

INFOLIO 39

RIVISTA DEL DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA, ARTI E PIANIFICAZIONE
DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO - DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

COESISTERE IN PROSSIMITÀ

INFOLIO

RIVISTA DEL DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA, ARTI E PIANIFICAZIONE

Direttore

Filippo Schilleci

Comitato scientifico

Filippo Schilleci
Tiziana Campisi
Simona Colajanni
Maria Sofia Di Fede
Emanuela Garofalo
Francesco Maggio
Marco Picone

Comitato di redazione:

Revisori

Simona Colajanni, Maria Sofia Di Fede,
Marco Picone

Redattori (2021-2022)

Dottorandi dei cicli XXXV, XXXVI, XXXVII

Progetto grafico

Marco Emanuel Francucci, Francesco Renda

Per questo numero:

Curatori

Floriana Eterno, Gloria Lisi, Daniele Roccaro

Impaginazione e redazione

Bianca Andaloro, Floriana Eterno, Ferdinando Gangemi,
Gloria Lisi, Mina Ramezani, Daniele Roccaro, Dalila
Sicomo, Gabriele Vassallo, Laura Barrale, La Mantia
Clelia, Patuzzo Claudia, Scozzari Martina, Sezer Elif,
Siringo Salvatore

Contatti

info@riviste.unipa.it

Sede

Dipartimento di Architettura (D'ARCH)
Viale delle Scienze, Edificio 14, Edificio 8
90128 Palermo
tel. +39 091 23864211
dipartimento.architettura@unipa.it
dipartimento.architettura@cert.unipa.it (pec)

In copertina

I gabbiani di Pizzofalcone: Villa Ebe inselvaticchita
Augusto Fabio Cerqua



**Università
degli Studi
di Palermo**

**DA
RCH** DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA
UNIPA



**DOTTORATO DI RICERCA
IN ARCHITETTURA,
ARTI E PIANIFICAZIONE**
DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA DI PALERMO

La Rivista

In folio è la rivista scientifica di Architettura, Design, Urbanistica, Storia e Tecnologia che dal 1994 viene pubblicata grazie all'impegno dei dottori e dei dottorandi di ricerca del Dipartimento di Architettura (D'ARCH) dell'Università di Palermo (UNIPA).

La rivista, che si propone come spazio di dialogo e di incontro rivolto soprattutto ai giovani ricercatori, è stata inserita dall'ANVUR all'interno dell'elenco delle riviste scientifiche dell'Area 08 con il codice ISSN 1828-2482. Ogni numero della rivista è organizzato in cinque sezioni di cui la prima è dedicata al tema selezionato dalla redazione della rivista, mentre le altre sezioni sono dedicate all'attività di ricerca in senso più ampio. Tutti i contributi della sezione tematica sono sottoposti a un processo di *double-blind peer review*.

Per questo numero il tema selezionato è:
"Coesistere in prossimità"

Le discipline che si occupano della pianificazione, progettazione e costruzione dello spazio sono costituite da codici che mettono in continua relazione esistente e progetto, artificialità e naturalità, essere umano e altre specie viventi, mondo fisico e digitale, generazioni distanti e generi diversi.

Piani e progetti non solo interagiscono con complessità macroscopiche (come cambiamento climatico e ambientale, fame energetica e conseguenti crisi geopolitiche), ma si occupano della prossimità fra elementi che spesso sono molto differenti.

Nel momento in cui l'essere umano e il suo operato, in un'ottica sempre più ecocentrica, coesistono nel mondo con manufatti e frammenti del passato, con le esigenze energetiche del presente e con altre specie in drastica diminuzione nel futuro, si evince la necessità di una rinnovata riflessione sui luoghi nati dalla coesistenza in prossimità (fisica o simbolica) tra fattori differenti e spesso in opposizione.

In questo numero sono stati raccolti contributi originali sul tema, che indagano le forme di espressione – sul piano progettuale, teorico e storico – sorte tra elementi e viventi posti in prossimità.

DOTTORATO IN ARCHITETTURA, ARTI E PIANIFICAZIONE (XXIX-XXXVII CICLO)

Coordinatore del Dottorato: Marco Rosario Nobile

Collegio dei docenti (XXXIV CICLO-XXXVI CICLO)

Indirizzo in Storia dell'Arte e dell'Architettura

Fabrizio Avella, Paola Barbera, Maria Sofia Di Fede, Francesco Di Paola, Emanuela Garofalo, Vincenza Garofalo, Laura Inzerillo, Francesco Maggio, Marco Rosario Nobile, Stefano Piazza, Renata Prescia, Fulvia Scaduto, Rosario Scaduto, Ettore Sessa, Domenica Sutera, Francesco Tomaselli, Gaspare Massimo Ventimiglia.

Indirizzo in Progettazione Architettonica, Teoria e Tecnologia

Tiziana Campisi, Simona Colajanni, Rossella Corrao, Giuseppe De Giovanni, Giuseppe Di Benedetto, Cinzia Ferrara, Maria Luisa Germanà, Santo Giunta, Manfredi Leone, Luciana Macaluso, Antonella Mami, Antonino Margagliotta, Emanuele Palazzotto, Silvia Pennisi, Dario Russo, Michele Sbacchi, Andrea Sciascia, Francesco Sottile, Cesare Sposito, Zeila Tesoriere, Gianfranco Tuzzolino, Calogero Vinci, Serena Viola, Rosa Maria Vitrano.

Indirizzo in Pianificazione Urbana, Territoriale e Paesaggistica

Giuseppe Abbate, Angela Alessandra Badami, Giulia Bonafede, Maurizio Carta, Teresa Cilona, Barbara Lino, Francesco Lo Piccolo, Grazia Napoli, Marco Picone, Daniele Ronsivalle, Valeria Scavone, Flavia Schiavo, Filippo Schilleci, Vincenzo Todaro, Ferdinando Trapani, Ignazio Marcello Vinci.

Docenti stranieri

Pablo Martí, Andrés Martínez Medina, Enrique Nieto, Manuel Alejandro Rodenas Lopez, Adrian Iancu, Ionut Julean, Virgil Pop, Cristina Purcar, Vlad Rusu, Dana Vais, Alex Deffner, Konstantinos Lalenis, Pantelis Skayannis, Alfonso Senatore.

Collegio dei docenti (XXXVII CICLO)

Indirizzo in Progettazione Architettonica

Antonio Biancucci, Giuseppe Di Benedetto, Santo Giunta, Manfredi Leone, Luciana Macaluso, Antonino Margagliotta, Giuseppe Marsala, Emanuele Palazzotto, Michele Sbacchi, Andrea Sciascia, Francesco Sottile, Gianfranco Tuzzolino.

Indirizzo in Rappresentazione, Restauro e Storia: studi sul patrimonio architettonico

Fabrizio Avella, Paola Barbera, Zaira Barone, Maria Sofia Di Fede, Francesco Di Paola, Emanuela Garofalo, Vincenza Garofalo, Francesco Maggio, Marco Rosario Nobile, Stefano Piazza, Renata Prescia, Fulvia Scaduto, Rosario Scaduto, Ettore Sessa, Domenica Sutera, Gaspare Massimo Ventimiglia.

Indirizzo in Studi Urbani e Pianificazione

Giuseppe Abbate, Angela Alessandra Badami, Maurizio Carta, Teresa Cilona, Chiara Giubilaro, Barbara Lino, Francesco Lo Piccolo, Grazia Napoli, Marco Picone, Daniele Ronsivalle, Valeria Scavone, Flavia Schiavo, Filippo Schilleci, Vincenzo Todaro, Ferdinando Trapani, Ignazio Marcello Vinci.

Indirizzo in Progettazione sostenibile dell'architettura e Design: Human centered

Emanuele Angelico, Tiziana Campisi, Anna Catania, Simona Colajanni, Rossella Corrao, Giuseppe De Giovanni, Cinzia Ferrara, Tiziana Firrone, Maria Luisa Germanà, Antonella Mami, Dario Russo, Cesare Sposito, Vita Maria Trapani, Calogero Vinci, Serena Viola, Rosa Maria Vitrano.

