insediamenti, in cui la città esistente viene integrata da una periferia qualsiasi³, le località sono tutte simili tra loro, la pubblicità commerciale sostituisce l'architettura e le anonime case a schiera contengono "persone altrettanto anonime".

In generale, in questi casi, lo sviluppo è fortemente influenzato dagli interessi degli investitori, i comuni approfittano dei benefici derivanti dalle tasse d'esercizio, l'attività di pianificazione della mano pubblica si riduce a essere una mera approvazione dei

piani regolatori. Di rado esiste un indirizzo preventivo e, anzi, spesso è il comune che deve creare in un secondo tempo le infrastrutture necessarie. L'esproprio di superfici naturali di compensazione può essere ricompensato con mezzi finanziari o con interventi di rivalutazione dei restanti terreni. Ciò non migliora tuttavia la situazione in termini di sfruttamento del suolo e del paesaggio. In termini economici, le superfici verdi non rendono, a meno che non si tratti di parchi all'interno di zone industriali, o di città-giardino, quali sono considerate le zone residenziali a schiera.

Il secondo tipo di evoluzione richiede invece delle significative azioni regolatrici e un intenso rapporto di intermediazione e di comunicazione tra e con i vari attori, avendo come obiettivo il riutilizzo della città e la realizzazione del modello di città compatta, intesa come città a misura d'uomo e

il Verde e la Natura, che non veniva più concepito esclusivamente come fonte di benessere per la città. Infine, la necessità del verde come elemento di suddivisione e organizzazione del territorio aumentava in seguito alla sempre maggiore richiesta di durevolezza, intesa come legame complesso e stabile tra ecologia, economia e sviluppo sociale.

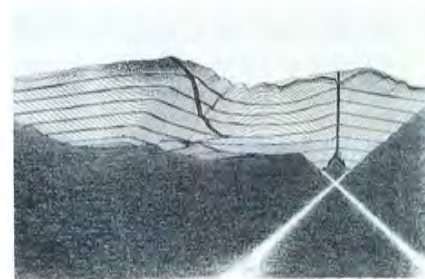
Pertanto, non era più ammissibile dare sfogo alla crescita prioritariamente nelle zone periferiche e nei dintorni delle città, perché la natura, in quanto risorsa, andava conservata. Ora, nell'ottica degli orientamenti di tipo progressivo, lo sviluppo urbanistico doveva essere affrontato per tempo e in linea con i vari interessi, mentre la pianificazione doveva rispondere in chiave nuova alle molteplici esigenze di una società in mutamento.

Il nuovo rapporto tra città e paesaggio

Attualmente, in Germania esiste un nuovo rapporto tra città e paesaggio, che in termini molto semplici può essere descritto come caratterizzato da due evoluzioni in controtendenza. La prima segue il mercato e consuma molto spazio libero, l'altra cerca di indirizzare gli interessi del mercato a beneficio della durevolezza e della conservazione (degli spazi liberi). In mezzo a questi due filoni esistono molteplici varianti.



*Orologio solare percorribile,
punto di riferimento: discarica di Schwerin.
progettazione: Jan Bormann,
fotografia: Josef Bieker
(Archivio fotografico Ruhrlandmuseum Essen)*



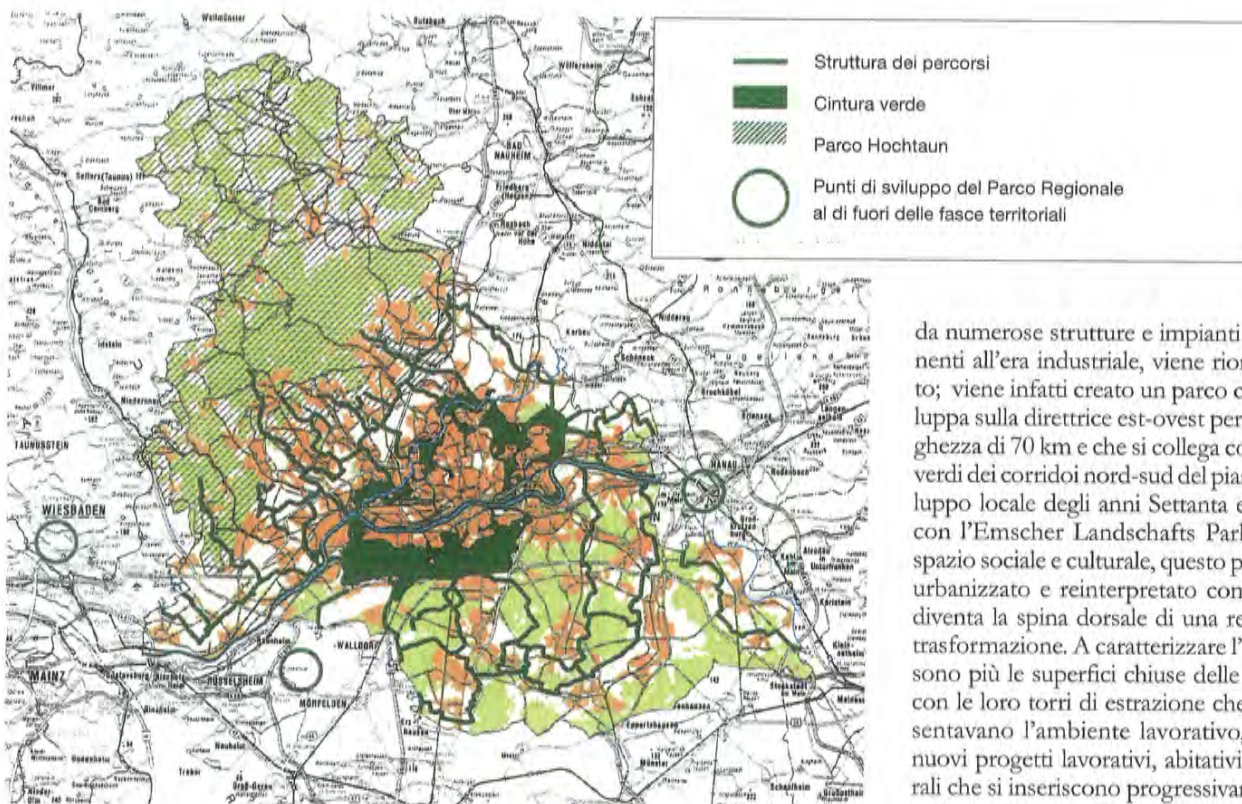
*Luce notturna, punto di riferimento:
discarica di Rungenberg.
progettazione:
Hermann EsRichter, Klaus Noculak*



*Il gasometro di Oberhausen
- un luogo-culto per le esposizioni.
fotografia: Peter Liedtke
(Archivio fotografico Ruhrlandmuseum Essen)*



*Vista panoramica di Emscher dalla discarica
(tetraedro), Bottrop.
realizzazione: Ingegneri Christ e Bollinger,
Darmstadt/Francoforte,
fotografia: Thomas Brenner
(Archivio fotografico Ruhrlandmuseum Essen)*



Progetto regionale Reno-Meno,
Umlandverband, Francoforte 1998

più rispondente all'esigenza di durevolezza. Se nei primi anni Ottanta nelle città si era ancora in cerca di spazi edificabili, allo scopo di coprire tardivamente dei "buchi" e di gestire in modo più parsimonioso lo sfruttamento delle superfici nuove, oggi giorno le superfici a disposizione dello sviluppo interno delle città sono più numerose e più grandi. Queste sono costituite da terreni abbandonati, che in precedenza ospitavano strutture industriali e produttive, vari tipi di infrastrutture (ad es., i terreni della ferrovia, le piste aeroportuali nelle vicinanze del tessuto urbano, le superfici portuali, le marcite), oppure sono dei campi militari convertiti o anche ex zone residenziali sottoutilizzate della fine dell'Ottocento. Tuttavia, anche il riutilizzo di queste superfici abbandonate presenta dei problemi, rappresentati soprattutto dall'elevato grado di contaminazione dei terreni e dall'obsolescenza dei tracciati, che rendono difficile l'infrastrutturazione. In questi casi le città devono riuscire a coinvolgere utenti e investitori, o diventare loro stesse degli investitori. Ciò comporta spesso che lo sviluppo urbano delle superfici in disuso deve avvenire da capo e all'insegna della scarsa richiesta, nonostante la presenza di infrastrutture già esistenti. Nondimeno, i terreni in disuso sono spesso anche degli spazi sociali e culturali, che possiedono una loro storia e che interagiscono intensamente con i dintorni⁴.

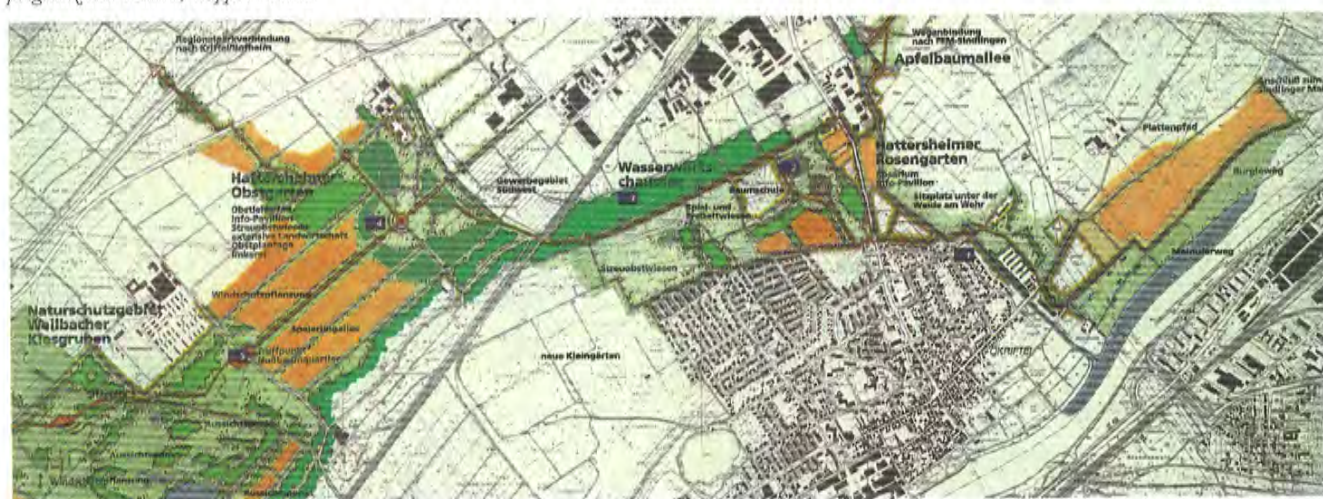
La "Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park"

In seguito al progressivo abbandono a cui erano destinati in particolare i terreni utilizzati per l'estrazione mineraria, nella regione tedesca della Ruhr (nota come Ruhrgebiet⁵), la cultura storica ha assunto un nuovo significato in seno all'Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park⁶; con la perdita di questi tipici luoghi produttivi si rende infatti necessario elaborare e riscoprire, prima che sia troppo tardi, quella che era stata la storia della vita quotidiana in questi dintorni e all'interno della regione. Parallelamente al cambiamento dell'ottica con cui si osserva la storia locale, cresce anche la presa di coscienza per l'ambiente e il paesaggio. Così, in seguito alla deindustrializzazione, si è più propensi a porre l'attenzione sui "non-luoghi", come, ad esempio, gli scarichi degli scavi. Grazie a un'accentuazione artistica che le vede come elementi rilevanti della regione, queste montagne di rifiuti assumono un'attrattiva scenica fino ad allora impensabile. Insieme al gasometro riconvertito in galleria d'arte, i tetraedi, i brammì, i proiettori laser e gli orologi solari posti sulle cime di queste aree, in un contesto paesaggistico confusamente *tecnicizzato*, rappresentano i nuovi indicatori e punti di riferimento della regione, conferendole una nuova identità. Allo stesso tempo, il paesaggio, caratterizzato ancora

da numerose strutture e impianti appartenenti all'era industriale, viene riorganizzato; viene infatti creato un parco che si sviluppa sulla direttrice est-ovest per una lunghezza di 70 km e che si collega con le aree verdi dei corridoi nord-sud del piano di sviluppo locale degli anni Settanta e, quindi, con l'Emscher Landschafts Park. Come spazio sociale e culturale, questo paesaggio urbanizzato e reinterpretato come parco diventa la spina dorsale di una regione in trasformazione. A caratterizzare l'area non sono più le superfici chiuse delle miniere, con le loro torri di estrazione che rappresentavano l'ambiente lavorativo, ma dei nuovi progetti lavorativi, abitativi e culturali che si inseriscono progressivamente in un intreccio esteso di superfici verdi e marroni, di parchi e giardini curati nel dettaglio, e di nicchie rigogliose e verdeggianti. Essa è percorsa da una solida rete di infrastrutture composta da linee ferroviarie, linee autostradali, canali, percorsi stradali e sistemi di canalizzazione, che può essere utilizzata ancora per molto tempo, con lo scopo di fornire approvvigionamento alla regione, ai relativi insediamenti e alla compagine lavorativa che ci vive e che sta mutando lentamente.

Le superfici urbane in disuso diventano spesso dei veri e propri paesaggi autonomi, situati dentro alle città e tra queste e le zone del bacino minerario⁷. Nonostante la contaminazione del suolo, esse sono potenzialmente dei paesaggi urbani vuoti, le cui periferie sono popolate e i cui fulcri, attraverso una serie di interventi di recupero del suolo, possono fungere da spazi liberi e da aree verdi. Questo tipo di paesaggi è soggetto a una nuova concezione culturale del verde e della natura. Esso non viene visto con l'ottica di una romantica scenografia o con precisi intenti di sfruttamento agricolo, perché si tratta pur sempre di aree urbanizzate e depauperate, spesso addirittura di semplici e desolati spazi liberi, sul cui terreno impoverito si insedia la flora e la fauna post-industriale; sono superfici il cui terreno contiene ancora resti e tracce delle attività di sfruttamento, come le fondamenta, i pozzi, le tramogge o i vari tipi di sigillatura. Si tratta pertanto di un paesaggio difficile, di spazi liberi frammentati, di "buchi" insiti nella città, in questa città perforata, attraversata dal paesaggio, che possiede tuttavia un elevato e innovativo potenziale gestionale.

Regione Reno-Meno, Progetto pilota Hattersheim/Flörsheim/Hochheim (particolare), progettazione: Hanke, Kappes e Heide



Francoforte e la regione del Reno e del Meno

Come si può vedere, attualmente in Germania il paesaggio e la città sono soggetti a forti cambiamenti. Le prospere aree economiche e gli agglomerati regionali come Francoforte e la zona del Reno-Meno, la regione di Stoccarda, oppure la zona del triangolo Colonia-Bonn-Düsseldorf, corrono il rischio di dover utilizzare sempre più superfici naturali, di diventare un agglomerato permanente, una periferia infinita, fintanto che la rete di infrastrutture sarà in grado di sopportare il dinamismo locale. La disponibilità di superfici in disuso situate nelle aree popolate è abbastanza limitata (quantomeno se rapportate a quella della Ruhr e della ex Germania Est), mentre la struttura industriale e produttiva è meno specifica. Inoltre, il settore terziario è stato soggetto a un precoce sviluppo. Conseguentemente, la regione del Reno-Meno può vantare una quantità inferiore di aree che sono state sfruttate dall'industria e dalle relative infrastrutture. Tuttavia, anche in questa zona esistono dei luoghi che necessitano di una forma innovativa di economia urbana.