Docenti stranieri

Beatriz Blasco Esquivias, José Calvo Lopez, Javier Ybanes Fernandez , Vincenzina La Spina, Jorg Schroder, Jordi Bellmunt, Yolanda Gil Saura, Pablo Martí, Andrés Martínez Medina, Enrique Nieto, Manuel Alejandro Rodenas Lopez, Adrian Iancu, Ionut Julean, Virgil Pop, Cristina Purcar, Vlad Rusu, Dana Vais, Alex Deffner, Konstantinos Lalenis, Pantelis Skayannis, Alfonso Senatore.

Indice

08	Editoriale <i>Pasquale Mei</i>	110	Archeologia a tutela dell'ambiente: il pianoro di Centocelle e il pratone di Torre Spaccata <i>Lisa Carignani, Camilla Siliotti</i>
	SEZIONE TEMATICA	124	Cultura e patrimonio immateriale nelle definizioni istituzionali della SNAI e nell'area dei Sicani <i>Alejandro Gana</i>
12	Universities as potential social anchors in the development of mutual learning in local communities. The importance of proximity between the actors involved in collaborative research <i>Mariana Auad Proença, Alessandro Balducci</i>		STATO DELLE RICERCHE
20	15 Minute City Concept. A Glance at Palermo Case Study <i>Elif Sezer</i>	136	Soluzioni basate sulla natura per le città portuali. L'approccio "Building with nature" e i limiti di trasferibilità nel contesto italiano <i>Dalila Sicomo</i>
30	Rural platform devices. Ecologies of adaptation from the farm to the landscape in Sardinia <i>Roberto Sanna</i>		TESI
40	Città de-confinate. Come vivremo insieme la città? Sempre e per sempre divisi <i>Ilenia Iuri</i>	152	Understanding the EU Urban Agenda from the margins of Europe: the case of Porto <i>Joao Francisco Santos Igreja</i>
48	Dal Plan Cerdà a Superilla Barcelona. Le trasformazioni contemporanee del distretto dell'Eixample <i>Francesca Ambrosio</i>		RETI
62	Prossimità e ri-territorializzazione. Il ruolo delle comunità locali nel ridisegno dei territori del post nucleare <i>Riccardo Ronzani</i>	170	Progetto Digital Twins: un sopralluogo analogico e digitale a Gratosoglio. Lo sguardo di Palermo <i>Ferdinando Gangemi, Gloria Lisi</i>
72	Spazi aperti di comunità in ambito climatico Mediterraneo. Il caso di Hassan Fathy in Egitto <i>Martina Scozzari</i>	178	Lezioni di Piano. Il racconto di un'esperienza con le scuole di Palermo <i>Salvatore Siringo</i>
82	Enhancing structures of coexistences. Urban fringes, leftovers and the climate fragilities <i>Kevin Santus</i>		LETTURE
92	Il cammino come spazio di coesistenza tra l'uomo e le altre specie. Riflessioni a partire da una prossimità nociva <i>Alberta Piselli</i>	186	Il fungo alla fine del mondo: La possibilità di vivere nelle rovine del capitalismo <i>Clizia Moradei</i>
102	La poltrona di Proust. Evoluzione ed epistemologia di una relazione di prossimità tra design e artigianato <i>Elia Maniscalco</i>	187	L'architetto cartografo. Strati e figure terrestri nel progetto di architettura <i>Thomas Pepino</i>
		188	Un giardino semplice. Storie di felici accoglienze e armoniose convivenze <i>Linda Grisoli</i>



The Good Matrix (Elia Maniscalco)

EDITORIALE



Immagine di apertura: Barcellona, Mercato Els Encants, b720 Fermín Vázquez Arquitectos (foto di Gloria Lisi, novembre 2017).

Pasquale Mei

Il Dipartimento per gli affari economici e sociali dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) ha recentemente pubblicato il rapporto sulla previsione di crescita della popolazione mondiale e dichiara che entro il 15 novembre di quest'anno raggiungeremo gli 8 miliardi di abitanti sulla terra. Nel 2030 si dovrebbe raggiungere, secondo le stime, la soglia di 8,5 miliardi e di 9,7 miliardi nel 2050, fino ad arrivare agli oltre 10 miliardi nel 2080. Nel rapporto si evidenzia come più della metà dell'incremento demografico previsto in questo secolo riguarderà principalmente otto paesi. Essi sono: la Repubblica Democratica del Congo, l'Egitto, l'Etiopia, l'India, la Nigeria, il Pakistan, le Filippine e la Tanzania. Il report si conclude con un'osservazione sull'esponenziale crescita avvenuta nei soli due ultimi secoli: la popolazione è aumentata in maniera infinitamente più rapida di quanto non avesse fatto nei secoli precedenti.

Questo importante cambiamento nell'andamento demografico mondiale comporta dirette ripercussioni sulla sfera sociale, politica ed economica, con una significativa modificazione dei valori e dei codici estetici e culturali [Augé, 2012]. Parallelamente, la limitatezza delle risorse del nostro pianeta, in questo periodo resa più evidente che mai dalla crisi dell'approvvigionamento energetico, associato alle questioni legate al climate change, sta emergendo in una nuova coscienza civica, espressa con forza dalle generazioni più giovani, rappresentate da Greta Thunberg.

L'ancora attuale condizione pandemica da Covid-19 ha messo inoltre in forte discussione in questi ultimi anni lo spazio prossemico, inteso come spazio vitale dei rapporti interpersonali. La "semiologia dello spazio" teorizzata nel 1963 da Edward Hall associa valori di relazione alle diverse distanze prossemiche: intimo (0-50 cm); personale (50-150 cm); sociale (150-300 cm); e pubblico (oltre 300 cm). Queste distanze sono state alterate ed integrate da nuove forme di relazione virtuali grazie alla disponibilità di strumenti informatici capaci oramai di arrivare a costruire realtà parallele. In particolare negli anni segnati dalla pandemia tutti abbiamo sperimentato

come lo spazio domestico si sia trasformato in una nuova forma di coesistenza in cui lavorare, studiare e abitare hanno trovato una forzata ma rinnovata prossimità.

È facile comprendere, dalla descrizione dello stato dell'arte dei tempi che viviamo, la necessità di un cambiamento rispetto al passato nelle modalità e nelle forme di abitare i nostri spazi vitali, in cui azioni di inclusione e condivisione possono essere considerate fondamentali nella costruzione di possibili scenari futuri per tornare a coesistere in prossimità. Un futuro che avrà bisogno di un cambio di paradigma per poter garantire all'intera popolazione mondiale, sempre più numerosa e sempre più concentrata nelle aree urbane, un'esistenza sostenibile.

In questa prospettiva, i giovani ricercatori autori dei testi contenuti nel numero 39 della rivista *In Folio* con le loro competenze, espressione di diversi settori scientifici, e con le loro sensibilità contribuiranno alla costruzione di nuove forme di relazione per una coesistenza di rinnovata prossimità.

*Pasquale Mei, PhD, Ricercatore RTDb
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
pasquale.mei@unipa.it*

Bibliografia

Augé M. (2012). *Futuro*, Bollati Boringhieri, Torino.
Hall E.T. (1968). *La dimensione nascosta*, Bompiani, Milano (1^a ed.: *The hidden dimension*, Doubleday, New York, 1966).

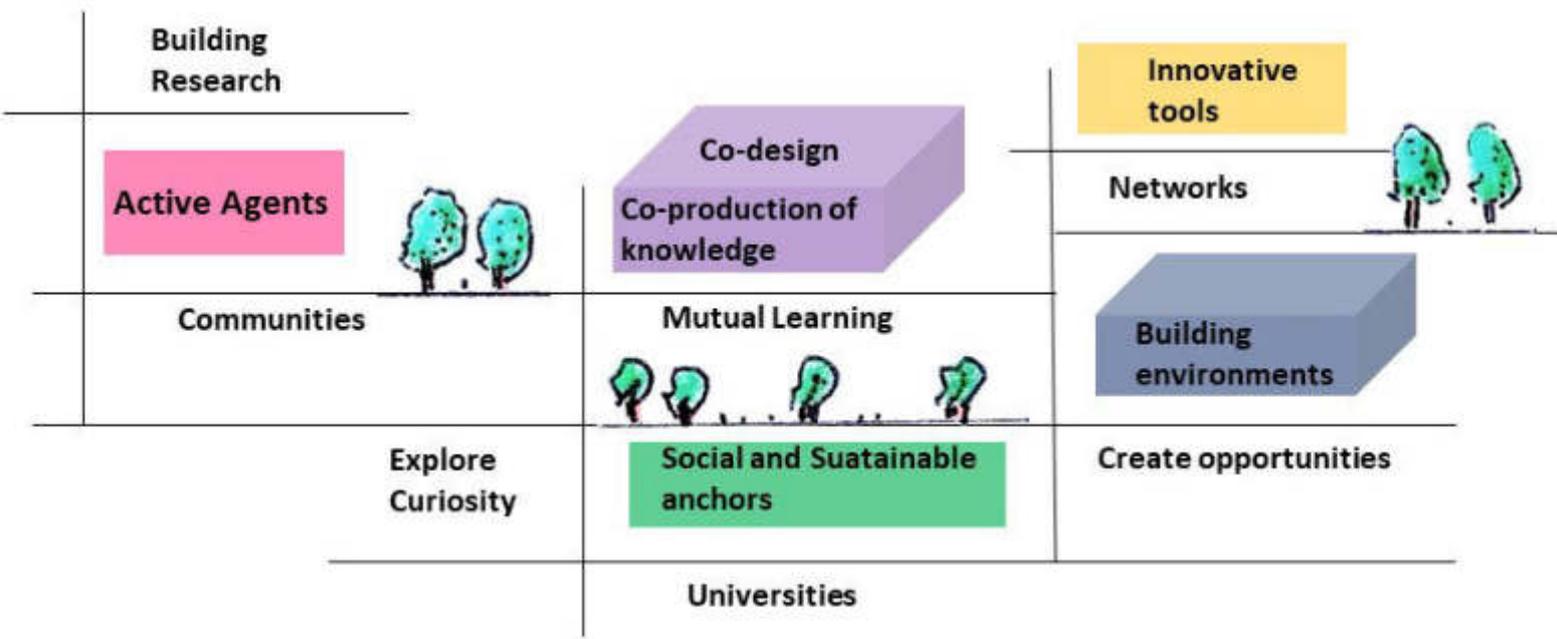
Sitografia

<https://unric.org/it/la-popolazione-mondiale-raggiungera-gli-8-miliardi-il-15-novembre-2022/> (ultima consultazione 25/07/2022).



Il Condominio Verde sul Ponte di San Giacomo dei Capri (Alvar Aaltissimo)

1. SEZIONE TEMATICA



Universities as potential social anchors in the development of mutual learning in local communities.

The importance of proximity between the actors involved in collaborative research

Sezione I – Il tema

Mariana Auad Proença, Alessandro Balducci

Over the years, universities are progressively building and playing an important role, through new research strategies linked towards social responsibility within communities. Therefore, the role of universities is becoming more socially active through promoting co-production of knowledge and new innovative educational practices combining the engagement of students and communities to build a better society. In this sense, this role can provide a new form of proximity among actors involved by creating networks with local organizations, residents and institutions.

Keywords: Social Responsibility, Universities, Communities, Collaborative research, Mutual learning

The sustainable development and social responsibility role of universities

The concept of sustainable development was launched and recognized worldwide in the second version of the United Nations Conference on Environment and Development (UNCED), held in June 1992 in the city of Rio de Janeiro (Agenda 21). This concept embraces the relationship between environment and development, which seeks balance the social, economic and environmental limitations that the world faces.

Later on, in September 2015 in the city of New York the 2030 Agenda for Sustainable Development was adopted by all United Nations Member States, which «provides a shared blueprint for peace and prosperity for people and the planet, now and into the future. At its heart are the 17 Sustainable Development Goals (SDGs), which are an urgent call for action by all countries – developed and developing – in a global partnership» [United Nations Sustainable Development Summit, 2015].

Actually, universities are considered as facilitators in adopting the SDGs (Sustainable Development Goals) at a sustainable strategic level, connecting higher

education to business, industry, health, community and entrepreneurs. Since then, universities around the world are promoting new ways of thinking about sustainable actions.

New strategies are being conceived considering the integration of sustainability in research, teaching and facilities that include planning configurations of the entire campus, encompassing buildings and their environmental impact. At the same time, these strategies are oriented towards a set of objectives and principles related to people and the city, clean energy, the environment, mobility, climate change, food and health, among others.

In this sense, it is common to frame the role of universities as living laboratories for other universities, communities and cities.

This terminology can be defined and exemplified «As model that become a part of transformative institutional change that draws on both top-down and bottom-up strategies in pursuit of sustainable development» [Purcell et al., 2019, 1344-1357] or «as a situation or circumstance where real-world sustainability challenges are formally addressed in stakeholder partnerships» [Purcell et al., 2019, 1345-1357]; [König et al., 2013].

Moreover, living labs constitute «a form of experimental governance, whereby stakeholders develop and test new technologies and ways of living to address the challenges of climate change and urban sustainability» [Evans et al., 2015, 1-6]. In addition, the main idea of these living labs is to create the opportunity to bring together professors, researchers, students, university staff and facilities, stakeholders and the community, in rethinking new strategies and co-producing knowledge to address sustainability and services in the settings of the real world. It is important to emphasize that

in order for universities to realize their potential to address sustainability challenges they need new frameworks that synthesize their core business or research, teaching and social responsibility. Living labs provide new ways of working that can systematically frame co-production opportunities to achieve just that [Evans et al., 2015, 6].

Importantly, the living laboratory approach provides an environment for students and the local community to develop mutual learning and co-production of knowledge. For example, students or the university learn more critically, personally and sensitively to the needs of these communities and otherwise the community may better understand that scientific knowledge can be provided through small physical urban and social changes and ways cultural representations.

Therefore, the scenario of higher education importance along with the approach of how academic services can take into account the needs of people and society has been growing in recent years and being addressed in the literature. In this sense, University Social Responsibility (USR) as an approach that provides a better connection between the university and the needs of society can play an important role.

Moreover, it is possible to say that in the past decade, the awareness of social responsibility of universities had an impacted increasing in the level of study and research linked with present issues of local, national and global concern. Basically it is related to the third stream¹ or third mission, which aims at working with employers and community groups as part of teaching and research of universities.

Although the concept of USR is spreading faster around the world, its design basis is still under development.

Currently, USR can be considered as an engine of educational policies that relate the fundamental objectives of universities with the environment

they are acting. From a practical perspective, the sense of the USR is to contribute to the quality of life, by promoting knowledge of social utility. It is worth mentioning that the USR requires «a two-way perspective between universities and society, which involves directly multiplying the critical uses of knowledge in society and the economy» [Shek et al., 2017, 22-281]; [Herrera, 2009, 40].

Therefore, USR is not only focused on its impacts on teaching, research and service missions, but also on its practices and policies encompassing the fields of social, economic, cultural and environmental dimensions. Such an approach can meet the needs of society and be adapted to the local context through the promotion of social and sustainable development.

Collaborative research within local communities

The complex of contemporary cities and their urban dynamics and challenges are demanding from Higher Education Institutions (HEIs) a new approach in the process of teaching and learning in order to plan cities for social inclusion.

Urban regeneration approach² and the local development of marginal and peripheral areas in the last decades have become more inclusive, due to the presence of different actors, consisting of «citizens and local organizations, considered able to interpret and bring out local resources and competencies, essential to develop successful interventions, especially in an era of scarce availability of funds» [Cognetti et al., 2019, 201-205].