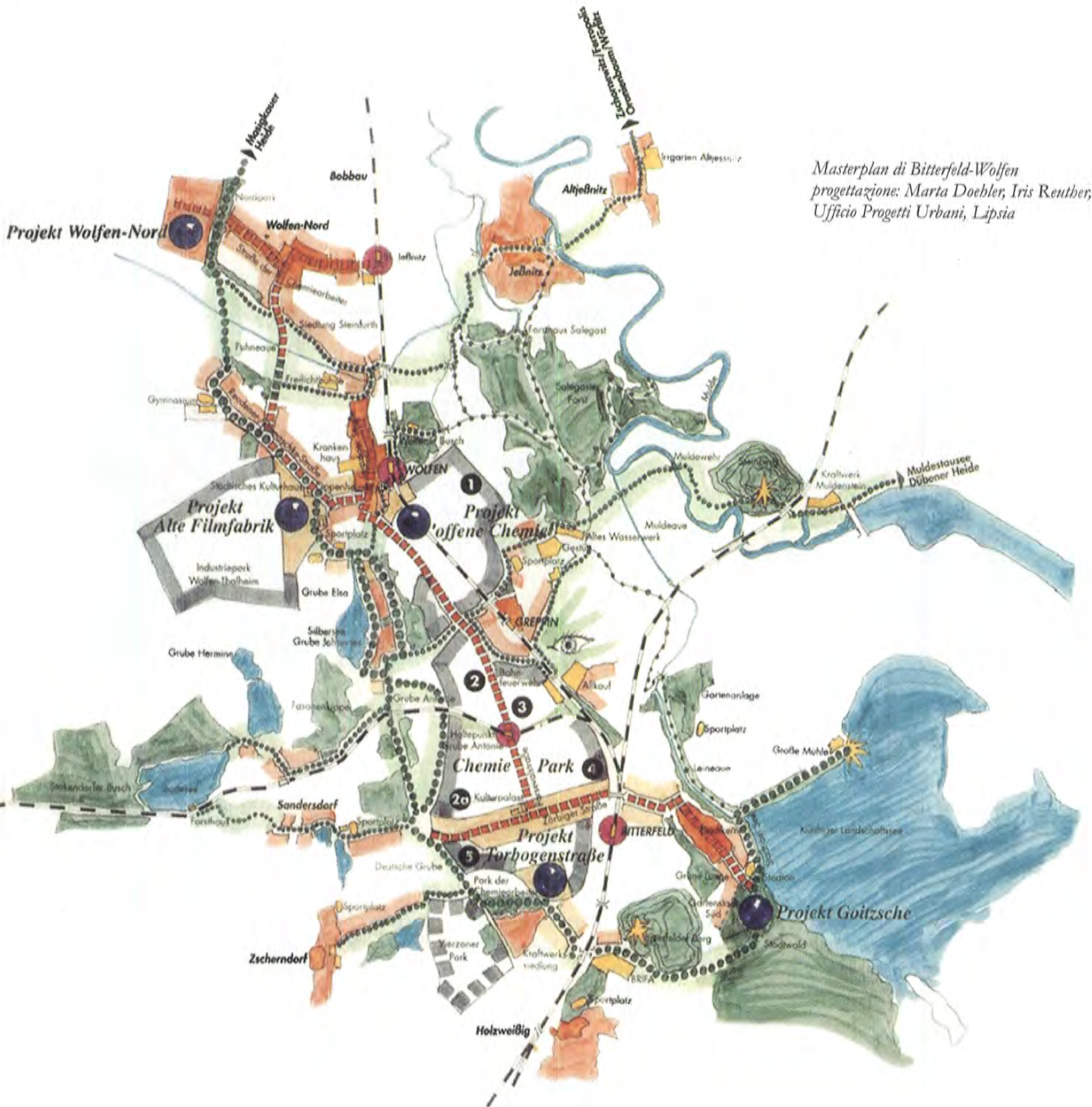
La metropoli di Francoforte è caratterizzata da un gruppo centrale di grattacieli che si sviluppa su una superficie ridotta (in stile *down town*), da un anello composto da *edge cities*, e da un tappeto suburbano di insediamenti, intercalato da aree paesaggistiche naturali, che si estende sulle zone circostanti fin oltre i confini comunali e le vicine città.

Di conseguenza, la regione dispone di attraenti spazi liberi, ancora ben conservati. Anche in questa zona si è provveduto, fin dagli anni Sessanta del secolo scorso, a perseguire una pianificazione attiva delle aree verdi (i cosiddetti "corridoi verdi della regione"), che costituisce oggi la base per lo sviluppo del parco regionale. Dieci anni fa la città ha inoltre elaborato un progetto che prevedeva lo sviluppo delle aree verdi dall'interno verso l'esterno del tessuto urbano, la realizzazione di un anello verde che circondasse tale spazio urbano e, quindi, un sistema a sua difesa che contrastasse la "trama" scoordinata e variegata dei diversi usi economici⁸. A livello politico, non fu possibile realizzare il progetto dell'*anello verde*, ma il progetto regionale dei *corridoi verdi* si basa ancora su di esso. Le superfici libere, costituite dalle superfici "tradizionali" quali terreni agricoli, valli fluviali, boschi, prati, giardini e parchi, vengono collegate tra loro con ancor più determinazione e acquistano un'identità più marcata attraverso alcuni nuovi elementi, come la creazione di "giardini artistici" e di "nuovi paesaggi/idilli agricoli", nonché la promozione di "zone naturali selvagge"⁹. Consolidando il principio dei corridoi verdi, si intende ottenere una delimitazione più efficiente possibile dei vari insediamenti. In questo modo, muta anche la concezione del paesaggio come di una serie di spazi interni contenuti negli agglomerati. La città nel paesaggio si trasfor-

ma in *paesaggio nella città*, concepito per una società del "lavoro sedentario", che ha mutate esigenze di tempo libero, di relax, di movimento e, data la costante alienazione provocata dal mondo del lavoro, di esperienze nella natura "selvaggia" e primitiva.

In questo quadro si inserisce inoltre la necessità di elaborare delle nuove prospettive per il mondo dell'agricoltura, che, in virtù della politica comunitaria e di progressi in essere a livello mondiale, sta sempre più perdendo il suo significato tradizionale e si trova progressivamente a dover adempiere a nuovi compiti di salvaguardia del patrimonio paesaggistico. Il quadro che si va formando, quindi, è quello di un paesaggio che, da una parte è più marcatamente incentrato sulla natura, e dall'altra, è sempre più sollecitato dalla società metropolitana e concepisce la città dal punto di vista dello spazio naturale. Anche in questo caso, l'obiettivo del progetto è quello di creare un'identità e di riscoprire e rivitalizzare la tradizione e la storia di questa regione. Pare quasi che nella gestione del paesaggio urbano, contrapposta alla gestione dello spazio cittadino, in Germania ci si accinga a dover affrontare un compito, con connotazioni *identificative*, pari, se non addirittura maggiore, a quello di altri Paesi¹⁰.

La questione dell'*identità* è comunque un aspetto che coinvolge anche la parte orientale della nazione tedesca, sia a livello locale che a livello regionale.

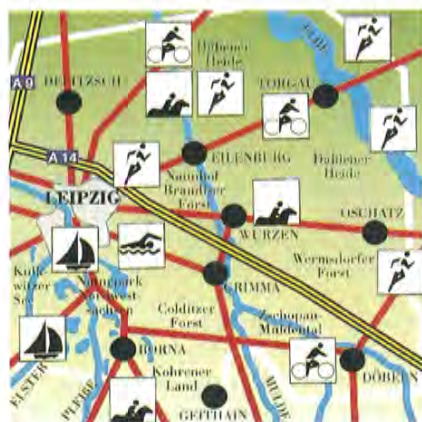


*Masterplan di Bitterfeld-Wolfen
progettazione: Marta Doehler, Iris Reuther,
Ufficio Progetti Urbani, Lipsia*

Paesaggi urbani delle regioni orientali della Germania

La situazione della regione di Francoforte differisce sensibilmente da quella delle città dell'ex Germania Est. Queste ultime, infatti, devono contrastare fortemente una serie di processi di restringimento che si stanno verificando in seguito ai fenomeni di deindustrializzazione, di calo demografico e di deinvestimento; proprio questi processi, però, le inducono a concentrarsi maggiormente sull'inventiva e sull'adozione di nuovi progetti pianificatori. All'interno dei propri limitati confini cittadini, Lipsia è composta da un centro di rilevanza storica e da un denso tessuto urbano residenziale e industriale, che lo circonda fin dalla fine dell'Ottocento. A evidenziare un futuro

carico di difficoltà ci sono l'ex area fieristica nei pressi del centro, le immense superfici industriali cadute in disuso nella zona occidentale della città, l'area residenziale di fine Ottocento disabitata per un terzo della sua capienza e, infine, vari terreni nella zona meridionale, utilizzati a suo tempo per la coltivazione a giorno della lignite. Tuttavia, nella periferia settentrionale si stanno formando delle nuove aree commerciali, fieristiche e residenziali, rese accessibili dall'autostrada, dalla ferrovia e dall'aeroporto. È facile notare come in queste aree le differenti esigenze di sfruttamento della superficie trovino risposta senza una strategia ben definita che salvaguardi gli spazi liberi.



L'innovazione progettuale è ancor più necessaria nella zona meridionale delle ex miniere di lignite, la cui destinazione finale deve essere la conversione in area dedicata al tempo libero. Anche in questo caso, per poter risanare la zona dal carbone in superficie, insieme alle varie località e ai relativi abitanti è stata spazzata via la storia della zona e uno spazio naturale originariamente intatto dal punto di vista ecologico. Si tratta pertanto di un'ex area agricola, deteriorata e completamente svuotata, che difficilmente potrà essere ricostruita esclusivamente con qualche lastra per sentieri e alcuni singoli progetti locali. Eppure, queste superfici estese forniscono l'occasione per poter creare sul lungo periodo un nuovo paesaggio, che soddisfi la crescente richiesta di cultura e di tempo libero di una società urbana sempre più frammentata. Così come avviene nella vicina Lusazia, attraverso la strategia degli esperimenti si sta quindi cercando di elaborare delle soluzioni di compensazione per un sistema ecologico originariamente intatto e di sviluppare delle offerte turistiche avvincenti e dei centri innovativi per i media, le tecnologie, la scienza o la cultura. Ma ciò richiede tempo. Nel segno della coscienza ecologica, una simile area dedicata al tempo libero corrisponderebbe sempre più alle esigenze di una società del tempo libero legata alla città e caratterizzata da una vasta gamma di bisogni.



Lipsia, L'ultimo terzo
fotografia: Doris Kranich

Sistemi regionali

La città e il paesaggio interagiscono tra loro anche a livello regionale. La società "in movimento", che grazie alla tecnologia è meno vincolata alla presenza fisica in un luogo, che è sensibile alle proprie condizioni di salute e di bellezza e che gestisce il proprio tempo in modo più flessibile, urbanizza con questa sua cultura anche ambiti che in origine erano strettamente agricoli. Nelle zone paesaggisticamente attraenti e scarsamente popolate si innesta sempre più la cultura cittadina intesa come fattore economico e di sfruttamento. Seguendo questo modello, mediante lo sfruttamento di località storiche compaiono, ad esempio, la "Museumslandschaft Niederrhein" (Area paesaggistica museale del Basso Reno), sita tra Düsseldorf e la città olandese di Arnhem, o il "Gemeindeforum Havelseen" (Forum comunale di Havelseen), situato nei pressi di Berlino e Potsdam. In particolare, in Germania orientale, l'"Industrielle Gartenreich" (Regno botanico industriale) del triangolo Dessau-Bitterfeld-Wittenberg, sito nella regione fluviale dell'Elba, con il suo Wörlitzer Park classicheggiante, la sua città mineraria post-industriale "Ferropolis" e la città della chimica Bitterfeld-Wulfen unisce i diversi poli della cultura, dell'industria e del settore produttivo urbano, in una compagine paesaggistica regionale che mira a trovare un compromesso tra città e paesaggio naturale. Obiettivo analogo è quello seguito in Lusazia nella zona del "Fürst Pückler Land", che si estende su entrambe le rive dell'Oder, sconfinando in Polonia, dove si sta cercando di realizzare un gigantesco recupero dell'area attraverso un parco principesco (Muskau), che funge da nocciolo culturale, e i vari paesaggi lunari delle miniere di lignite. Il compito consta nel saper gestire contemporaneamente antropizzazione e natura, tradizione e modernità, coscienza ecologica e profitto economico, insediamento urbano e paesaggio abitato.



Paesaggi in fiore – il cratere di Ronneburg,
fotografia: Sabine Sauer

Come si è potuto vedere, quindi, sia a ovest che a est della Germania la città e il paesaggio sono entrati in un nuova forma di rapporto, dove la gestione del paesaggio viene riformulata e contemporaneamente aperta a un serrato dialogo con lo spazio urbanizzato. E se si tratta di concepire e realizzare nuovi paesaggi, sia che si tratti dei *buchi* nelle città o che si tratti dei paesaggi regionali svuotati e caduti in disuso, allora il risanamento e l'innovazione fanno riferimento al contesto urbano, agli insediamenti periferici dei centri cittadini così come al contesto degli insediamenti regionali. I nuovi processi di conversione si basano in parte su precedenti progetti, che erano già stati sviluppati nel corso dell'ultimo decennio. Ma è soprattutto nei nuovi Länder che ci si dedica con maggiore impulso alla gestione, intesa come sperimentazione di un paesaggio antropizzato e urbano del XXI secolo, parzialmente nuovo.

Note

- 1 Se ne può avere una dimostrazione in: K. SELLE, (con la collaborazione di Schirin Yachkaschi e Katja Purnhagen), *Vom sparsamen Umgang zur nachhaltigen Entwicklung. Programme, Positionen und Projekte zur Freiraum- und Siedlungsentwicklung. Ein Lesebuch*, Dortmund/Hannover, Dortmunder Vertrieb, 1999.
- 2 D. MEADOWS, D. MEADOWS, E. ZAHN, P. MILLING, *The Limits of Growth*, Stuttgart, DVA, 1972. In quello stesso periodo la crisi del petrolio segna anche la fine dell'attività estrattiva della Ruhr.
- 3 A questo proposito, ecco il sintomatico titolo di una pubblicazione: W. PRIGER, ed., *Peripherie ist überall*, Frankfurt/New York, Campus, 1998.
- 4 Le grandi superfici delle miniere erano aree lavorative accessibili solo ai minatori e, quindi, il resto della popolazione non era autorizzato all'ingresso. Regole simili valevano anche per le superfici militari e le caserme.
- 5 Vedasi U. VON PIETZ, (1997) *The German Metropolitan Region. The Ruhr Basin: Toward a New Spatial Policy*, in: K. BOSMA, H. HELLINGA, (eds.), *Mastering the City I and II. Northern Europe City Planning 1900-2000*, Rotterdam, NAI, vol. I, pp. 56-65, vol. II pp. 184-191.
- 6 Cfr. contributi di E. MARCHIGIANI, P. POTZ in questo numero.
- 7 Sulla base della struttura policentrica della zona della Ruhr, Thomas Sieverts ha ideato il concetto di "Zwischenstadt" ("Città intermedia"), v. T. SIEVERTS, *Zwischenstadt Braunschweig*, Vieweg, 1997.
- 8 P. LIESER, *GrünGürtel Frankfurt. Una nuova strategia o l'ultima battaglia per la "natura in città"?* in: *Urbanistica*, 107, 1996, pp. 1051-110; A. LONGO, P. POTZ, *GrünGürtel Frankfurt, Emscher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania – un nuovo senso urbano*, in: *Urbanistica*, 107, 1996, pp. 95-104.
- 9 Umlandverband Frankfurt/REGION RHEIN MAIN (ed.), *Vernetzung in Grün. Der Regionalpark Rhein Main*, oJ (1994).
- 10 I concetti che prevedono un sistematico inserimento di piazze cittadine a Barcellona e a Lione vengono seguiti con molta attenzione e ammirazione in Germania, ma non trovano riscontro pratico.

Parchi per il paesaggio post-industriale. L'esperienza dell'IBA Emscher Park

Elena Marchigiani, Petra Potz

L'ormai conclusa Internationale Bauausstellung Emscher Park ha costituito un'importante occasione per sperimentare nuovi approcci alla comprensione dei temi sollevati dalle trasformazioni profonde che hanno investito il territorio della Ruhr.

L'analisi di alcune delle realizzazioni mette in evidenza l'importanza e i differenti ruoli assunti, a tutte le scale dell'intervento, dalla progettazione degli spazi aperti nella riorganizzazione di quello che si configura in Europa come uno dei più vasti paesaggi post-industriali.