Actually, the concept of participation has become a relevant aspect, once local communities are playing an important role as active agents that are able to transform their own environment, social and cultural needs in order to achieve urban regeneration.

Concerning the achievement of urban regeneration in fragile communities, there is an urgent call for social responsibility and civic engagement from universities, through the development of tools able to support and transform «local citizens and organizations in truly empowered actors, able to promote and control changes, but also to claim for effective institutional support» [Cognetti et al., 2019, 201-205]. The idea of supporting and transforming citizens and local organizations into active agents of change and participation is a way of providing and creating the necessary proximity for the construction of collaborative research and more importantly in the development of communication networks between

the actors involved. Moreover, it is important to highlight the social aspect of universities as leaders who seek to face the issues of society, is a motivational approach in the pedagogical and educational process, because it can provide environments of interdisciplinarity for students to develop critical thinking about urban and society issues.

On the other hand, it opens a way to make more sense of research and learning, combining it with a civic approach and real local actors that can help to improve and learn new skills. Therefore, research can be practiced in a real context, also from the approach of universities and communities serving as a urban living lab and with that reaching more concrete results that can help to understand that universities have a great role that can have an impact on the search of better and sustainable environments for society.

The Mapping San Siro (MSS) project as an example of collaborative research

The Mapping San Siro (MSS) project³ is an example of how universities and communities are working together in the development of new forms of learning, new skills, co-production of knowledge in order to find alternatives for urban regeneration and improvement of quality of life.

Beyond that, MSS is considered as an urban living lab experiment based on co-research, co-design and local co-production of knowledge and aims «at experimenting a pedagogical environment based on grounded, interactive, action-oriented and hybrid learning, reflecting how new approaches can enrich the experience of educational practices for the inclusive city» [Cognetti et al., 2019, 37-54].

The neighborhood of San Siro is located in a west

area close to the central part of the city of Milan, which can be characterized as an urban marginal context. Despite its diverse living demands and urban issues, it shows up as a wealthy and active environment that «civil society takes action, promoting interventions and projects, in term of social innovation, practices and bottom up responses to its needs, desires and expectations» [Cognetti et al., 2019, 6-18].

The first activity developed was a workshop to recognize local conditions and physical analysis in order to understand, which intervention and actions could provide social and urban transformation for the local community. The work developed by the workshop was continued in a second phase by a group of students, young researchers and teachers, in order to understand how the knowledge and expertise from academia could interact with the inhabitants and community partners.

Moreover, the engagement experience offered to the students allowed them to improve their critical thinking and social competences to understand the complexity of urban and social issues.

In 2014 another step to continue the activities of the MSS project was taken by the provision and the use of a physical space in the neighborhood provided by the Regional Agency for Public Housing of Lombardy (ALER). The space was called Trentametriquadri and it was located in Abbiati⁴. Therefore, this location could motivate a change in the research methodology leading to the development of an innovative pedagogical environment.

The Trentametriquadri became a living lab of interaction and exchange between the university and community, where «local partners and residents have access to information, data, facts and products about the dynamics occurring in the neighborhood» [Cognetti et al., 2019, 8-18]. Moreover, the new method was based on four dimensions: stay in the neighborhood; act for change; do research; and build network.

In order to build a trustful environment with the neighborhood the first approach was to develop a relationship with the local organizations, with the local inhabitants and to build networks.

Later, in 2019 as an initiative of the Polisocial Program this laboratory was transferred to the space named Off Campus (The Cantiere per le periferie) in via Gigante. This physical space was the first among other two: Off Campus Nolo and Off Campus Corvetto located in other peripheral areas of the city of Milan. The [Fig. 1] illustrates the Off Campus space layout⁴. Furthermore, this physical space

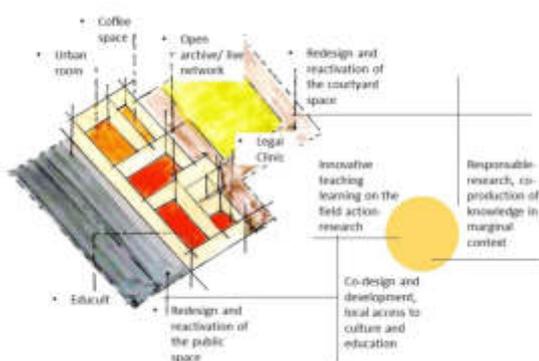


Fig. 1. Layout Off Campus space, image redesigned by the author, detail (personal archive of the author, 2021).

considered as a living laboratory could provide an innovative pedagogical environment in terms of collaborative research and mutual learning, enriched by an interdisciplinary approach between students and teachers and, most importantly, providing a place to build connections and proximity with the neighborhood.

Most of the projects developed were focused on small interventions like on public and abandonment spaces, concerning its urban regeneration with the participation of local organizations and inhabitants. As an example, one can mention the Via Gigante: street front and courtyard redesign, at Off Campus space. The idea of this project was to redesign empty spaces in the neighborhood as a possibility to provide spaces for new uses, new activities and to recognize transformations of the public spaces. The [Fig. 2] illustrates the project's conception⁵.

The idea of the importance of a physical space within the neighborhood is that it emphasizes the different roles and meanings of the work developed through the creation of a living laboratory. In this sense, this living lab with a situated approach promotes proximity to the inhabitants and their different views, while providing a deep understanding and learning

of a complex phenomenon, in this case with issues related to a marginal context and housing policies. Beyond that, this approach can provide to the students the possibility of «critically reinterpreting what is emerging from communities' knowledge obtainable by community partners and inhabitants» [Cognetti et al., 2019, 11-18].

The co-designed activity and participatory practices combined with student's technical skills and the influence of local groups and organizations could result in concrete interventions and in the development of future scenarios for re-activating the neighborhood.

Moreover, the MSS project experience is a transformative method from the traditional research and teaching practice toward forms of inquiry and experiential learning based on: the proximity of territories, practices of listening, dialogue and knowledge co-production with local community, and a multidisciplinary approach» [Cognetti et al., 2019]. The [Fig. 3] and [Fig. 4] illustrates the structure developed in order to explore the approaches, reflections, the co-production of knowledge and tools for this living lab experience and the outcomes related to this work⁶.

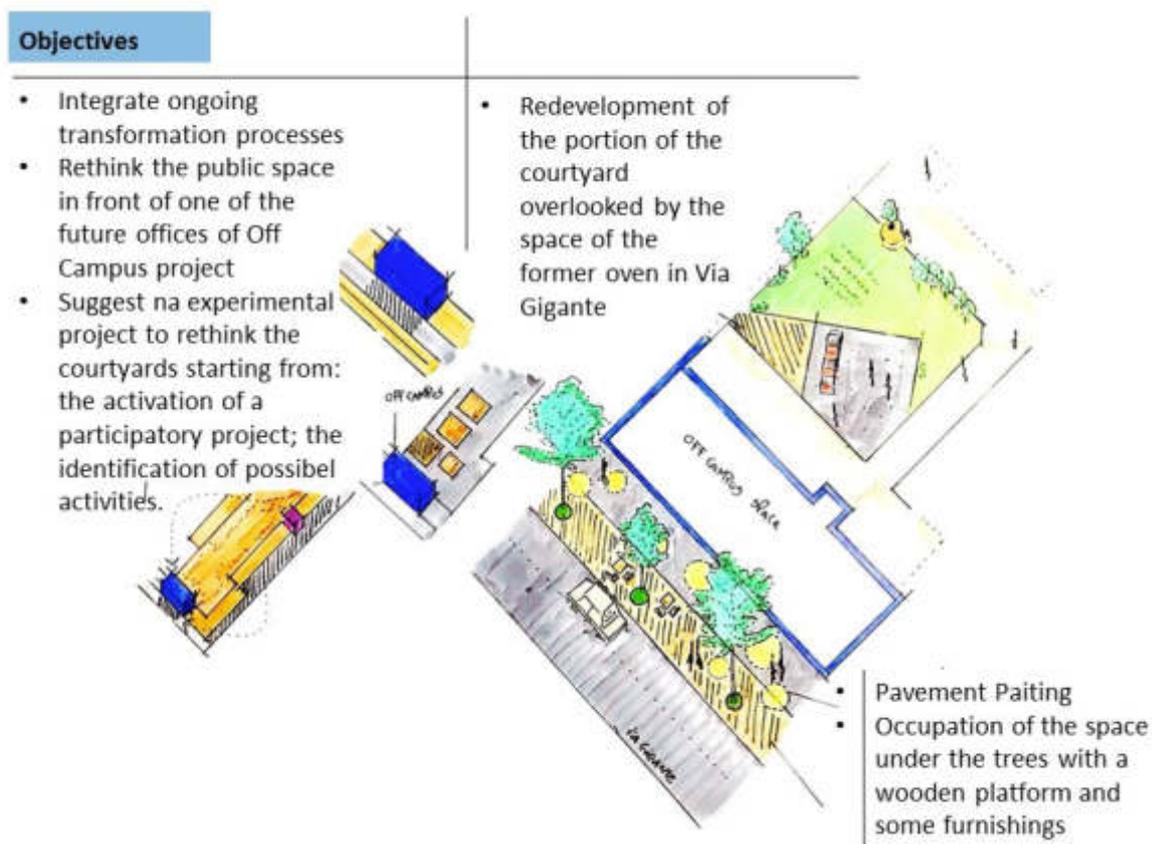


Fig. 2. Project's conception, image redesigned by the author, detail (personal archive of the author, 2021).

Themes	Goals	Outcomes	
Housing and Living Conditions	Understand complex dynamics and social practices in the neighborhood	For students develop new sensitivities and awareness	(teamwork, communication abilities, cognitive and emotional empathy, problem-solving...)
Vacant and Empty Spaces	Build up different relationships with institutions and social actors	Be able to understand urban and social dynamics in a critical way	Develop new capabilities and soft skills
Public and Common Spaces	Reshape the image of San Siro to improve public opinion		CIVIC ENGAGEMENT
	Provide tools for more effective initiatives and actual projects		

Tools	Learning activities	
Setting up a base; Local dialogues; networking; Local education	Participatory mapping; Map stories; San Siro 1:1; communication	Micro interventions in public spaces; co-design activities
	Micro interventions; pilot projects; scenarios	Working tables
Approach Situating; Inquiry; Acting	Impacts social challenges	Tighten new alliances and networks;
	On the neighborhood: acquire more awareness and new knowledge	Micro transformations of space

Fig. 3-4. Structure developed for the MSS project, image redesigned by the author, detail (personal archive of the author, 2021).

Therefore, it is possible to say that this social responsibility approach of universities still faces challenges to be implemented, how to be implemented, how to be measured and how it can impact the educational process. Moreover, how to be more recognized and receive financial support to provide projects and research development in diverse areas of the university field.

In this regard, there are still challenges in developing the mutual learning, the proximity between universities and communities, the first aspect is to build a relationship of trust and by given them the opportunity to become active agents in order to understand their needs.

It is a long process of listening, reflecting and understanding that the role of the university is applied in order to build relationships and networks with local organizations and residents.

It is not an easy path, as these communities are suffering from several issues, more specifically the issue of belonging and that things can change. The challenge is to develop a common language for them to understand the social role of the university in terms of urban changes and quality of life.

Although the challenges to be faced, the environment provided by the approach of living labs is one of the strategies of proximity to people who need a voice and need change, so the role of universities as social anchors in these local communities and the possibility of having a physical space can contribute and provide innovative teaching methods to achieve real results and put into practice the theoretical aspect of teaching, research and learning.

*Mariana Auad Proença, Ph.D Student
Department of Architecture and Urban Studies
Politecnico di Milano
mariana.auad@polimi.it*

*Alessandro Balducci, Professor and PhD in Planning
Department of Architecture and Urban Studies
Politecnico di Milano
sandro.balducci@polimi.it*

Notes

1. Third Stream is an international concept used by universities around the world. «Traces an emerging role of universities in innovation processes. Such processes require a more collaborative approach with other sectors and the gradual extension of this from working with the private sector to the consideration of collective actors working on civil society issues» [Millican et al., 2014, 36-249].-

2. The urban regeneration approach can be recognized as a way to understand and solve the issues of urban areas and to provide better resources that can improve the economic, physical, social and environmental aspects of deprived areas.

3. The MSS project started in 2013 under the coordination of Francesca Cognetti from the Department of Architecture and Urban Studies (DASTU) of Polytechnic of Milan and with the participation of Liliana Padovani from IUAV University of Venice and is supported by DASTU and the Polisocial Program an initiative from Polytechnic of Milan.

4. Content extracted from Off-Campus flyer.

5. Content extracted from material collected at Off-Campus space.

6. Content extracted from material collected at Off-Campus space.

References

- Barosio M., Eynard E., Marietta C., Marra G., Melis G., Tabasso M. (2016). "From urban renewal to urban regeneration: Classification criteria for urban interventions. Turin 1995-2015: evolution of planning tools and approaches", *Journal of Urban Regeneration and Renewal*, vol. 9, 4, 367-380.
- Cognetti F., Maranghi E. (2019). "Adapting the Urban Living Lab approach to marginal contexts and urban regeneration: the case of Mapping San Siro", in *European Network of Living Labs* (Thessaloniki, Greece, 3 September – 5 September 2019), pp. 200-205.
- Cognetti F., Castelnuovo I. (2019). "Mapping San Siro Lab: Experimenting grounded, interactive and mutual learning for inclusive cities", *Transactions of the Association of European Schools of Planning*, 3, 1, 37-54.
- Evans J., Jones R., Karvonen A., Millard L., Wendler J. (2015). "Living labs and co-production: university campuses as platforms for sustainability science", *Current Opinion in Environmental Sustainability*, Elsevier B.V., pp. 1-6.

Herrera A. (2009). "Social responsibility of universities", in Global University Network for Innovation, *Higher education at a time of transformation: new dynamics for social responsibility*, Palgrave Macmillan, pp. 1-209.

König A., Evans J. (2013). "Introduction: experimenting for sustainable development? Living laboratories, social learning and the role of the university", in *Regenerative Sustainable Development of Universities and Cities. The Role of Living Laboratories*, Edward Elgar Pub, Cheltenham, Regno Unito, pp. 1-26.

Millican J., Bourner J. (2014). *Learning to Make a Difference Student–community engagement and the higher education curriculum*, The National Voice for Lifelong Learning, National Institute of Adult Continuing Education.

Purcell M. W., Henriksen H., Spengler D. J. (2019). "Universities as the engine of transformational sustainability toward delivering the sustainable development goals "Living labs" for sustainability. Sustainability", *International Journal of Sustainability in Higher Education*, vol. 20, 8, pp. 1343-1357.

Shek L. T. D., Hollister M. R. (2017). *University Social Responsibility and Quality of Life A Global Survey of Concepts and Experiences. Quality of Life in Asia*, Springer Nature, Singapore, vol. 8.