Il bilancio di una riflessione sul cambiamento

Nel 1999 è giunta a termine l'esperienza decennale dell'IBA Emscher Park (Esposizione internazionale dell'edilizia del Parco dell'Emscher, d'ora in poi IBA). Essa ha comportato, ad oggi, il coinvolgimento di numerosi team internazionali nello svolgimento di più di 60 procedure concorsuali ed ha all'attivo il completamento totale o parziale di circa 100 progetti, per un totale di 5 miliardi di marchi tra investimenti pubblici e privati. Gli interventi comprendono l'insediamento di 16 nuovi complessi di carattere commerciale per un totale di 500 ettari; il recupero di 24 monumenti della cultura industriale disposti lungo un percorso di 240 km che attraversa tutta la regione; la costruzione di 3.000 nuove abitazioni e la ristrutturazione di altrettante. L'obiettivo è la completa realizzazione di un grande parco paesaggistico lungo 75 km e della superficie complessiva di 320 kmq, un'ampia parte della quale è già fruibile.

Tale esperienza trova le proprie radici in una lunga tradizione di pianificazione regionale. Negli anni '20 nasce l'associazione degli insediamenti del distretto carbonifero della Ruhr, SVR – oggi KVR, Consorzio Comunale del bacino della Ruhr. Sulla base del censimento delle aree libere redatto dalla SVR, alla fine degli anni '60, il Land Nord-Reno Westfalia inserisce nei programmi di sviluppo della regione uno schema per la creazione di una trama di parchi tra le città (*Revierpark*), a tutela dei terreni agricoli e delle foreste. In parallelo è avviato un pro-



*Segnaletica stradale
lungo il percorso a tema
"Route della cultura industriale"*

cesso di acquisizione, da parte delle singole amministrazioni comunali, di un Fondo di aree libere da riservare ad interventi di rinnovo urbano (*Grundstücksfond*).

A partire da un solido bagaglio di esperienze locali, l'IBA ha assunto come obiettivo programmatico quello di aprire un confronto con altre regioni europee che, come quella della Ruhr, stanno affrontando il difficile tema della riconversione dalle prime forme di industrializzazione di vaste porzioni di territorio.

Si tratta di un'esperienza la cui rilettura apre perciò ad alcuni ambiti più generali di riflessione.

In relazione al contesto, l'emergere di trasformazioni profonde non solo di carattere fisico, ma anche economico e sociale. La zona compresa tra Duisburg e Bergkamen, attraversata dal fiume Emscher e dai suoi affluenti, si configura all'inizio dell'operazione come un paesaggio ibrido, composto di materiali differenti: infrastrutture e canali; grandi insediamenti industriali in larga parte dismessi e città di diverse dimensioni; spazi verdi incolti, residui di foreste, aree agricole, che definiscono una trama – ancora implicita – di spazi tra le cose. La crisi dell'industria pesante, fondamento economico della nascita e crescita di una regione connotata dalla mancanza di una vera e propria struttura urbana preindustriale, è la radice di una crisi d'identità più profonda. La rottura del forte legame tra attività produttive, struttura degli insediamenti, conformazione sociale della popolazione, e con essa il venir meno di legami "virtuosi" tra i modi di vita e gli equilibri ambien-

tali, connotano quello che può essere definito un territorio (ed una società) post-industriali. L'allontanamento da modalità di utilizzo e pratiche abitative del passato segna l'avvio di un processo di transizione che ha come esito più evidente l'abbandono di spazi e manufatti.

È con temi complessi quali il degrado ambientale, il riutilizzo di grandi aree dismesse, la dotazione di nuove attrezzature e servizi, la ridefinizione di una base economica e, più in generale, la ricostruzione di un senso urbano che l'esperienza dell'IBA si è confrontata.

Si tratta di un chiaro spostamento d'attenzione dai temi della città compatta e della riqualificazione in termini fisici e sociali dei quartieri periferici affrontati nella precedente IBA berlinese del 1987. Esso denuncia l'intento di assumere la natura dei cambiamenti in atto come riferimento per la ricerca di nuove modalità insediative a scala regionale, fondate sulla ricostruzione di sistemi ecologici in cui gli spazi aperti sono parte integrante di una forma rinnovata di città contemporanea. Si tratta di un compito che prima o poi dovranno affrontare tutte le società altamente sviluppate e riassumibile con il neologismo *Rückbau*, decostruzione e ritorno alla situazione territoriale precedente: risanare i danni prodotti dalla industrializzazione acquista il valore di precondizione per nuovi sviluppi.

Pianificare per eventi

Per raggiungere tali obiettivi l'IBA ha attivato formule innovative rispetto alle più tradizionali tecniche della pianificazione e del progetto.

Aspetto connotante è l'intento di avviare un processo plurisetoriale e decentrato su un'area molto vasta. Esso si confronta con un ampio spettro di questioni di natura sia tecnica che procedurale e si attua attraverso la realizzazione di interventi anche di carattere puntuale, ma inseriti in un più generale disegno di cambiamento strategico che assegna alla qualità ecologica il valore di risorsa economica e di nuovo legante sociale.

Inspirandosi ad uno strumento già appartenente alla tradizione tedesca, l'esposizione, nel 1988 nasce l'IBA su iniziativa del Land Nord-Reno Westfalia. Si tratta di una società che non dispone di un bilancio autonomo (il Land mette a disposizione solo un capitale iniziale di 35 milioni di marchi

Essen

per la copertura delle spese). In collaborazione con il KVR, essa assume il ruolo di agenzia "speciale" che, collocandosi al di sopra delle normali procedure, coordina le operazioni, coinvolgendo comuni, operatori privati e abitanti. Le forme attraverso le quali si attua tale coordinamento consistono nell'elaborazione di un piano-guida a scala dell'intero bacino (piano paesistico redatto dal KVR, 1988) e nella configurazione di piani-quadro intercomunali per ciascuno dei sette corridoi naturalistici in cui è suddiviso il nuovo parco dell'Emscher. Per i singoli ambiti di intervento l'IBA definisce inoltre, attraverso pubblicazioni e bandi di concorso, una sorta di "manuale implicito", che traduce in principi progettuali i temi più generali alla base dell'operazione, garantendo con il proprio "marchio" la qualità dei progetti avviati. Indicazioni e principi sono il frutto di un'attività di consultazione che si è sviluppata con continuità fin dalle fasi iniziali del processo: definite nel 1988 le aree di intervento, l'IBA nel 1989 ha lanciato un concorso di idee aperto alle amministrazioni e ai professionisti locali, da cui è risultata la raccolta di più di 400 proposte progettuali. A partire dagli esiti di tale operazione, l'IBA ha selezionato i temi e ha dato inizio a singoli concorsi di architettura. Concorsi in prevalenza ad inviti, che hanno privilegiato la scelta di gruppi interdisciplinari, tedeschi ed europei, con competenze sia in campo architettonico ed urbanistico che in campo ecologico e paesaggistico. La fase di realizzazione ha fatto riferimento direttamente ai comuni e alle procedure della pianificazione ordinaria, attraverso la stesura di progetti esecutivi e il reperimento di forme di finanziamento sia pubblico che privato, regionale, nazionale ed europeo.

Per superare il rischio di un'eccessiva frammentazione – rischio connotato alla scelta di una pianificazione che si costruisce a partire da singole occasioni di progetto – durante i 10 anni trascorsi numerosi sono stati i momenti di confronto tra gli attori coinvolti e di pubblicizzazione ai cittadini delle attività in corso: dal Developer Kongress nel 1990 ai numerosissimi happening culturali e mostre in corrispondenza della presentazione finale nel 1999. La costruzione di forum di discussione e di apprendimento è stato uno degli strumenti integranti dell'operazione, nell'intento di utilizzare le esperienze progettuali come eventi in grado di convogliare l'attenzione sui temi alla base dell'esposizione e di con-



Foto aerea del sito della miniera Zollverein Schacht XII prima dell'intervento
da: Baubüro Zeche Zollverein Schacht XII GmbH, Anbruch. Natur und Kunst. Freie Wald-Landschaft. Die Halde Zollverein, Essen, s.d.



Il parco delle sculture nella Halde Zollverein. Opera di Ulrich Rückriem, 1992
da: Paehnicke P., Mensch B., Hg., Kunst setzt Zeichen, Landmarken-Kunst, Katalog, Oberhausen, 1999

TEMA

Halde Zollverein, Essen
Progetto di recupero
della "Foresta industriale Zollverein"

Dimensioni dell'intervento:

24 ha all'interno dei quali sono conservati
20 edifici industriali appartenenti
alla ex-miniera Zollverein Schacht XII

Progettisti:

Foresta industriale:
Planergruppe Oberhausen s.r.l. Land Art,
Ulrich Rückriem

Committente:

Comune di Essen,
Società di sviluppo
del Land Nord-Reno Westfalia s.r.l. (LEG)

Fasi di progettazione e realizzazione:

1989 Costituzione del Laboratorio edile
Miniera Zollverein
1996 Apertura della "Foresta industriale Zollverein"
e dell'edificio per la produzione
del vapore Kesselhaus
(progettisti: Foster Associates, Londra)
1997 Trasferimento del Centro di design
Nord-Reno Westfalia nella Kesselhaus
1998 Fine dei lavori di recupero e di riuso
degli edifici ad eccezione dell'impianto
di lavaggio e della torre di produzione
di derivati del carbone
1998 Inaugurazione del percorso monumentale
1999 Attivazione come punto di sosta
nella "Route della cultura industriale"
Costi: 241.000 marchi

tribuire alla costruzione di una nuova cultura del progetto. A tal fine la fase di progettazione esecutiva è stata spesso preceduta e affiancata dalla pubblicazione di promemoria di indirizzo e di rapporti relativi alle differenti fasi del processo, da workshop e seminari estivi che hanno coinvolto università nazionali e internazionali, da consultazioni con gruppi di esperti di differente ambito disciplinare, da incontri con i cittadini e dall'attivazione di procedure partecipative. Inoltre numerosi sono stati gli artisti coinvolti nella creazione di installazioni, sia all'interno degli edifici che nel paesaggio, e nell'organizzazione di eventi culturali e ricreativi aperti al pubblico, quali mostre, spettacoli teatrali, performance di illuminazione dei principali manufatti dell'archeologia industriale.

Il problema è ora come rientrare da una procedura straordinaria di controllo su un

territorio tanto vasto alla conduzione ordinaria praticata dalle singole entità comunali, senza perdere la ricchezza dell'approccio integrato proposto dall'IBA. A chiusura di tale esperienza, la conduzione generale del parco è stata assegnata al KVR e alla supervisione regionale del Land, mentre sette stazioni di controllo locale sono state attivate all'interno di ciascuno dei corridoi verdi con il compito di completare i processi già in atto e di promuovere ulteriori interventi.

Nuovi bilanci potranno però solo in futuro rendere conto della fertilità degli strumenti sperimentati nella valle dell'Emscher, sui quali del resto già gravano pesanti critiche. Tra queste, l'accentuazione, nelle fasi di definizione del progetto, del dialogo tra esperti a scapito della costruzione di uno scambio democratico con i cittadini, e la non sempre totale trasparenza dei processi decisionali pubblici nei confronti degli operatori privati.

Il parco come concetto-contenitore

Ad oggi, l'esperienza dell'IBA può però sicuramente già vantare al proprio attivo la definizione di un ampio repertorio di quelli che nei documenti programmatici sono definiti "parchi di nuovo genere".

Il concetto di parco rimanda alla nozione di materiale che, in virtù della propria complessità, può misurarsi con le molteplici dimensioni del territorio contemporaneo. Si tratta di un materiale che oggi assume un significato ben diverso da quello del passato e che denuncia il passaggio da un approccio difensivo e settoriale, ad uno propositivo e sistemico. In questo la nozione di parco assume forme e contenuti innovativi, dimostrando la disponibilità a confrontarsi con la discontinuità fisica e sociale che connota il paesaggio della Ruhr.

Nell'esperienza dell'IBA (così come in



Planimetria di progetto del parco agricolo (Gehölzgarten) Ripshorst, 1994



Foto aerea del parco agricolo

da: IBA Emscher Park, Katalog der Projekte 1999, Gelsenkirchen, 1999

TEMA

Gehölzgarten Ripshorst, Oberhausen
Progetto di parco agricolo in un'area industriale
inutilizzata dall'acciaieria Thyssen

Dimensioni dell'intervento:

45 ha di spazio libero sulla riva sud del canale
Reno-Herne, ristrutturazione ed ampliamento
del casale agricolo Haus Ripshorst

Progettisti:

Parco: Martin Diekmann e Irene Lohhaus,
Hannover

Ponti: Studio Schlaich, Bergemann and Partner,
Stoccarda

Casale Ripshorst: Wolfgang Christ,
Darmstadt

Committente:

Comprensorio dei Comuni della Ruhr, KVR
(consulenza, per il parco, della Federazione Vival,
del Dipartimento di Botanica dell'Università di
Hannover, del Giardino botanico di Essen)

Fasi di progettazione e realizzazione:

1993 Workshop ad inviti (3 gruppi di architetti
paesaggisti e 3 gruppi di architetti ed ingegneri)
e discussione con i rappresentanti del KVR

1994/96 Sistemazione delle parti occidentale
e orientale del parco

1997/98 Costruzione del ponte sul canale
Reno-Herne e ristrutturazione della
Haus Ripshorst

1999 Apertura del parco

2000 Inizio dei lavori di sistemazione
della parte centrale del parco e delle opere
di rinaturalizzazione del ruscello Lämpkes
Mühlenbach

2001 Completamento delle piantumazioni

Costi:

20 milioni di marchi

Il finanziamento per la manutenzione del parco
è stanziato dal Comune di Oberhausen e dal KVR

TEMA

Landesgartenschau, Oberhausen
Progetto di parco industriale per la Rassegna di Giardinaggio del Land Nord-Reno Westfalia

Dimensioni dell'intervento:

25 ha nell'area dell'ex-miniera ed ex-cokeria di Oberhausen-Osterfeld

Progettisti:

Parco centrale, Comunità di lavoro
Dittus/Drecker, Friburgo-Bottrop
Parco Sud e zona Osterfelder Kessel, Planergruppe Oberhausen s.r.l. (Harald Fritz, Ulrike Beuter)
Ponti e strade, BPI, Colonia-Darmstadt

Committente:

Città di Oberhausen, Landesgartenschau Oberhausen s.r.l.

Fasi di progettazione e realizzazione:

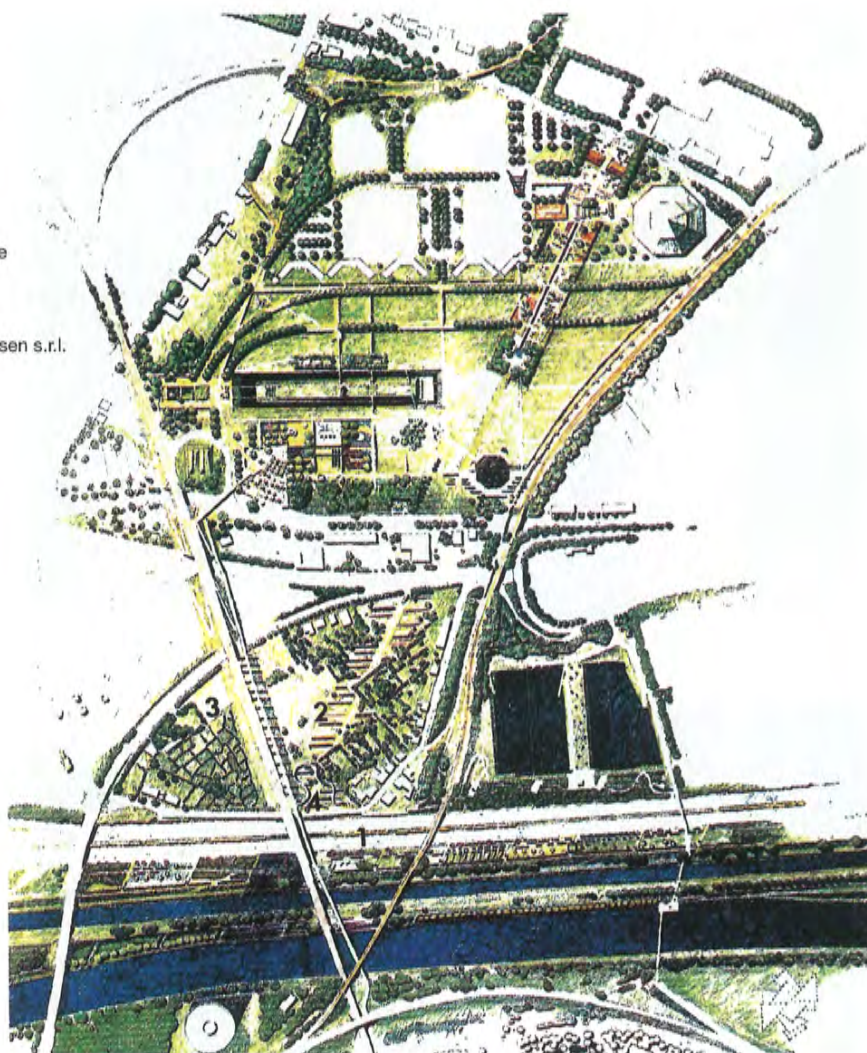
1993 Concorso di idee per la Rassegna di Giardinaggio

1995 Concorso a inviti per la Rassegna di Giardinaggio

1996 Definizione del progetto d'insieme, inizio della preparazione del terreno e dei lavori di infrastrutturazione

1997/99 Realizzazione del parco e apertura al pubblico

Costi: 70 milioni di marchi



molte altre vicende di pianificazione strutturale avviate in Europa nell'ultimo decennio), il parco assume il ruolo di filo rosso, di concetto che contiene al suo interno molteplici valenze e che di volta in volta si declina secondo modalità e significati diversi a seconda dei caratteri e delle questioni che connotano lo specifico contesto in cui si va ad agire: il parco è luogo della natura e del tempo libero, ambito dove si svolgono differenti attività, spazio della cultura e dell'apprendimento.

Un altro carattere che connota il concetto di parco è la transcalarità, la capacità di muoversi attraverso le differenti scale del piano e del progetto giocando ruoli diversi nell'individuazione dei modi della trasformazione: il parco può assumere le forme di corridoio e riserva ambientale, di penetrante verde all'interno degli insediamenti, di materiale urbano, di zona di filtro tra città e campagna.

Nello specifico dell'TBA, il parco rientra all'interno di tutti i temi che il gruppo di ricerca ha assunto come progetti-guida per i singoli interventi (il parco paesistico dell'Emscher, la riconversione ecologica del bacino del fiume, il recupero delle architetture industriali, l'incentivazione di attività produttive e imprenditoriali, la configurazione di nuove possibilità abitative e lo sviluppo integrato delle città attraverso una nuova offerta di attività sociali e culturali). Di volta in volta esso riveste però una diversa funzione.

Alla scala regionale, il parco dell'Emscher, formato dai sette corridoi naturalistici, costituisce il nuovo sistema di strutturazione dell'intero bacino fluviale. La nuova immagine d'assieme, costruita riconnettendo le aree libere e le grandi discariche di residui carboniferi, assume il ruolo di conferire riconoscibilità e carattere ad un territorio

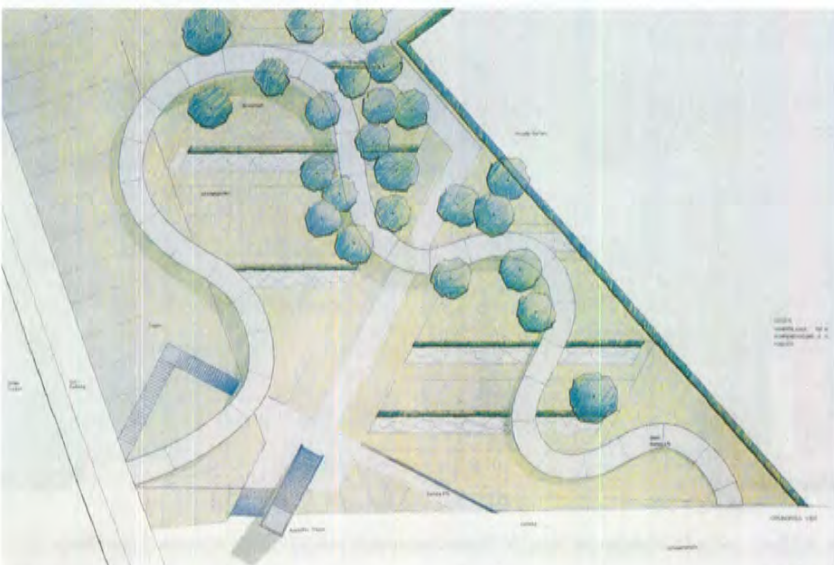
Oberhausen

Planimetria di progetto della Rassegna di Giardinaggio (Landesgartenschau), 1996

1. Parco lineare delle velocità
2. Giardini a strisce
3. Giardini improvvisati
4. Rampa a forma di serpente



Foto del Parco sud nel Landesgartenschau. Il "Parco lineare delle velocità" lungo il canale Reno-Herne



frammentato (valenza morfologica) e allo stesso tempo di costituire un quadro per avviare il graduale processo di rinaturalizzazione, disinquinamento delle acque e dei terreni e protezione dei biotopi presenti (valenza ecologica).

La definizione del sistema del parco avviene contemporaneamente alla riorganizzazione delle infrastrutture dell'intera regione e alla creazione di una nuova pista ciclabile e di una rete di sentieri per escursionisti che ne consentono la fruizione turistica e ricreativa. Il parco acquista perciò una funzione non solo strutturale ma anche economica, costituisce in sé una risorsa alimentata dalla messa in esposizione degli interventi realizzati, attraverso la costruzione di grandi elementi di riferimento inseriti nel paesaggio (i *landmarks*) e l'organizzazione di percorsi a tema che riportano ad unità i numerosi interventi dislocati nelle differenti parti del territorio (*routes*).

Alla scala locale, il parco è elemento di riqualificazione del patrimonio storico (recupero dei grandi manufatti della cultura industriale e degli insediamenti operai), strumento di valorizzazione in termini fisici ed economici dei nuovi insediamenti (creazione di poli scientifici e culturali e di nuovi quartieri residenziali), e ancora luogo di ricreazione al margine dei centri urbani. Nel caso specifico dei nuovi quartieri esso si configura come ambito della socialità, aspetto questo sottolineato non solo dalle forme del progetto e dall'importanza assegnata al disegno degli spazi aperti, ma dalle stesse procedure attivate per la sua realizzazione e gestione, che spesso comprendono processi di partecipazione ed autocostruzione.

È in virtù del ruolo centrale e pervasivo acquisito dal concetto di parco che esso può essere assunto come chiave di lettura di alcune delle realizzazioni dell'IBA e delle relazioni che esse intrattengono con i temi più generali sollevati dai cambiamenti che connotano il paesaggio post-industriale.

Oberhausen

In alto: Foto del Parco sud nel Landesgartenschau. I "Giardini a strisce" verso il gasometro.

"Funghi artificiali", opera di Billie Erlenkamp e Detlef Kelbassa nei "Giardini improvvisati".

In basso: Particolari dei "Giardini improvvisati"

Planimetria di progetto della "Rampa a forma di serpente" del Parco sud nel Landesgartenschau

TEMA

Westpark, Bochum
Piano quadro per la ristrutturazione dell'area delle ex-acciaierie Krupp; progetto di parco urbano

Dimensioni dell'intervento:

Sui 70 ha dell'ex-accieria, trasformazione in parco urbano di 17 ha e recupero della Jahrhunderthalle (10.000 mq per attività culturali e ricreative)

Progettisti:

Piano quadro: Thomas Sieverts Office, Bonn
Parco: Sieverts, Trautmann, Knye-Neczak, Bonn (architetti e urbanisti); Danielzik + Leutcher, Duisburg (architetti paesaggisti)
Jahrenderthalle: Miksch and Partner, Düsseldorf
Illuminazione: Belzner e Hoffmann

Committente:

Comune di Bochum, Società di sviluppo del Land Nord-Reno Westfalia s.r.l. (LEG)

Fasi di progettazione e realizzazione:

1989 Workshop ad inviti

1990 Seminario estivo con studenti di Arti Figurative e Scienze Umanistiche

1991/95 Ristrutturazione della Jahrhunderthalle

1997 Concorsi per il progetto di ponti, dell'illuminazione e dell'ingresso al parco

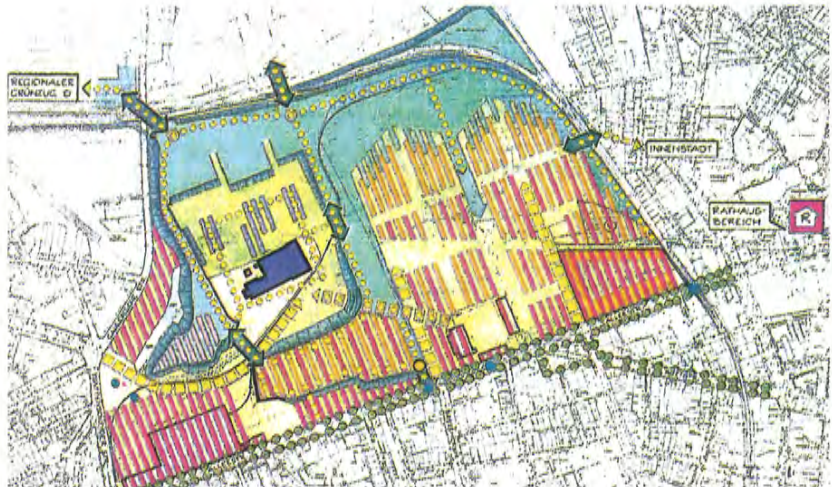
1998 Concorso promosso dalla Cassa per l'Edilizia per il progetto di abitazioni lungo la Alleestrasse (vincitrice Regina Kohlmeyer, Stoccarda)

1998/2001 Realizzazione del parco urbano e apertura nel 1999

Finanziamenti:

Programmi per gli interventi urbanistici e per la promozione economica, Programma ecologico Emscher-Lippe e Programma della Comunità Europea, obiettivo II, fase 4.

Totale del finanziamento: 40 milioni di marchi



Bochum

In alto: Piano-quadro per la ristrutturazione dell'area delle ex-acciaierie, 1995.

In rosso e arancione: abitazioni e servizi; in viola e rosa: usi speciali e operazioni urbanistiche sperimentali

In basso: Bochum. Planimetria di progetto del Westpark, 1999

da: Stadt Bochum, Bochum Innenstadt-West. Westzugang zum Park, Bochum, LEG, 1998

La rinaturalizzazione

Una delle questioni principali affrontate è quella dei costi relativi alla bonifica da contaminazione di ampie porzioni di spazi aperti. All'interno del parco paesaggistico dell'Emscher alcuni progetti hanno perciò assunto come tema la riscoperta delle valenze estetiche della "natura industriale". A differenza dei casi più noti di riconversione a parco ricreativo delle aree dismesse (l'esempio ricorrente è quello di Duisburg-Nord), il Programma di recupero delle aree residuali si è confrontato con la possibilità di creare una nuova tipologia di spazio per la fruizione del pubblico. Attraverso il coinvolgimento diretto del Corpo Forestale del Land, essa risulta realizzabile con limi-

tate spese di costruzione e gestione, a partire dalla conservazione della vegetazione nata spontaneamente nelle vicinanze dei ruderi. La restituzione dei boschi all'utilizzo da parte della popolazione (per campeggio, manifestazioni, visite organizzate e svolgimento di lezioni all'aperto) riqualifica un'immagine che, seppure originariamente connessa ad un senso diffuso di degrado e di rovina, di fatto connota l'identità di questo territorio.

All'interno di tale programma si colloca il progetto di recupero della "Foresta industriale" sorta attorno al sito dell'ex-miniera Zollverein a Essen. Dal 1930, anno di costruzione, fino alla chiusura nel 1986, questo spazio è stato "terra proibita", ambito completamente separato dagli insediamenti

circostanti. L'intervento dell'IBA si propone di modificare tale condizione.

Il progetto per la collina di scorie, Halde Zollverein, è inserito in un più ampio programma di operazioni che coinvolgono, oltre alla rinaturalizzazione degli spazi aperti, il restauro di alcuni manufatti minerari, oggi adibiti a sede del Dipartimento di comunicazione e design dell'Università di Essen.

La collina, da luogo di raccolta dei residui della produzione industriale, è trasformata in un grande parco paesistico dove la vegetazione spontanea è l'elemento di connessione tra opere d'arte disposte all'interno delle radure. Le sculture di Ulrich Rückriem rientrano nel più ampio programma "Landmarkenkunst", nato con l'intento di

TEMA

Gartenstadt Welheim, Bottrop
Progetto di ristrutturazione di un villaggio operaio

Dimensioni dell'intervento:

45,6 ha sui quali insistono 1.150 abitazioni per un totale di 8,5 ha

Progettisti: Piano-quadro dell'assetto urbanistico: ASU-Uli Dratz, Oberhausen
Ristrutturazione del quartiere: Eduard Grosche

Committente:

VEBA Immobilien s.p.a., Comune di Bottrop

Fasi di progettazione e realizzazione:

dal 1988 Recupero per fasi di intervento con una media di 100 abitazioni ristrutturate ogni anno

2000 Completamento della ristrutturazione di 950 abitazioni

Costi:

2.200 marchi per mq di spazio abitabile.

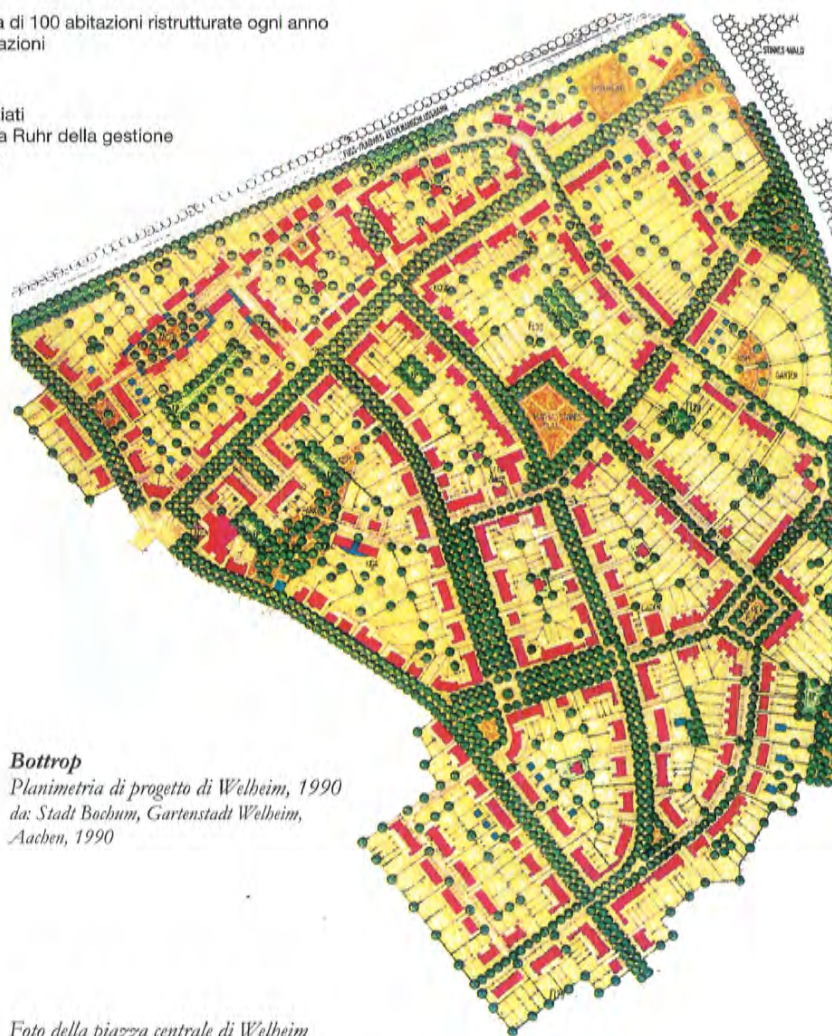
Fondi per la sistemazione dei grandi spazi aperti stanziati dalla Emschergerossenschaft (ente responsabile per la Ruhr della gestione delle acque di scarico): 10 marchi/mq di spazio aperto

inserire progetti di artisti nei processi di trasformazione di spazi connotati dalla presenza dei "rudei" industriali. Il programma ha visto coinvolti Richard Serra a Gelsenkirchen, Marta Schwartz a Mechtenberg, Christo e Jean-Claude a Oberhausen. Se il linguaggio dell'arte costruisce nuovi punti di riferimento all'interno del paesaggio, il linguaggio della natura contrasta con quello austero dei grandi monumenti industriali, sottolineandone l'impatto sull'ambiente.