Web references

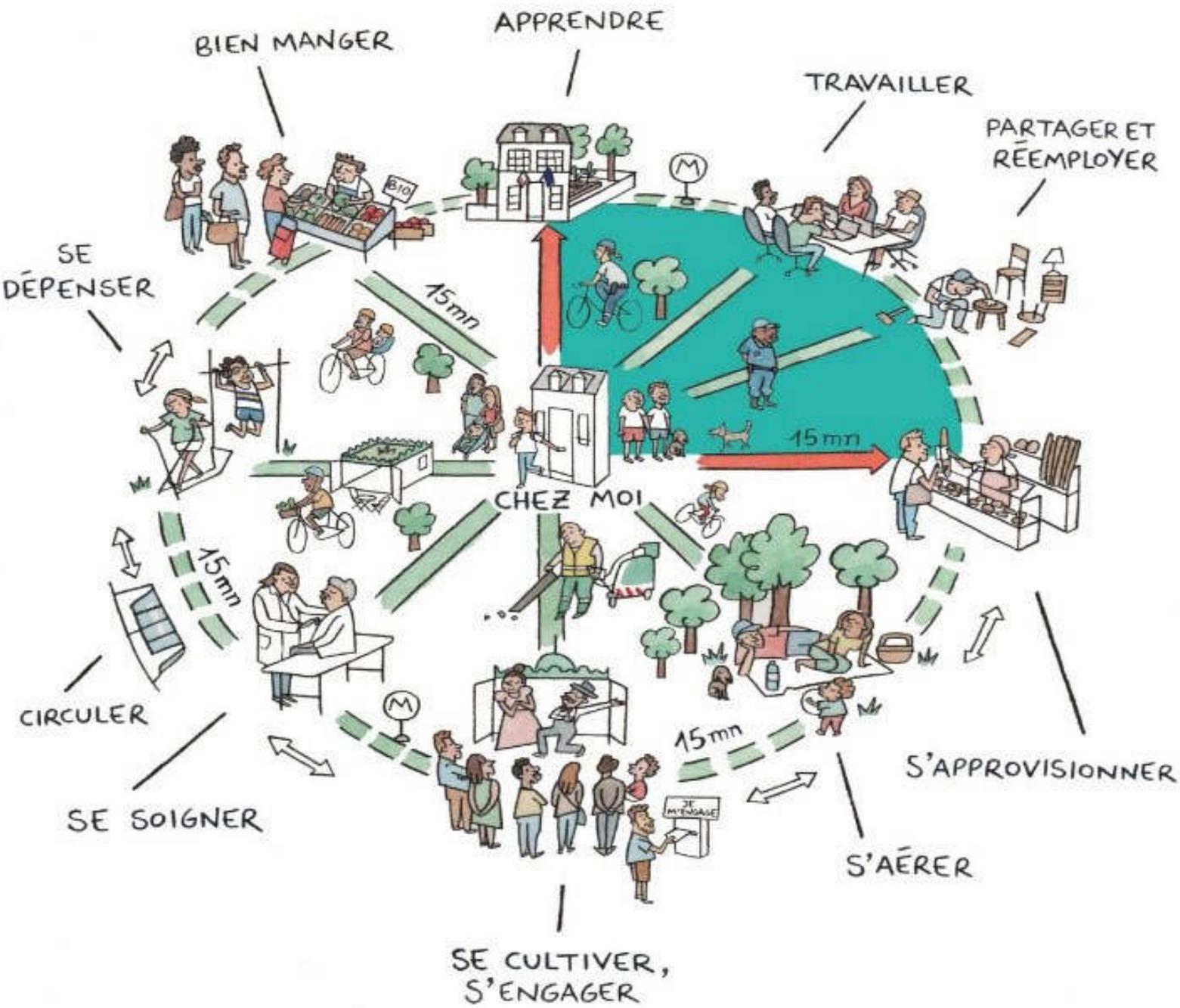
<https://www.researchgate.net/publication/310445787> (last accessed 2021).

<http://www.polisocial.polimi.it/it/home/> (last accessed 2021).

<http://www.mappingsansiro.polimi.it/off-campus-sansiro/> (last accessed 2021).

<https://sdgs.un.org/goals> (last accessed 2021).

LE PARIS DU 1/4 HEURE



Opening image: Paris en Commun's "15-minute city" concept sketch. Clockwise from the top the headings read: Education, Work, Knowledge Exchange, Shopping, Recreation, Community Engagement, Health, Public Transport, Exercise, and Nutrition (Paris en Commun, 2020).

15 Minute City Concept. A Glance at the Palermo Case Study

Sezione I – Il tema

Elif Sezer

Giving people opportunities for green technology and offering them new transportation modes are not sufficient methods for the transition to a sustainable mobility model. With the increasing importance of time, minimizing the daily travel time of people seems to be one of the crucial steps to be taken. 15 Minute City is one of the latest popular concepts assuring to reduce daily travel time and improve quality of life while enhancing environmental conditions. This paper will have a look at the concept regarding the case study of Palermo, one of the cities with the most intense traffic problems in Europe.

Keywords: 15 Minute City, proximity, Chrono-urbanism, Palermo, Sustainable Mobility

Introduction

As Jane Jacobs mentioned the challenge in 1961 that we still debate today, «How to accommodate city transportation without destroying the related intricate and concentrated land use? – this is the question. Or, going at it the other way, how to accommodate intricate and concentrated city land-use without destroying the related transportation?» [Jacobs, 1961, 356]. Mobility is the complexity of transportation processes derived from the spatial characteristics of human needs and activities [Csiszár et L., 2019]. Apart from creating a balance between land use and transportation system, today the challenge is more complex with the urgent need for action for climate problems, rapid urbanization and urban sprawl, increasing population, increasing inequality and so on.

This article first briefly discusses the problems with urban transportation and mobility in today's conditions. The main core of the article focuses on the 15 Minute City Concept gained popularity in the last years even if the core discussion of the concept can be placed historically in modernist critiques. The idea of the research is to understand the dimensions of the concept and discussing the historical center

of Palermo in terms of those dimensions and the actuality of mobility in Palermo.

In the first part, urban mobility is examined in the case study city Palermo with the analysis made by using online sources Moovit and TomTom Traffic Index and ArcGIS.

Then, the discussion continues with a brief analysis on the effects of Covid-19 on mobility and the different steps taken during the quarantine period in the world. Especially, the local governments have become fundamental actors to manage pandemic conditions and respond to peoples' needs. However, the response of local governments is not balanced among territories at international levels. This is due to the characteristics of the governance system of different countries, territorial features, level of urbanizations and investments levels for enabling local resilience [Co-PLAN, Institute for Habitat Development, 2020].

The last part is dedicated to the 15 Minute City Concept derived from New Urbanism and chrono-urbanism approaches.

The paper ends with the new risen questions to open a debate on practicality of the concept and how Palermo could benefit from it.

Urban Mobility and Sustainability Actions

Cars have been promoted in peoples' lives in a way that living and moving seemed beyond the realm of possibility without them. The dynamics of urban planning have been changed by the car-centered conception and it opened the door for linear and perpendicular city grids and the destructive results of urban sprawl [Brown et al., 2009]. The car-dependent urban development policies caused deep-rooted inequalities on an economic and social basis apart from the damage given to nature, such as traffic congestion, long daily travels for basic needs which means economic and time loss, increased GHG emission and so forth. Currently, cities are responsible for 70% of global greenhouse gas emissions and this share will increase with the pace of urbanization [OECD, 2020].

To eliminate those inequalities, in some major cities, steps are taken by promoting public transport and decrease private-vehicle dependency [Allan, 2019]. There are many sectors to intervene to transform cities into more sustainable mechanisms and transportation is one of the most important of those sectors as the main GHG emission reason¹. Besides, with the population increase, from 1990 to 2016, the GHG emission related to transportation increased by 77% [OECD, 2020].