Il paesaggio in mostra

Sempre nella logica dell'integrazione con il paesaggio circostante di aree rimaste intercluse tra gli insediamenti industriali si colloca il progetto del Gehölzgarten Ripschorst a Oberhausen. L'area, acquistata negli anni '20 dalle acciaierie Thyssen per l'ampliamento degli stabilimenti, non è mai stata utilizzata e si configura perciò come uno dei pochi spazi rimasti incontaminati dai residui dell'industria. Collocata al confine tra i comuni di Essen ed Oberhausen, essa costituisce l'importante punto di incontro tra uno dei corridoi verdi in direzione nord-sud, la spina est-ovest dell'Emscher e i margini dell'insediamento urbano.

In questo caso il tema svolto dal progetto è il ridisegno del parco come spazio di apprendimento e memoria della cultura agricola (lo slogan assunto dai progettisti è "La storia dei boschetti"). Il parco è delimitato da quattro strisce a bosco larghe 60 metri. Esse sono caratterizzate dalla scelta di differenti raggruppamenti di specie che nel loro insieme ricostruiscono l'evoluzione del patrimonio vegetazionale del bacino dell'Emscher: la "foresta terziaria" ad aceri, querce e faggi; il paesaggio delle paludi fluviali, ricostruito attraverso la rinaturalizzazione del ruscello Läppkes Mühlenbach; lo sviluppo della foresta dalla fase delle specie pioniere (betulle e salici) a quella matura (querce e faggi); la storia delle coltiva-



Bottrop

Planimetria di progetto di Welheim, 1990
da: Stadt Bochum, Gartenstadt Welheim,
Aachen, 1990

Foto della piazza centrale di Welheim

da: IBA Emscher Park, Katalog der Projekte
1999, Gelsenkirchen, 1999



zioni attraverso la riproduzione di varietà estinte e la piantumazione di alberi da frutto allo stato selvatico; il roseto. Nella zona centrale è riprodotta un'ampia gamma di specie presenti nei vivai locali, che rendono l'immagine del parco variabile a seconda delle stagioni.

La Rassegna di Giardinaggio è un'altra modalità introdotta per il recupero del paesaggio industriale e per la sua restituzione alla fruizione pubblica. Anche il progetto del Landesgartenschau di Oberhausen, su un'area dismessa sottoposta alla quasi totale demolizione degli edifici industriali, è suddiviso in differenti ambiti tematici. Mentre la parte settentrionale e quella centrale costituiscono la sezione recintata dell'esposizione (giardini e serre), all'interno della quale i manufatti esistenti sono riutilizzati per lo svolgimento di attività ricreative (il circo, la kermesse storica), la parte meridionale rappresenta il tentativo di costruire una nuova tipologia di parco urbano. Questa area, sempre aperta al pubblico, si articola in cinque parti differenti. Il "parco lineare delle velocità" assume come strategia quella di dialogare con le grandi infrastrutture esistenti, il canale Reno-Herne e l'autostrada. Diversa è la natura delle soluzioni proposte: dalla localizzazione di punti di sosta lungo i nuovi tracciati ciclabili e pedonali disposti parallelamente a quelli automobilistici e fluviali, alla creazione di una lunga pista per skateboards, all'utilizzo di steele di acciaio dipinte di rosso come strumenti di misurazione delle differenti velocità di spostamento compresenti nell'area ("tachimetri"). La parte occupata dagli ex-bacini di lavaggio del carbone è trasformata in esposizione permanente di piante acquatiche. I "giardini a strisce" riconnettono percettivamente la parte meridionale e quella centrale del parco, separate dai binari ferroviari. L'asse è creato attraverso la piantumazione di aiuole tra la vegetazione spontanea e prosegue visivamente fino al gasometro. Una "rampa a forma di serpente" collega il livello inferiore dei giardini a quello superiore delle grandi infrastrutture. La parte occidentale, infine, è occupata dai "giardini improvvisati", sede di un'operazione condotta autonomamente dalla Rassegna di Giardinaggio, con l'intento di reinterpretare modalità di uso spontaneo degli spazi aperti. I giardini sono l'esito delle attività svolte da un laboratorio coordinato da cinque artisti, che hanno riletto con le loro opere la cultura locale del piccolo giardinaggio e della coltivazione ad orto.



Gelsenkirchen

Planimetria storica e di progetto di Schüngelberg



da: VI Architecture Biennale Venice, *Change without growth? Sustainable Urban Development for the 21st Century*, Braunschweig/Wiesbaden, 1996.



Foto di Schüngelberg e della Halde Rungenberg



Sezione di progetto e realizzazione della spina centrale di Schüngelberg



TEMA

Insediamiento Schüngelberg, Gelsenkirchen
Progetto di completamento e ristrutturazione di un villaggio operaio

Dimensioni dell'intervento:

18 ha, dei quali 8,9 ha occupati da 308 abitazioni esistenti e 5,3 da 220 abitazioni di nuova costruzione

Progettisti:

Nuove residenze: studio Rolf Keller, Zumikon (Svizzera), Atelier am See, Duisburg
Spazi aperti: studio Pesch + Partner, Herdecke
Opere di drenaggio: Sieker, Hannover-Essen
Rinaturalizzazione del ruscello Lanferbach
Atelier Dreiseitl, Überlingen
Collina Rungenberg: Hermann EsRichter, Oberhausen, Klaus Noculak, Berlino

Committente:

TSH, ente gestore dell'edilizia abitativa del comune di Gelsenkirchen

Fasi di progettazione e realizzazione:

1990 Concorso internazionale
1988/1998 Ristrutturazione per fasi di 264 abitazioni esistenti
1993/1999 Costruzione di 213 nuove abitazioni in un'area dismessa di 4 ha al centro dell'insediamento
1995/97 Completamento della ristrutturazione dell'insediamento esistente

Costi:

Recupero e ristrutturazione dell'esistente: 54,4 milioni di marchi.
Nuova edilizia abitativa (senza costi per terreno, ma incl. costi accessori): 70 milioni di marchi
Ristrutturazione del ruscello Lanferbach: 3,8 milioni di marchi
Miglioramento dello spazio pubblico (progettazione strade e piazze): 0,4 milioni di marchi.
Intervento artistico sulla collina artificiale Rungenberg: 1,3 milioni di marchi



Kamen

Pianta di riferimento
da: IBA Emscher Park, *Katalog der Projekte 1999*,
Gelsenkirchen, 1999



Planimetria
di progetto
di Seseke-Aue

TEMA

Gartenstadt Seseke-Aue, Kamen. Realizzazione di una nuova città giardino

Dimensioni dell'intervento: 10,5 ha dell'ex-miniera Monopol, per un totale di 278 nuove abitazioni

Progettisti: Progetto d'insieme del quartiere, WohnBund-Beratung Nord-Reno Westfalia, Bochum

Residenze: Studio Joachim Eble, Tubinga

Spazi aperti: Studio Landschaft, Planen und Bauen – Manfred Karsch, Berlino

Piano del colore: Barbara Eble-Graebener, Tubinga

Committente: Città di Kamen, Società di sviluppo del Land Nord-Reno Westfalia s.r.l. (LEG), Associazione di investitori Seseke-Aue, Cooperativa abitativa Lünen, Società Edile ed Insiediataiva del Comprensorio dei Comuni di Unna, Hellweg Bauträger

Fasi di progettazione e realizzazione:

1991 – Concorso di idee ad inviti per la realizzazione della "Città giardino Seseke-Aue"

Costi: 70 milioni di marchi



Veduta dall'alto e particolare del sistema di recupero delle acque piovane a Seseke-Aue

La riciclitura dei tessuti urbani

Tra gli esiti dell'IBA è la costruzione di un censimento degli stabilimenti industriali dismessi e l'individuazione di quelli da ristrutturare. Ciò ha comportato l'avvio di una ricerca progettuale sulle destinazioni d'uso compatibili sia con il recupero in senso ecologico delle aree un tempo occupate dall'industria, sia con l'intento di farne nuovi centri di aggregazione per gli insediamenti urbani con esse confinanti. In questi progetti la ristrutturazione dei manufatti procede perciò in maniera strettamente integrata con la sistemazione delle aree a parco.

In tale ottica si inserisce la creazione del Westpark di Bochum. I temi della reintegrazione nel tessuto urbano periferico dell'area delle ex-acciaierie Krupp e del recupero del padiglione delle esposizioni (Jahrhunderthalle) costruito nei primi anni del secolo sono alla base delle soluzioni adottate per il progetto di quella che si delinea come una nuova parte di città. Il pianoquadro prevede la creazione di un insediamento misto di abitazioni e servizi nella zona al margine dei tessuti esistenti, mentre le aree settentrionali e quelle disposte attorno alla Jahrhunderthalle sono sede di servizi per il tempo libero e la ricreazione, immersi nella nuova superficie a parco che si riconnette alla trama verde a scala territoriale.

Lo slogan assunto dai progettisti è "Un Parco sopra la città. Dalla Città vietata al nuovo quartiere". Il progetto si struttura su tre differenti quote altimetriche, che sottolineano l'articolazione dell'intervento in altrettante sezioni distinte e che al contempo creano diversi punti di vista sulla città e sui monumenti interni all'area. Alla stessa quota dei tessuti periferici è la parte a più diretto contatto con essi; una grande rampa funge da collegamento con la restante superficie del parco rialzata di 20 m rispetto alla quota stradale e alla quale si accede direttamen-

te dalla nuova stazione metropolitana; l'area attorno alla sala delle esposizioni costituisce infine un'"isola" ribassata di 10 metri.

Il problema della decontaminazione del suolo è affrontato attraverso la concezione integrata del disegno del parco e della scelta di specie vegetazionali pioniere (betulle, pioppi, salici e robinie), alle quali è assegnato il compito di attivare processi di graduale disinquinamento del terreno.

La ristrutturazione dei villaggi operai

Parallelamente al censimento dei monumenti industriali, l'IBA ha intrapreso una vasta e sistematica operazione di rilievo delle *siedlungen* presenti nell'area e di analisi delle loro valenze storiche, architettoniche ed urbanistiche. La ricoperta della cultura edilizia ed abitativa locale è il primo passo per l'avvio di un processo di "patrimonializzazione" dei villaggi operai costruiti nei primi 30 anni del secolo, in precedenza considerati privi di valore e che oggi vengono assunti come esempi del raggiungimento di un alto livello di qualità insediativa.

La Gartenstadt Welheim a Bottrop, realizzata tra il 1913 e il 1923, è una delle più grandi *siedlungen* minerarie costruite sul modello della città giardino howardiana. A partire dalla chiusura degli impianti estrattivi e a seguito dei danni subiti durante il secondo conflitto mondiale, essa è caduta in uno stato di progressivo degrado fino all'acquisizione negli anni '80 da parte di una grande società immobiliare. L'insediamento si caratterizza per la struttura ad isolati aperti, in prevalenza costituiti da edifici a due piani, e per la forte presenza del verde. La varietà tipologica delle residenze si affianca alla configurarsi di un ampio repertorio di spazi aperti: le strade, le piazze e i viali sono ancora popolate dagli alberi degli inizi del secolo; i cortili, i giardini e gli orti delle abitazioni sono segnati dalle tracce di un intenso utilizzo che evidenzia il permanere di un forte legame tra tessuto edilizio e tessuto sociale.

L'intervento proposto nell'ambito dell'IBA ha assunto come obiettivo la modernizzazione delle abitazioni, la creazione di nuovi servizi (in particolare, un asilo nido) e la ristrutturazione dello spazio pubblico, nel più completo rispetto del progetto originario. Il restauro dei tetti, delle facciate e degli ingressi è avvenuto seguendo le norme della tutela monumentale, introducendo però l'utilizzo di materiali eco-compatibili. Gli interventi sugli spazi aperti si sono concentrati sul progetto di nuovi sistemi di raccolta e recupero delle acque piovane.

Gli inquilini sono stati trasferiti solo temporaneamente durante le fasi di realizzazione del progetto, per assicurare la conserva-

zione della struttura sociale esistente. Il coinvolgimento degli abitanti nell'operazione si è tradotto nella presenza di una loro rappresentanza all'interno del comitato che ha seguito i lavori di ristrutturazione.

Nuovi standard qualitativi per l'edilizia abitativa

Uno degli obiettivi dell'IBA è la realizzazione di nuove quantità residenziali che, nell'ottica del completamento dei tessuti esistenti, diano espressione alle rinnovate esigenze qualitative di ordine ecologico e sociale, riprendendo allo stesso tempo la tradizione dei primi insediamenti industriali. In questa ottica, il riferimento alla città giardino è tradotto nella ricerca di continuità tra spazi abitativi e spazi aperti e nella definizione di ambiti di socializzazione di carattere collettivo e semicollettivo all'interno degli insediamenti. Per ciascun intervento l'IBA ha stabilito, attraverso la redazione dei bandi di concorso, precisi standard urbanistici riferiti sia alla densità, alle altezze e alle tipologie degli alloggi, che alle quantità e alle modalità di costruzione degli spazi aperti. Tra gli intenti è la creazione di abitazioni pubbliche per i gruppi sociali che trovano una difficile collocazione sul mercato, quali giovani coppie e anziani, e l'attivazione di processi di partecipazione dei futuri abitanti. Si tratta in genere di insediamenti che riprendono le dimensioni contenute del villaggio come comunità dotata di una propria parziale autonomia e riconoscibilità (100-300 unità residenziali), e che assumono come tema conduttore più generale la creazione di relazioni tra la nuova espansione, i tessuti esistenti e il paesaggio circostante attraverso la progettazione integrata di abitazioni, servizi e spazi aperti. È soprattutto alla qualità e all'articolazione di tali spazi che è assegnato il ruolo di conferire identità ai nuovi insediamenti: giardini prossimi alle case, spazi di filtro dalle aree di traffico veicolare, parchi che si estendono a ricucire l'intero intorno riconnettendosi alle trame del verde regionale.

Il progetto di completamento dell'insediamento Schüngelberg a Gelsenkirchen ben esprime le tematiche dell'IBA. Le nuove quantità residenziali si collocano nella parte centrale rimasta libera a seguito della sola parziale realizzazione dell'originario villaggio per minatori (1897-1919).

L'intervento coglie l'opportunità di creare un nuovo legame tra la città esistente e la collina di scorie Halde Rungenberg, rimodellata a costituire un punto di riferimento a scala territoriale e un nuovo parco urbano. La raccolta in condotte sotterranee degli scarichi un tempo confluenti nel ruscello Lanferbach, che scorre tra l'insediamento e la collina, è operazione preliminare agli interventi diretti al recupero della sua

configurazione originaria.

All'interno del quartiere il disegno degli spazi aperti si caratterizza per la riorganizzazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche attraverso la creazione di piccoli canali lungo le strade.

Il processo progettuale è connotato dalla costruzione di un dialogo continuo con gli abitanti del contiguo villaggio (in prevalenza immigrati turchi), che costituiscono una buona parte dei futuri inquilini delle nuove residenze. Essi sono stati coinvolti in tutte le fasi, a partire da una campagna di interviste individuali. Al termine del processo molti dei desideri espressi sono stati soddisfatti, portando alla realizzazione di nuovi negozi, un asilo nido, un centro sociale ed un centro di incontro tra i cittadini di Gelsenkirchen e la comunità turca.

Il progetto per la nuova città giardino di Seseke-Aue a Kamen fa parte di un più ampio intervento per lo sviluppo integrato dell'area un tempo occupata dalla miniera Monopol. Il quartiere residenziale si organizza all'interno di una vasta superficie a verde che ricostruisce una trama di percorsi e collegamenti ciclo-pedonali tra il centro città, il corso del fiume e il nuovo parco tecnologico. L'intento di creare un'offerta capace di relazionarsi alla presenza di una struttura sociale fortemente differenziata è alla base della scelta di associare diverse tipologie edilizie. Il progetto prevede la realizzazione di 192 appartamenti (dei quali più di metà in affitto), 63 case a schiera e 13 case isolate su lotto (in prevalenza di proprietà).

L'intervento è stato assunto come modello dal Programma ministeriale per l'Edilizia e l'Urbanistica Sperimentale (ExWoSt), volto ad incentivare il ricorso alle più recenti tecniche per la creazione, a costi sostenibili, di insediamenti di alta qualità ecologica. Le soluzioni utilizzate nella nuova città giardino spaziano infatti dalla riduzione delle quantità di suolo impermeabilizzato e dall'utilizzo di specie tipiche della vegetazione locale, all'assunzione per il progetto delle residenze di principi di risparmio energetico e di materiali eco-compatibili, e al riutilizzo delle acque piovane anche all'interno di ogni singolo lotto, attraverso la creazione di un sistema di canali in quota che costituiscono un elemento estetico connotante gli spazi aperti dell'insediamento.

Si ringrazia Nicole Schäfer, laureanda della Facoltà di Pianificazione territoriale e urbanistica dell'Università di Dortmund per il prezioso contributo alla raccolta e sistematizzazione dei materiali.

Nota

Schede illustrative degli interventi sono consultabili nel sito dell'IBA Emscher Park: www.fh-bochum.de/fb1/af-iba

La retorica ambientale dei piani urbanistici

Michele Zazzi

I contenuti paesistico-ambientali dei piani urbanistici prospettano una contraddizione: alle retoriche della "questione ambientale" si contrappongono numerosi conflitti interpretativi nei diversi "luoghi disciplinari". In particolare, nel modo di pensare il paesaggio e l'ambiente nella organizzazione territoriale, sono riscontrabili due tradizioni di pensiero non equivalenti: da un lato l'approccio settoriale derivato dalle influenze eclettiche di contributi extra-disciplinari; dall'altro l'approccio interpretativo e progettuale di esperienze urbanistiche di frontiera. È nell'alveo di queste ultime esperienze che sembra possibile indicare alcune prospettive virtuose per mettere a confronto dimensioni strategiche e implicazioni progettuali-attuative della pianificazione paesistico-ambientale.



*New York City,
New Jersey*

Al centro dell'immagine è visibile la penisola di Manhattan.

In azzurro e in rosso sono individuate le aree urbane, rispettivamente, ad alta e media densità; nei toni del verde le aree della metropoli diffusa; in nero i corpi d'acqua (Oceano Atlantico in basso, fiume Hudson e bacini interni nella parte centrale)

A proposito dell'uniformità presunta

L'indubbia dilatazione del campo d'influenza raggiunto dalle pratiche urbanistiche che si confrontano con i temi paesistico-ambientali non è riuscita a evitare una sospetta insistenza retorica sui contenuti della "questione ambientale".

Si ha l'impressione che i modi pervasivi con i quali avviene il dibattito su temi indiscussi, quali la gestione del rischio ambientale o la centralità dei valori paesistici e dei patrimoni identitari, siano impoveriti da stanche riproposizioni di *routine* all'interno dei piani. Ed è, inoltre, curioso che un'ideologia a tal punto condivisa non sia in grado di proporre paradigmi efficaci per l'intero panorama degli strumenti urbanistici. Diventa, allora, meno scontato suggerire che, dietro alla uniformità di facciata, covino incomprensioni ben più profonde di quelle che gli approcci disciplinari oggi debolmente contraddittori lasciano trapelare.

Un indizio che necessita di ulteriori approfondimenti può essere rintracciato nella natura eclettica che contraddistingue i cosiddetti "piani della sostenibilità", dove un'interpretazione spesso non problematica del concetto di sviluppo propone incaute sovrapposizioni di "visioni del mondo" irriducibili, panacee effimere, inaccessibili alle politiche applicate. In questa tensione eclettica, che trova nuova linfa nella proliferazione di piani con differenti valenze paesistico-ambientali, è possibile rintracciare i presupposti di linee di ricerca non equivalenti e con diverse valenze prospettiche.

Alcuni tratti ricorrenti riguardano le aperture metaforiche che contraddistinguono le pratiche urbanistiche quando affrontano gli scenari prospettati dalla questione ambientale. La metafora dell'"unità" ¹, che ripropone l'esigenza di una ricomposizione sistemica a partire dai contributi specialistici,

la metafora dell'"identità", che spinge la pianificazione a misurarsi con le differenze dei luoghi; la metafora della "rete", che coinvolge le interpretazioni degli assetti urbani e infrastrutturali, dei soggiacenti processi economici e sociali e dei contesti ecologici e ambientali, costituiscono forme euristiche per la sperimentazione delle molteplici forme di pianificazione paesistico-ambientale. Ma l'uso stesso della metafora testimonia la mancanza di apparati concettuali consolidati, spesso invischiati in contributi retorici, facilmente attaccabili dalla forza delle dinamiche territoriali "reali".

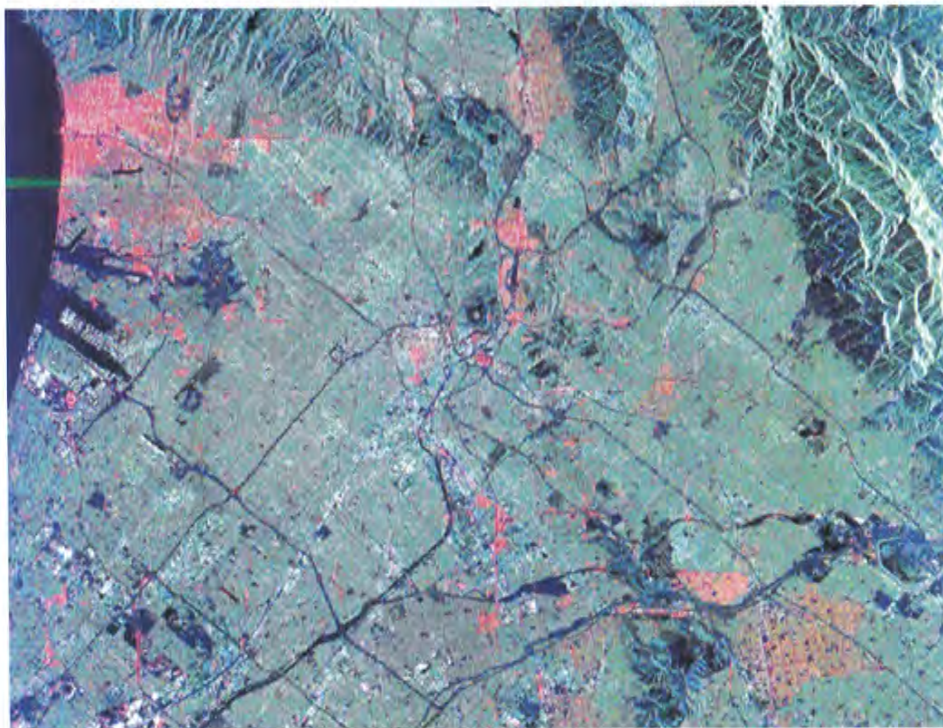
Una prospettiva più consolidata ritiene che le prerogative riconoscibili nelle forme d'azione sul paesaggio possano costituire temi cruciali anche per le esperienze urbanistiche consolidate, ribadendo la stretta interdipendenza dei fenomeni ambientali e territoriali. Sulla scena disciplinare appaio-

Los Angeles, California

Nei toni dell'azzurro e del rosso sono individuate le aree urbane ad alta densità ("downtown" al centro dell'immagine, Santa Monica a sinistra in alto).

Nelle diverse gradazioni del verde è osservabile l'immensa distesa metropolitana a bassa densità, tipica dei quartieri residenziali di Los Angeles.

In nero, oltre ai corpi d'acqua, è facilmente leggibile l'armatura della rete autostradale ("freeways")



no, allora, questioni forse già affrontate in passato, ma sulle quali si addensano domande e problemi non consueti a causa della forte ri-articolazione di competenze e saperi coinvolti nella dimensione paesistico-ambientale dei processi di piano. La ricognizione di principi di congruenza tra morfogenesi dei luoghi e forme dell'abitare di una società locale; la legittimazione di un progetto di modificazione del contesto territoriale che sappia riconoscere le condizioni e i valori della matrice ambientale²; l'interazione tra dimensioni ecologiche e socio-morfologiche³, rappresentano temi di ricerca che ben evidenziano il confronto tra le matrici culturali interagenti e che portano al punto di rottura i conflitti tra i diversi orientamenti che caratterizzano i contributi ambientali all'interno del piano.

Conflitti interpretativi

L'ipotesi suggerita nel paragrafo precedente porta a riconoscere che, nonostante l'uniformità delle petizioni di principio ricorrenti, le valenze paesistico-ambientali contenute nei "piani della sostenibilità" presentino una vera e propria babele semantica. Un accordo condiviso sui contributi specifici dell'urbanista nei confronti di que-

sti temi non è all'orizzonte: l'ambito disciplinare appare dibattuto tra il sostegno a una ricerca di utilità operativa dei concetti di paesaggio e ambiente – l'accordo dovrebbe essere raggiunto "sul fare", piuttosto che "sul dire"⁴ – e derivate superficialmente interdisciplinari dove la mediazione tra i contributi settoriali non pone argini adeguati alla fenomenologia confusa dei "problemi emergenti".

Due tradizioni di ricerca, partendo da presupposti teorici di fatto alternativi, ben rappresentano le differenti intenzionalità che sottendono i temi evocati con la dizione "pianificazione paesistico-ambientale": la prima trova nella tradizione urbanistica e nel linguaggio del progetto i fondamenti di alcune esperienze comunque di frontiera nelle quali lo sforzo conoscitivo e progettuale sui temi paesistico-ambientali è guidato da categorie e forme interpretative definite e legittimate nel contesto; la seconda è fortemente sbilanciata nel recupero di contributi esterni alla disciplina, legati ai contributi recenti del pensiero sistemico e "della complessità" e alle varie esperienze di *ecological planning*, nel tentativo di prefigurare un campo specifico per la disciplina paesistica.

Quest'ultima prospettiva ha lavorato, tradizionalmente, su due nuclei concettuali di

riferimento: l'estensione del principio di conservazione e il tentativo di gestione oculata delle risorse ambientali. I supporti teorici comprendono la proposta di una visione olistica della totalità ecosistemica e il tentativo di gestione oculata, mantenibile nel tempo, delle risorse ambientali, generalmente con l'acquisizione semplificata del concetto di "sviluppo sostenibile". Le linee evolutive che partono da tali nuclei attribuiscono all'individuazione di opportune e accorte relazioni interdisciplinari la capacità di dare risposte significative alla rinnovata domanda sociale di "qualità ambientale" che nasce dal rapporto "incerto", diffusamente critico, tra natura e uomo contemporaneo. Se un'apertura verso il campo delle scienze della terra e, più in generale, delle scienze ambientali, diventa inevitabile per mantenere credibilità al piano, si possono, tuttavia, riscontrare alcuni aspetti di *naïveté* epistemologica nei trasferimenti dei "concetti utili" tra le varie discipline coinvolte.

Gli "imperialismi" esercitati da apporti extra-disciplinari sui domini materiali dell'urbanistica⁵ sono a tal punto ricorrenti da costituire un ampio spettro di saperi ritenuti impliciti nell'ambito disciplinare; con la possibilità che la debolezza attuale dell'idea di piano venga surrogata da un'illusoria "forza" dell'argomentazione scienti-

*Hong Kong, Cina
Il Mare della Cina
del Sud è caratterizzato
dal colore blu scuro con
sfumature rosse.
Nei toni degli azzurri
e dei gialli
sono individuate
le aree urbane.
Il giallo più intenso
identifica le aree dense
del "business district"
e degli agglomerati
residenziali
che rendono Hong Kong
una delle città
con maggiore densità
di popolazione
ed edifici nel mondo*



fica propria dell'approccio "naturalista" al paesaggio⁶ (e con il progetto variabile dipendente dal costruito delle "pre-condizioni"). Dietro l'angolo si intravede la classica trappola dello "specialismo scientifico", in cui la volontà classificatoria comporta il rischio della confusione tra modi della conoscenza (la costruzione degli elenchi comparativi) e rivelazione delle cose quali sono in se stesse (la corrispondenza tra gli elenchi e le distinzioni fisse *in rerum natura*). Si possono, tipicamente, ricordare alcune tendenze dell'*ecological planning* a produrre interpretazioni lineari e sovrapposizioni non problematiche tra descrizione del reale e realtà effettuale, dove il giudizio di valore è fittiziamente corroborato da aggettivazioni scientifiche.

Un ulteriore ostacolo nell'incrociare i differenti saperi coinvolti dalla dimensione ambientale del piano si ritrova nella pretesa di riduzione completa (di alcuni saperi ad altri) oppure di traduzione perfetta tra linguaggi e conoscenze dei rispettivi ambiti⁷, con il rischio di mettere in opera un'assiomatica comune e creare un nuovo campo disciplinare molto esteso, ma poco profondo. Mentre l'urbanistica, in quanto disciplina orientata alle pratiche territoriali, richiede contesti di coevoluzione atti a mantenere l'apertura del progetto territoriale nei confronti dell'imprevedibilità e dell'incertezza delle dinamiche connaturate ai processi di piano.

Alcune prospettive più invitanti possono essere rintracciate in alcune esperienze di frontiera della pianificazione paesistico-ambientale. Le rappresentazioni del progetto territoriale assumono forme più sofisticate e rischiose⁸; discutono la rilevanza dei contributi d'indagine rispetto a possibili forme d'azione; intendono opportunamente l'indagine come una matrice necessaria di argomentazioni-giustificazioni di interesse collettivo, in grado di legittimare eventuali scelte di indirizzo o di vincolo; non si limitano a considerare forme d'azione prevalentemente vincolistiche (nel senso del "piano delle condizioni"), ma cercano di esplorare le condizioni e i limiti di compatibilità tra progetti di trasformazione e qualità dei quadri ambientali.

In questa direzione sembrano assumere particolare rilievo linee di ricerca abili nel recuperare la dimensione interpretativa e progettuale dell'indagine e nel costituire un laboratorio di sperimentazione per le dinamiche, anche radicali rispetto al contesto, di una pianificazione possibile. Le probabilità di successo di queste iniziative sono rintracciabili nella capacità di interazione con le tendenze in atto nelle pratiche urbanistiche. I temi posti all'attenzione trattano della nozione di paesaggio come concetto relazionale, che mette in gioco i legami reciproci tra forme del territorio e forme di vita (non solo le relazioni funzionali, se è vero che in molti casi i legami più influenti

sono quelli simbolici); della possibilità di un'apertura "strategica" nei contenuti della pianificazione paesistico-ambientale; della sperimentazione di un approccio creativo e progettuale nei confronti del paesaggio; infine, e forse più rilevante, della definizione dei confini e delle relazioni tra le dimensioni strategiche e quelle progettuali-attuarie.

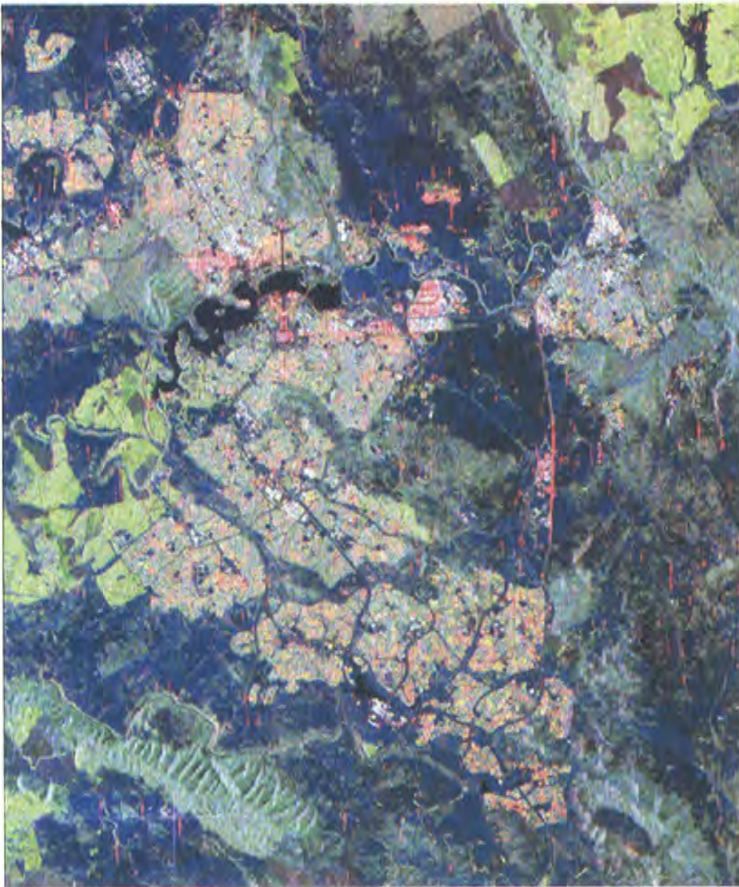
L'ipotesi di fondo è che un'elaborazione più interessante dell'idea di paesaggio e ambiente, che meglio giustifichi l'adozione di uno stile d'indagine capace di recuperare quelle concezioni ritenute innovative per il progetto territoriale degli urbanisti – interattive e transazionali tra attori, forme e processi; oppure come interpretazione di forme simbolicamente mediate da parte di un attore implicato nel medesimo contesto⁹ – si può trovare in alcuni settori della ricerca urbanistica che, più coerentemente, cercano di riflettere sulle relazioni evolutive tra forme fisiche e forme sociali.