Consequently, there are many international and national steps taken by countries. One of them is C40, the network of mayors of nearly 100 world-leading cities collaborating to deliver the urgent action needed right now to confront the climate crisis since 2005. Even if the case city of Palermo is not a member of this network, their actions during the recovery process of the global pandemic regarding

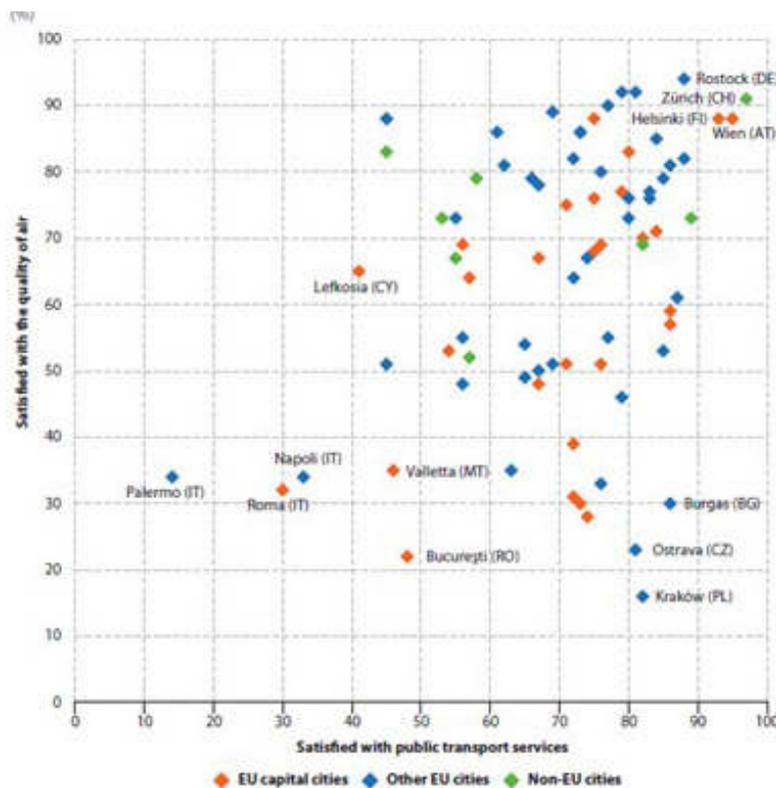


Fig. 1. The proportion of people satisfied with public transport services and the quality of air in their city, 2015 (Eurostat online data code: urb_percep).

mobility make them a topic of this research for a deeper understanding of the latest trends of actions in the world. Their main topic is to fight against climate change, improve equity, build resilience, and create the conditions for everyone, everywhere to thrive. Different groups are working on different aspects of climate action, and one of them is transportation. C40's transport teams work with cities and mayors to implement and scale-up innovative and ambitious transport solutions. There are three main points of their transportation policies which are followed by all the members; making transit, walking and cycling the preferred option for more trips, implementing restrictions on high polluting vehicles in a significant part of a city, signaling the end of petrol and diesel-powered cars and trucks by promoting the use of zero-emission alternatives [Transportation – C40 Cities, n.d.]. In the light of those principles, C40 promotes the concept of “15 Minute City” to its member cities in order to recover from the Covid-19 crisis and as a complementary policy for their climate actions. The name of the concept could be varied as 20 Minute City, ‘human-scale city’, complete neighborhood and so forth, but the main idea is still the same as much as each other [C40 Knowledge Community, 2021].

Urban Mobility in Palermo

Palermo is the capital of the region of Sicily which is located in southern Italy. Although the city has one of the highest populations in Italy and is the most important economic hub of the region, Palermo has been facing underdeveloped transportation system problems and a chronic lack of investments in necessary infrastructures [Vinci et al., 2014]. In terms of public transportation, Palermo does not provide many options to its people. There is the bus system operated by AMAT which covers a net area of 340 km and with 90 different routes, reaches every part of the city [AMAT, Municipal company for public transport of Palermo, n.d.]. From the same company, there is also the tram system of Palermo with 4 lines which was finalized in 2015. Lastly, there is the train system that connects Palermo with its suburban areas and also with other cities in Sicily which are operated by Trenitalia.

The city center of Palermo has been facing a decrease in the population over the last three decades by the suburbanization process [Lotta et al., 2017]. Between 1981 and 2011, the core city lost 6% of its residents because of suburbanization and urban sprawl which are especially located around the coastal areas of

the city [Vinci et al., 2016]. As a consequence of dense amenities and functions, the core city is the destination of thousands of commuters every day. The lack of an efficient public transport system causes congestion in this scenario for Palermo. According to the TomTom Traffic Index [2021], Palermo has the highest congestion of traffic in Italy and it is followed by the capital city, Rome. Every year, approximately 82 hours are lost in traffic in Palermo (TomTom Traffic Index of Palermo). Even if there is a small decrease (2 minutes) due to the pandemic and smart-working trend, there is still an average of 16-18 minutes lost for a 30-minute journey during rush hour daily [Palermo Traffic Report: Tomtom traffic index 2022]. Hence, citizens are highly unsatisfied with the public transportation service and the air quality in Palermo as revealed in the EUROSTAT [2016] which can be seen below in Figure 1.

In 2002, with the approval of the “Integrated Plan for Mass Public Transport”, the local authorities started the period of change in mobility in Palermo. The plan integrated four pre-existing projects which are promoted by different actors such as the province of Palermo, the municipality and the national railway system (Rete Ferrovia Italiana).

Even the projects included the redevelopment of railways with new stations, a new subway line serving the city center and so on, the only project had been completed in the expected time is the tram system which also has faced several problems with financing before its implementation started in 2007 [Vinci and Di Dio, 2014].

In 2013, the first General Urban Traffic Plan (PGTU) and the Sustainable Energy Action Plan (SEAP) were approved as a step toward more sustainable mobility in Palermo. The main strategic objectives of those plans were improving the traffic conditions, street safety, reduction of GHG emissions and energy saving. The PGTU also defined four action plans which are related to sustainable mobility. Those actions are:

- improving the pedestrian mobility with defined squares, pedestrian areas and traffic limitations;
- improving urban and suburban local public transport;
- re-organizing urban and suburban private transport circulation;
- rationalizing the parking areas with a fare system [Vinci & Di Dio, 2016].

Apart from all those actions taken in public transportation and mobility in Palermo, there has been also an attempt of reducing the private car access to the central areas of the city to lower the

level of congestion, noise and air pollution and to increase the walkability. Therefore, the plan suggested limited traffic zones (ZTL), Low Emission Zones and pedestrian areas within the historical center [Cavalcante Schussel, 2019].

Public Transport Analysis in Palermo

To better understand how public transportation functions in Palermo, it was consulted to Moovit Public Transit Index² and TomTom Traffic Index³.

The first examination made with Moovit is based on five data which are commute time, waiting time, trip distance, number of transfers and walking distance of people in Palermo. To better understand the data, there will be a comparison between other Italian cities and is based on two different days of the last two years concerning the period of Covid-19 precautions and 2021 when life started to go back to normal quietly. The other part of the analysis is made on TomTom Traffic Index for having a more general glance at the situation of the public transport and traffic condition in Palermo. Here next side, the graphs are showing the efficiency of public transport in Palermo based on commuting time, waiting time, trip distance and walking distance [Fig. 2].

The average commuting time in public transit has decreased sharply after the pandemic in all examples cities including Palermo. Also, it should be kept in mind that the date October 25, 2019 is the last working day of the week, so the movements could be higher than the other days [Fig. 3]. There are no big differences in the waiting time interval at a stop/station before and after the pandemic. Besides, it is seen that, in Palermo, the waiting time at a station is higher than in other cities [Fig. 4].

When it's compared with other Italian cities, the trip distance that people usually ride in a single trip by public transport is shorter in Palermo, which is also caused by the concentrated urban development of the city [Fig. 5].

Lastly, it is seen that on average, people need to walk more than in other cities to reach a public transit on daily basis and this could be a reason not to choose a means of public transport if it's considered also the frequency of the services.

According to TomTom Traffic Index comparing the last 3 years (2019-2020-2021), it is seen that during 2020 with the pandemic precautions, the traffic congestion decreased by 7% percent compared to 2019 and 2021. People have been forced to alter and adapt the ways they approach work, socializing, shopping and



Fig. 2. The average amount of time people spends commuting with public transit, for example to and from work, on a weekday (made by the author based on Moovit Traffic Index).



Fig. 3. The average amount of time people waits at a stop or station for their light rail, train & bus line on a weekday (made by the author based on Moovit Traffic Index).



Fig. 4. The average distance people usually ride in a single trip, for example, to or from work, with public transit including light rail, train & bus (made by the author based on Moovit Traffic Index).