Strategie territoriali e strutture di paesaggio

Una questione cruciale per consolidare l'attualità del "ragionar d'ambiente e di paesaggio" è rappresentata, come detto in precedenza, dal problema irrisolto di ridefinire i confini e le relazioni tra le dimensioni strategiche e le implicazioni attuative del progetto territoriale. Il che equivale a porre in primo piano le forme emergenti del rapporto tra "quadri di riferimento" e "progetti, prescrizioni, regole e azioni" e a riflettere sulla possibile efficacia di una ulteriore sperimentazione del piano paesistico istituzionale, a fronte delle disillusioni diffuse.

Nelle esperienze concluse o in corso – al riguardo non sembrano particolarmente propulsive le recenti iniziative ministeriali per il rilancio del tema¹⁰ – la pianificazione paesistico-ambientale sembra dibattersi tra diverse concezioni: solo in modo riduttivo può essere intesa come un ambito e un tema settoriale dell'azione urbanistica; rischia, d'altra parte, di essere vano ogni tentativo di concepirla come uno strumento sovraordinato che si aggiunga ad altri più tradizionali (secondo l'inesauribile tendenza alla "dispersione normativa"), senza affrontare i problemi di intersezione o di conflitto di competenze e senza utilizzare il patrimonio di esperienze urbanistiche consolidate.

La rilettura della pianificazione paesistico-ambientale nel quadro della pianificazione strategica di area vasta pone una questione di rapporti tra diverse famiglie di pianificazione. Si possono individuare alcuni elementi di supporto secondo due ordini di considerazioni, che costituisco-



Canberra, Australia

La città è visibile al centro dell'immagine.

Le aree a maggior densità appaiono come mosaici di arancioni, gialli e azzurri particolarmente luminosi, che testimoniano la natura policentrica dell'aggregato urbano.

La vegetazione densa è riconoscibile nelle macchie di verde brillante, mentre le aree rurali e i corpi d'acqua sono blu scuri o neri

no nodi critici del dibattere di paesaggio e, più in generale, della dimensione ambientale nel piano urbanistico. Il primo di questi sembra costituito dalla natura inevitabilmente trans-scalare dei problemi paesistici e ambientali: problemi che si manifestano con crudezza e drammaticità a livello locale, ma che spesso non possono ricevere adeguata soluzione se non a livelli diversi¹¹. Questo porta, naturalmente, a sostenere il cambiamento del processo di pianificazione in senso dialogico e cooperativo. La notazione potrebbe sembrare pleonastica, in quanto "retorica rilevante" del racconto ambientale in urbanistica, se tuttora non prevalesse un orientamento gerarchico nelle pratiche "reali" di pianificazione e di gestione del territorio. Il secondo, strettamente collegato al primo, riguarda le possibili ricadute di questi temi alla scala locale: i condizionamenti paesistico-ambientali, per il fatto stesso di coinvolgere elementi strutturali, implicano una dimensione strategica. Non a caso, tutto ciò che riguarda ambiente e paesaggio viene a buon diritto considerato strutturale dalle diverse discipline (geografia, ecologia, geomorfologia, scienze naturali, storia, ...) che se ne occupano.

Questi elementi strutturali rappresentano valori scarsamente negoziabili o, addirittura, non negoziabili: non possono

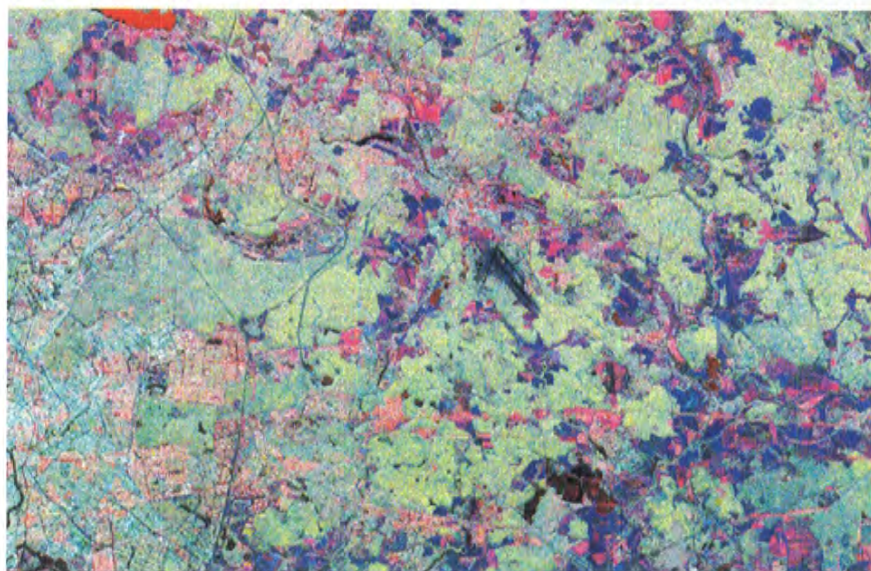
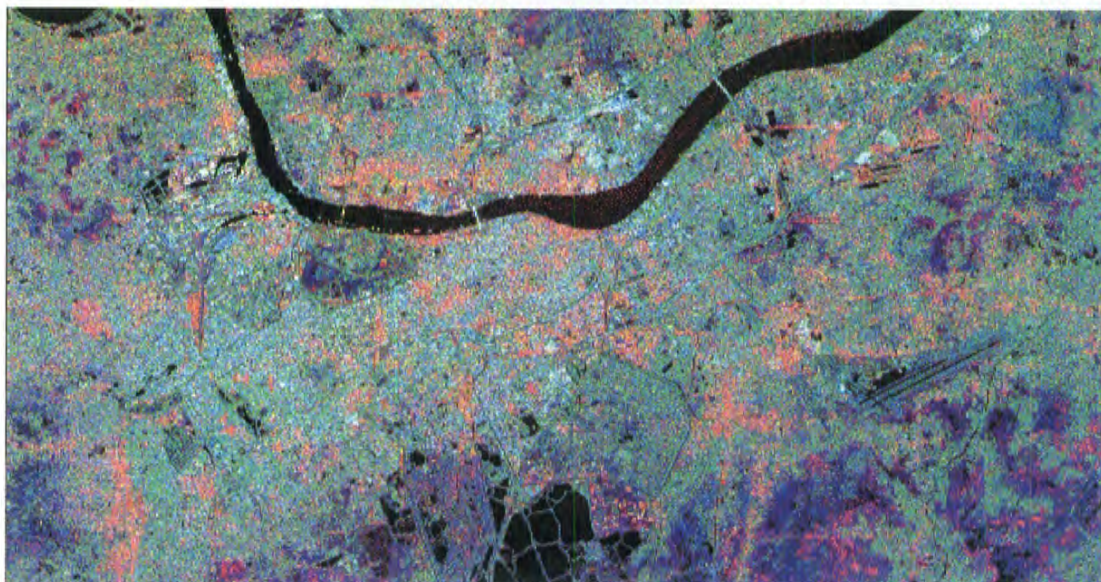
quindi rinunciare a un respiro strategico nelle politiche che mettono i valori in gioco. Nello stesso tempo questi problemi sollecitano il ricorso alla definizione di regole, intese come capacità nel selezionare gli obiettivi con argomentazioni legittime e cooperazione dei diversi soggetti coinvolti. Si può ritenere che uno dei principali contenuti¹² prospettici di un quadro o di un piano strutturale consista proprio nella possibilità di bilanciare la duplice funzione di coordinamento delle innumerevoli – ma parziali – iniziative di gestione territoriale apparse recentemente sulla scena, e di promozione di temi e progetti cruciali in grado di anticipare, per quanto possibile, il confronto e l'intesa programmatica su problemi e scelte considerati di interesse prioritario.

In questa visione le differenti forme di razionalità presenti nel piano urbanistico odierno – tra interpretazione evolutiva di società e territorio e strategie selettive per il governo delle trasformazioni – coinvolgono la discussione sullo "statuto" del piano paesistico-ambientale, dove la forzatura dell'approccio vincolistico si confronta, in verità stancamente, con l'opportunità di delineare una trama di relazioni tra strategie, regole e condizioni di compatibilità nel contesto. Il passaggio da un atteggiamento di "descrittivismo naturalistico", che comporta l'astrazione del vin-

colo nei confronti delle dinamiche ineludibili del territorio, a un apporto di carattere "progettuale", capace di esprimersi nei termini di un "grado di trasformabilità" nel contesto, individua un possibile versante di ricerca innovativo.

Le due nature del piano paesistico-ambientale rappresentano una coppia in opposizione, conflittuale e contraddittoria, divisa talora da confini incerti: regole e garanzie per il dispositivo di vincolo sui beni considerati non negoziabili, ma anche opportunità di cambiamento che affrontano l'indeterminazione dei contenuti ambientali del piano urbanistico. La necessità di fondare il processo decisionale su atteggiamenti cooperativi e negoziali, ma anche di distinguere processi regolativi e interattivi rende, del resto, problematica la nozione di struttura come insieme di caratteri invariati e stabili cui corrispondono scelte non negoziabili. In un processo decisionale cooperativo e interattivo non negoziabili possono, infatti, essere solo dei principi¹³: le scelte diventano stabili in quanto argomentate e legittimate, non perché riferite a caratteri di invarianza, ritenuti tali sulla base di saperi positivi oggi più che mai controversi. L'interpretazione strutturale assume le vesti di una "anticipazione condivisa delle scelte cruciali" mediante la "costruzione (strategica) di un'intesa per la loro traduzione

Calcutta, India
La città lambisce il fiume
Hugli, che appare come
una sottile linea nera nella
parte alta dell'immagine.
La pianura acquitrinosa
che circonda la città ha
costituito un vincolo per
la dispersione urbana.
Le aree centrali ad alta
densità sono visibili
in azzurro e arancione.
Le aree in verde chiaro
individuano la periferia
metropolitana a media
densità, mentre
in verde scuro
sono identificati i grandi
parchi urbani
e i bacini paludosi



A Est di Mosca

L'anello della grande viabilità interna di Mosca è visibile nella parte sinistra dell'immagine. In rosa e azzurro sono individuati gli aggregati urbani, mentre in fucsia le aree rurali, in verde chiaro le aree forestali e in blu i grandi disboscamenti. In nero laghi, corsi d'acqua e infrastrutture principali.

Il progetto dei paesaggi ibridi tra identità e mutazioni territoriali

Un'elaborazione pertinente dell'idea di paesaggio nell'ambito di un orientamento interpretativo-progettuale, centra le proprie riflessioni sul senso dei luoghi e delle memorie e sull'inerzia delle permanenze, ma molteplici sono le sollecitazioni a considerare i "nuovi paesaggi" dei luoghi del mutamento, intesi come manifestazione fisica di pratiche innovative che affrontano i problemi di congruenza tra nuove forme insediative e forme tradizionali di vita in una varietà di contesti territoriali.

Una prospettiva innovativa può essere riconosciuta nell'attribuzione di un'intenzionalità paesistico-ambientale alle interazioni tra strategie e pratiche di attori diversi, riscontrabili nelle più avvertite esperienze di pianificazione di area vasta. È questo il "luogo" disciplinare dove sembra possibile esplorare le relazioni tra processi sociali, matrici ambientali e un au-

progettuale e operativa". Questo significa intendere la struttura non come una "rappresentazione di stato" (attuale o futuro), quanto piuttosto come la "costruzione di un processo", in grado di rispondere a requisiti di legittimità e di efficacia¹⁴.

È dunque all'interno di questo intreccio irrisolto di problemi e tendenze riguardanti la pianificazione di area vasta – denso di ambiguità e non privo di contraddizioni – che sembra possibile costruire il quadro di riferimento entro il quale com-

prendere e valutare gli orientamenti strategici della pianificazione paesistico-ambientale.

Riconoscere la necessità di ragionare di paesaggio e ambiente in termini strategici può, quindi, trovare giustificazioni con argomenti diversi, proponendo valenze a tal punto ambigue da ipotizzare un nuovo dualismo tra l'orientamento analitico-fondativo, che sembra ancora prevalere nella ricerca ambientale, e le tendenze interpretative e storico-critiche della ricerca territoriale.

spicabile progetto di paesaggio in grado di formulare anticipazioni qualitative e sintetiche delle mutazioni territoriali.

Anche in questo caso non risulta disponibile un'interpretazione univoca: le "categorie influenti" possono rifarsi a stili di analisi differenti. Secondo un'ipotesi di "dialogo" e "traduzione"¹⁵ con il senso dei luoghi e le tradizioni di contesto ove la stratificazione storica consente un atteggiamento dialogico e cooperativo con il palinsesto territoriale, oppure mediante operazioni di "decostruzione" e "rinnovamento creativo" ogniqualvolta la frammentazione della "città dispersa" – dei "paesaggi ibridi" – non permette conciliazioni fuorvianti con linee evolutive immediatamente disponibili e richiede "competizione dialettica" tra le parti.

Se operare sul paesaggio significa recuperare la consapevolezza di un patrimonio cognitivo comunitario come mediazione tra identità e valori condivisi, la sottovalutazione dell'importanza e del valore decisivi di questo patrimonio è causa di incapacità nel comprendere alcuni fenomeni territoriali recenti¹⁶, nei quali la memoria perde la capacità di essere traducibile e collettiva. Il superamento di questa perdita di senso può diventare il tema centrale del rapporto tra sfondo conoscitivo ed effettivi sviluppi interpretativi o progettuali delle forme d'azione urbanistica nel dominio paesistico-ambientale.

In questo sfondo la descrizione efficace di un processo paesistico-ambientale richiede una rappresentazione multi-dimensionale sul quale ricostruire le interazioni rilevanti tra il sistema locale e le strutture territoriali, tra le strategie di parte e i vincoli di contesto. Diventa rilevante il riferimento a una rappresentazione selettiva – "il paesaggio delle differenze" – espressione di un "punto di vista" sulle frizioni irriducibili tra forme fisiche, modi d'uso nello spazio e relazioni sociali corrispondenti. Il paesaggio si offre come "testo" per il ripensamento interpretativo, costruttivo e multi-disciplinare del progetto: il fatto di essere, contemporaneamente, il luogo della compresenza e della stratificazione storica delle molteplici valenze dell'insediamento umano favorisce l'interpretazione delle forme spaziali e promuove una concezione costruttiva del possibile progetto territoriale che si afferma mentre nuovi significati emergono dai processi insediativi.

Ma l'approccio ricorrente al progetto di paesaggio implica – ermeneuticamente – la capacità di "comprensione" del paesaggio e del territorio storico¹⁷: non tanto nella prassi consueta di identificare i siti e le risorse da sottoporre a tutela, quanto, soprattutto, nell'individuazione delle linee guida lungo le quali è opportuno che avvenga lo sviluppo evolutivo dei luoghi. Le possibilità di lettura trovano sì, un parziale riscontro nella stabilità delle configurazioni suc-

cedutesi nel tempo – e quell'inerzia territoriale, di cui già parlava Sereni, consente di cogliere le tracce dei sistemi evolutivi caratterizzati da processi di strutturazione dei segni paesistici – ma la possibilità di comprensione incontra, negli spazi territoriali, difficoltà maggiori di quelle consuete negli aggregati insediativi, poiché i palinsesti paesistici sono, spesso, più difficili da decifrare, con analisi affidate più a ciò che non si vede che a ciò che è immediatamente visibile¹⁸.

La necessità di lavorare sotto la superficie dei paesaggi contemporanei impedisce il riferimento alle tradizionali regole morfogenetiche che hanno assicurato la coerenza dei percorsi evolutivi storici; legate a omogeneità tecnologiche e culturali e, soprattutto, a "sapienze ambientali" che è difficile e forse impossibile ricostruire¹⁹. Questa difficoltà riporta ciclicamente l'attenzione sui tempi lunghi della stratificazione paesistica e della coevoluzione ambientale.

L'individuazione di invarianti o permanenze è, peraltro, soltanto un passo nella direzione di cogliere le identità paesistiche e territoriali o, più precisamente, di capire quali elementi e relazioni (quali sistemi di differenze) costituiscono, qualificano o rendono leggibile e riconoscibile l'identità dei luoghi. È implicita la premessa che, in ogni caso, il progetto implica una ri-attribuzione di senso e il recupero della cultura del limite nei confronti dei dati naturali e culturali, della realtà ambientale, storica e paesistica. La pianificazione delle centralità urbanistiche e comunitarie e dei confini ambientali contribuisce a ridisegnare l'identità dei singoli luoghi e ad attivare le loro relazioni reticolari secondo un atto intrinsecamente progettuale. L'ipotesi è che la possibilità concreta di definire i patrimoni identitari e, di conseguenza, la costruzione di una visione condivisa delle possibilità offerte dalle dinamiche territoriali innovative, stabiliscono un presupposto per condizionare i modi ordinari di trasformazione fisica del territorio. Il progetto del paesaggio verrebbe, così, a racchiudere la rappresentazione delle diversità, in termini di possibili "risposte locali" a "mutamenti globali" sfruttando una forzatura dei limiti presenti nei linguaggi universali quando affrontano la comprensione delle ragioni e dei valori locali²⁰.

Risulta evidente, in questo senso, la natura "aperta" del linguaggio progettuale. La responsabilità nei confronti del patrimonio paesistico-ambientale può, allora, rivolgersi non tanto verso "ciò che è" – del quale peraltro si occupa interamente il "pensiero calcolante" della scienza²¹ – quanto piuttosto verso ciò che "immediatamente non è", ovvero verso ciò che i paesaggi non sono, ma potrebbero essere. Che è come dire avere cura dei luoghi in quanto scenari operabili per l'anticipazione qualitativa – progettuale – dei paesaggi possibili.

• *Le immagini presentate in questo articolo sono un esempio delle possibilità offerte dal programma "Spaceborne Imaging Radar-C and X-Band Synthetic Aperture Radar (SIR-C/X-SAR)", che è parte di un più generale programma della NASA intitolato "NASA's Mission to Planet". Le immagini derivano dalla elaborazione di dati provenienti da sorgenti radar. Ogni pixel nell'immagine digitale radar varia in funzione dell'energia riflessa dall'area intercettata al suolo dall'impulso radar. Dipende, inoltre, dalla natura del suolo e dalle caratteristiche dell'impulso. I colori sono assegnati in base alle frequenze radar e alle differenti polarizzazioni. L'interesse disciplinare è insito nella proposta di una "nuova estetica" del paesaggio urbano contemporaneo, dove la visione satellitare è, probabilmente, il punto di vista più pertinente per affrontare i paesaggi ibridi della città diffusa.*

Note

- 1 Cfr. R. GAMBINO, *Luoghi e riti: nuove metafore per il piano*, in *Archivio di studi urbani e regionali*, 51, 1994.
- 2 Cfr. P.C. PALERMO, *Interpretazioni dell'analisi urbanistica*, F. Angeli, Milano, 1992.
- 3 Cfr. A. ZIPARO, *Il piano ambientale in urbanistica*, in *Urbanistica*, 104, 1995.
- 4 Cfr. P.L. GIORDANI, *Il difficile rapporto tra il verde e il giardino*, in *Paesaggio urbano*, 4-5, 1995.
- 5 Cfr. G. MACIOCCO, *La città in ombra*, in G. MACIOCCO, (a cura di) *La città in ombra. Pianificazione urbana e interdisciplinarietà*, F. Angeli, Milano, 1996.
- 6 Cfr. G. GABRIELLA, *Contro i piani di settore*, in C. MUSCARÀ (a cura di), *Piani Parchi Paesaggi*, Laterza, Roma-Bari, 1995.
- 7 Cfr. P.C. PALERMO, *Problemi epistemologici e relazioni interdisciplinari dell'urbanistica: interpretazioni e prospettive*, in G. MACIOCCO (a cura di), *La città in ombra. Pianificazione urbana e interdisciplinarietà*, F. Angeli, Milano, 1996.
- 8 Cfr. P.C. PALERMO, *Tre prospettive: dibattito aperto*, in C. MUSCARÀ (a cura di), *op. cit.*, 1995.
- 9 Cfr. P.C. PALERMO, *op. cit.*, 1992.
- 10 Cfr. *Conferenza Nazionale per il Paesaggio (Roma, 14-15-16 ottobre 1999)*, inedita dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.
- 11 Cfr. R. GAMBINO, *Operatività del piano e tutela dell'ambiente, in Il piano regolatore generale nella Legge urbanistica del Piemonte*, Atti del Convegno omonimo, Torino, 10-11 marzo 1995.
- 12 Cfr. P.C. PALERMO, *Problemi irrisolti e nuove prospettive per il governo del territorio a scala vasta*, in *Territorio*, 9/1998.
- 13 Cfr. L. MAZZA, *Cortezza e flessibilità: due modelli di piani urbanistica*, in *Urbanistica*, 111, 1998.
- 14 P.C. PALERMO, *op. cit.*, 1998.
- 15 P.C. PALERMO, *op. cit.*, 1996.
- 16 Cfr. G. MACIOCCO e S. TAGLIAGAMBE, *La città possibile. Territorialità e comunicazione nel progetto urbano*, Dedalo, Bari, 1997.
- 17 Cfr. R. GAMBINO, *Territorio storico e paesaggio tra diffusione e ricentralizzazione*, in R. GAMBINO, *Progetti per l'ambiente*, F. Angeli, Milano, 1996.
- 18 Cfr. L. GAMBI, *La costruzione dei piani paesistici*, in *Urbanistica*, 85, 1986.
- 19 R. GAMBINO, *op. cit.*, 1996.
- 20 Cfr. G. DEMATTEIS, *Per progettare il territorio*, in *Archivio di Studi urbani e regionali*, 42, 1991.
- 21 Vedi il riferimento a M. HEIDEGGER, cit. in L. REINERIO, *Perché progettare il territorio è uguale a conoscerlo?*, in A. DE ROSSI et al., *Linee nel paesaggio*, UTET Università, Torino, 1999.



L'UFFICIO TECNICO

Periodicità mensile
Formato cm 17x24

La presentazione

L'Ufficio Tecnico è la rivista tecnica più affermata nel settore nell'edilizia e tutti i mesi, con le sue rubriche, informa sull'evoluzione tecnico-normativa, ponendo la massima attenzione agli aspetti applicativi.

È uno strumento di lavoro pratico, facile da utilizzare, che aiuta ad affrontare agevolmente la complessità del rilascio di concessioni, licenze ed autorizzazioni.

Le rubriche

● **Teoria e pratica professionale:** è un'ampia rubrica composta dalle seguenti sezioni: ●ambiente ed energia ●edilizia ●lavori pubblici ●pubblica amministrazione ●rifiuti ●personale ●normativa Comunitaria.

● **Tecnologie del costruire:** si occupa di qualità e innovazione nelle tecniche edilizie.

● **Catasto:** una esclusiva rubrica, ampliata dagli aspetti di gestione immobiliare.

● **Giurisprudenza:** in questa pagina sono riportati i commenti alle più significative risoluzioni della giustizia civile, amministrativa e penale.

Gli speciali

- La dottrina con gli articoli di aggiornamento professionale.
- La rassegna normativa.
- La giurisprudenza.
- Le risposte ai quesiti e la pagina del legale.

i 5 dossier

Approfondimenti tematici, monografie a colori che offrono esperienze e soluzioni su temi diversi dell'edilizia, urbanistica e ambiente.

- **Fotografia tecnica.**
- **Intonaci e coloriture per il centro storico.**
- **Arredo urbano e pavimentazioni.**
- **GIS per la gestione del territorio.**
- **Informatica per la progettazione.**



L'Ufficio Tecnico è disponibile anche nelle migliori librerie



Il mensile tecnico indispensabile per muoversi tra concessioni, licenze e autorizzazioni

Desidero ricevere una **copia in omaggio** della rivista mensile **L'Ufficio Tecnico**

M030012/9Q

ENTE _____

NOME E COGNOME _____

PROFESSIONE / UFFICIO RICHIEDENTE _____

VIA _____

TEL. _____

E-MAIL _____

C.A.P. E CITTÀ _____

PROV. _____

Servizio clienti, per ordini telefonici ed informazioni:

Numero Verde
800-846061

Fax
0541/622060

E-mail
ordini@maggioli.it

Internet
www.maggioli.it/editore

**MAGGIOLI
EDITORE**



Dal 28 febbraio al 3 marzo 2001 a Padova,
organizzato da PadovaFiere e Gruppo Maggioli

URBANIA, CON CITY CITTÀ E SERVIZI CIVILI AL CENTRO DEL SALONE DEI SERVIZI NELL'ERA DELLA LIBERALIZZAZIONE E DELLE MULTIUTILITY

"Accessibilità urbana e comfort urbano" e la "Giornata della polizia municipale". Saranno questi i due primi appuntamenti dedicati alla città e ai servizi urbani definiti da PadovaFiere e Gruppo Maggioli nell'ambito di Urbania, il salone internazionale delle tecnologie e dei servizi civili e ambientali, che si terrà alla Fiera di Padova dal 28 febbraio al 3 marzo 2001.

Urbania sarà il salone di riferimento per i servizi civili nell'epoca della liberalizzazione e delle multiutility. "Insieme a Maggioli", spiega il Presidente di PadovaFiere, Ferruccio Macola, "abbiamo un appuntamento a più dimensioni, che fornirà un quadro a 360 gradi sui servizi civili ed ambientali, l'energia e l'ambiente, di fronte al radicale cambiamento dell'apertura al mercato".

Sono infatti quattro i settori espositivi, i primi tre professionali l'ultimo aperto al pubblico: City, con traffico, mobilità ed arredo urbano, Sep, con igiene urbana e controllo inquinamento, Energy, con produzione e distribuzione di energie tradizionali, alternative e rinnovabili, e VerdeBlù, con le associazioni e le istituzioni ambientali.

In questo quadro d'insieme, Urbania si ripropone, con City, come il tradizionale salone di riferimento, specie per i tecnici delle pubbliche amministrazioni, per traffico e mobilità, arredo urbano e spazi pedonali, verde attrezzato e impianti sportivi, trasporti collettivi e veicoli speciali, parcheggi e sistemi di esazione.

Anche con appuntamenti e convegni di rilievo, grazie all'impegno diretto del Gruppo Maggioli. Tra i convegni già definiti, va segnalato "Accessibilità urbana e comfort urbano - Forme, dispositivi, normative e approcci progettuali", dedicato alla progettazione dello spazio urbano in rapporto all'accessibilità, sicurezza e comfort dei pedoni. Già definita anche la "Giornata della polizia municipale", dedicata in particolare alle novità che si stanno concretizzando per le polizie municipali, intorno all'attesa legge-quadro di riforma del ruolo dei corpi. Insieme a questi sono in via di definizione appuntamenti legati al trasporto pubblico ed alla sicurezza.

Nei settori confinanti di Energy e Sep, poi, i convegni si svilupperanno intorno alle società multiutility, ai programmi per la gestione delle reti idriche e di produzione e consumo di energia, alla qualità dell'aria e allo sviluppo sostenibile delle città, alle bonifiche del territorio urbano.

L'impegno in Urbania rappresenta la "prima uscita" in ambito fieristico del Gruppo Maggioli, leader nell'editoria professionale per la pubblica amministrazione locale, con le sue 34 riviste tecniche e i suoi 600 seminari d'aggiornamento organizzati ogni anno.

Un campo nuovo, che Maggioli esplora insieme a PadovaFiere. "Ci interessa l'ambito congressuale collegato ad eventi fieristici nei nostri campi d'interesse editoriale", spiega il Presidente, Manlio Maggioli. "L'accordo con PadovaFiere rappresenta l'avvio di questo nostro impegno. L'obiettivo è sviluppare una convegnistica di taglio nuovo per le fiere, che individui i temi d'interesse del momento per gli operatori e metta a loro disposizione un aggiornamento tempestivo, fatto da grandi esperti".

**Padova
Fiere**

In collaborazione con

GRUPPO *g*^M MAGGIOLI



HYDRO GEO

**HYDROGEO
SALONE
PER IL RILEVAMENTO
E LA TUTELA
DEL TERRITORIO**

C'È UN NUOVO PUNTO CARDINALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO

HydroGeo è la manifestazione fieristica che stabilisce le nuove coordinate per tutti coloro che si occupano del controllo e della protezione del territorio.

Un evento unico in Europa per completezza dei contenuti, in cui amministratori, tecnici e professionisti incontreranno le aziende più avanzate e competenti, capaci di offrire risposte concrete alle loro esigenze.

HYDROGEO • FIERA DI RIMINI 9/10/11 MAGGIO 2001

 **RIMINI
FIERA**

www.hydrogeo.it

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA Tel. 0541.711447 Fax 0541.711475 e-mail: a.astolfi@fierarimini.it

Urbania

Città e ambiente

a Padova anche nel 2001



*Alla Fiera di Padova l'ambiente è di casa. Per questo **Urbania**, il Salone dedicato al traffico e alla mobilità, amplia i suoi settori **City** con **Sep**, Salone di mezzi, tecnologie e servizi per la protezione ambientale, **Energy**, Salone dell'energia, del riciclaggio e del recupero energetico, **VerdeBlù**, mostra delle associazioni e delle istituzioni ambientali. Tutti coloro che lavorano per la città e l'ambiente sanno che il loro appuntamento è a Padova dal **28 febbraio al 3 marzo 2001**.*

CITY

Salone internazionale della mobilità e dell'arredo urbano

ENERGY

Salone dell'energia: efficienza e recupero

SEP

Salone delle tecnologie e dei servizi ambientali

Padova Fiere

**28 febbraio - 3 marzo
2001**

www.padovafiere.it/ursep
049.840111

In collaborazione con


**MAGGIOLI
EDITORE**


abano montegrotto
terme euganee

 **BANCA
ANTONVENETA**

I CENTRI STORICI, UNA RISORSA DA CONSERVARE
E VALORIZZARE



Da un'area geologica con caratteristiche uniche:
**Albiano, Capriana, Cembra, Fornace, Giovo, Lona-Lases,
San Mauro Pinè e Trento.** Sono queste le zone dove si estrae
un materiale dalle sicure prestazioni e in sintonia con le più
avanzate richieste della moderna architettura



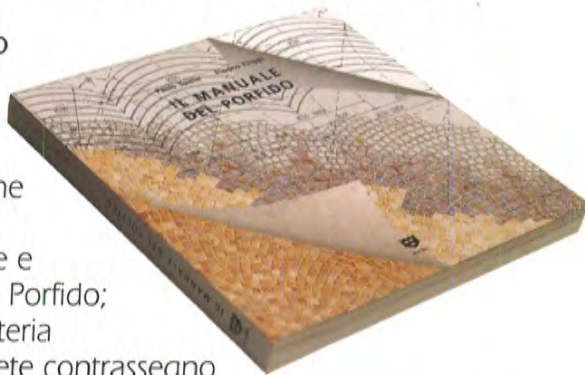
IL PORFIDO DEL TRENTINO

L'e.s.PO. promuove convegni, organizza visite alle cave ed
ai laboratori dell'area estrattiva, coordina qualificata
editoria tecnica.

Il **Manuale del Porfido**
è sintesi dell'attività
divulgativa ed illustra
compiutamente
tipologie, caratteristiche
e metodi di posa.

Consente un razionale e
moderno impiego del Porfido;
richiedetelo alla segreteria
dell'e.s.Po e lo riceverete contrassegno
(L.40.000 + spese di spedizione)

Il Manuale è ora disponibile anche in abbinamento con
il CD ROM "Il Porfido del Trentino" a L.70.000!



**PORFIDO
DEL TRENTINO**

Un marchio che è sinonimo di
tradizione estrattiva ed evoluzione
tecnologica, a tutela e
garanzia della qualità del prodotto

e.s.PO. ENTE SVILUPPO PORFIDO

38041 ALBIANO (TRENTO) VIA S. ANTONIO, 25 - TEL. 0461689799 - FAX 0461689099
e-mail: espo@tqs.it <http://www.porfido.it>