Fig. 5. The percentage of people who walk for over 1 km each day to reach a specific destination, for example to or from work (made by the author based on Moovit Traffic Index).

transport, which affected the traffic conditions directly in cities. This effect can give an idea for shaping future mobility policies, especially for cities such as Palermo with a high congestion problem.

Apart from the traffic analyses above, several spatial analyses were made on ArcGIS such as the dispersion of the amenities in Palermo city scale, basic urban form, public transport and their catchment area. These analyses are still in the process, therefore they are given just to have a general idea of the city currently [Fig. 6-7].

The figures show that the amenities including restaurants, bars, ATMs and so on are mostly located in the historic center while the outer residence areas have no sufficient services. The residents are dispersed in outer parts of the city which are not served efficiently in terms of public transport. Broadly, the centeric parts of the city are easily accessible where the services are agglomerated [Fig. 8].

Basic urban form is made to understand the general land use in Palermo and its relation with the public transport system. The figure demonstrates that green areas and outer part of the city, especially North West is not easily accessible. However, the new tram lines which are still in the process, are a step taken to increase proximity in these areas [Fig. 9-10].

Finally, as seen from the analyses above, the service area of tram and train lines are differentiated. Tram lines seem like serving to the outer residential areas.

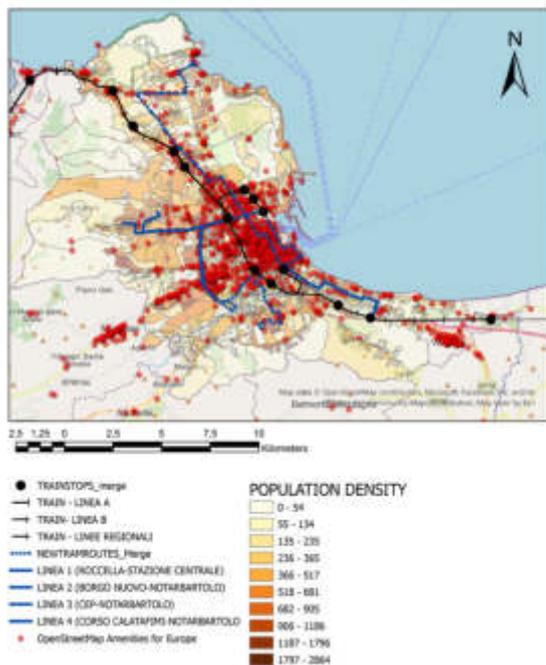


Figure 6. Amenities, population density and rail and tram transport including the projected lines in Palermo (made by the author on ArcGIS).

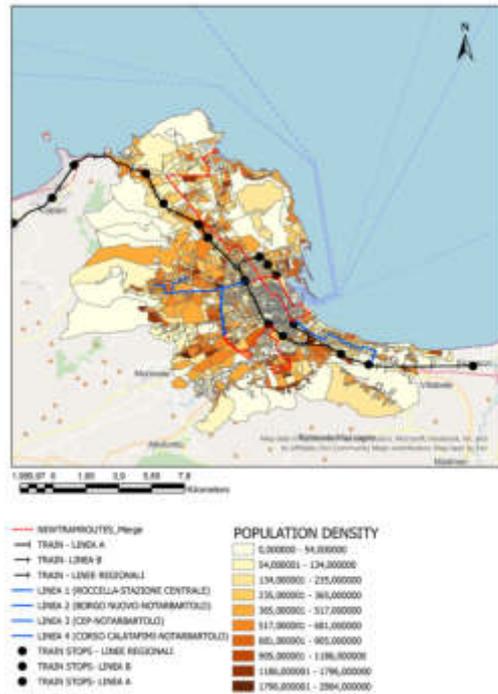


Fig. 7. Population density and the rail/tram system (made by the author on ArcGIS).

These analyses will continue with the more specific catchment area with the population details and urban forms.

New Urban Development Concepts Regarding the Pandemic & 15 Minute City

Cities that have no backup plan, sufficient incentives for sustainable transformation in many sectors, or that face the lack of efficient mobility opportunities to offer to people have suffered more in the delivery of public services during the pandemic. But several development concepts have reached wide attention and been interpreted in many different cities especially during the pandemic to offer more sustainable and human-centered solutions. Many of those concepts are focusing on decreasing the daily time travel of people to increase the life quality, decrease emissions caused by traffic and create more human-friendly neighborhoods. One of those concepts is 15 Minute City which is discussed in the rest of the article to start a new discussion and bring a new approach to the future mobility policies of Palermo.

15 Minute City could be defined as ideal geography where most human needs and amenities are located within a travel distance of 15 minutes. This concept is also known as complete neighborhoods which describes the aim to create infrastructure in

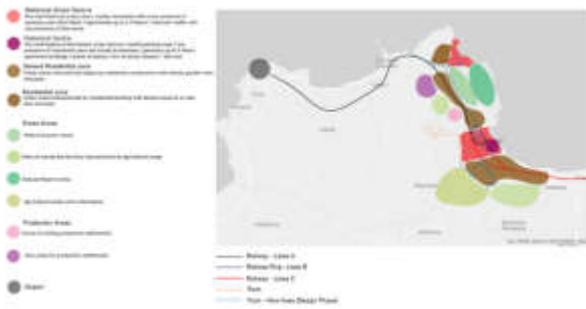


Fig. 8. Basic Urban Form (made by the author based on PRG Palermo).

such a way that all city residents can meet most of their needs within a short walk or bicycle from their homes [Times of India, 2020]. The creator of the idea, Carlos Moreno, a Colombian-French Scientist and the advisor to the Mayor of Paris, wants to change the perception of the cities which means accepting a certain level of dysfunction: long commutes, noisy streets, underutilized spaces. Moreno was inspired by the humanist view of Jane Jacobs. He believes that «(...) the city is alive (...) if we want to solve problems in cities the most important point to consider is humans, people, at the center of activities (...)» [Reimer, 2020]. In other words, the concept rides on the idea of chrono-urbanism which suggests that the quality of urban life is inversely proportional to the amount of time invested in transportation, especially

through the use of cars [Moreno et al., 2021]. Moreno believes that residents would enjoy a higher quality of life where they effectively access living, working, commerce, healthcare, education and entertainment functions without spending long daily trips. To attain those functions, the urban built landscape must be restructured with 4 main components such as proximity, diversity, density and digitalization.

Proximity is explained by temporal and spatial aspects which allow people to maximize their access to public spaces, green spaces and other infrastructures within 15 minutes. Diversity has two phases which are mixed-use neighborhoods to create an economically vibrant urban fabric and the other is the diversity in culture and people which allows an attractive urban landscape for visitors and tourism. Density is addressed differently in this concept from the general aspect of urban planning. Density in this concept does not mean the high density of high-rise buildings but the people per kilometer square. The optimal number of people that a given area can comfortably sustain in terms of urban service delivery and resource consumption. It minimizes the necessity for cars, hence promoting the achievement of the social functions imagined by Moreno.

Lastly, digitalization is relevant to the modified 15-Min City concept, especially in guaranteeing the actualization of the other three-dimension. Digitalization is related to the Smart City concept, which the 15-Min City concept was inspired by, thanks to the factors such as inclusivity, resident participation and real-time delivery of services encouraged through varying platforms including digital as Moreno's proposed concept [McKinsey & Company, 2018].

Considering the benefits of the human-scaled approach mentioned above, 15 Minute City offers to deliver many advantages in the recovery processes of cities after the Covid-19 crisis. First of all, it boosts the local economy by creating more footfall for local streets which means more local and diverse employment opportunities and more productive use of buildings and street space. Oklahoma City's former mayor Mick Cornett [2013] talks about how the investments in better streetscapes and human-scaled streets helped to transform the economy in Oklahoma City and to tackle its obesity problem. Secondly, equity and inclusivity are other important benefits that come from the core idea of the concept which suggests prioritizing the most underserved areas to designing streets and active travel schemes for the most vulnerable users. Besides, collaboration with local people is a constituent of the concept and creates more public spaces in which to play, mix and

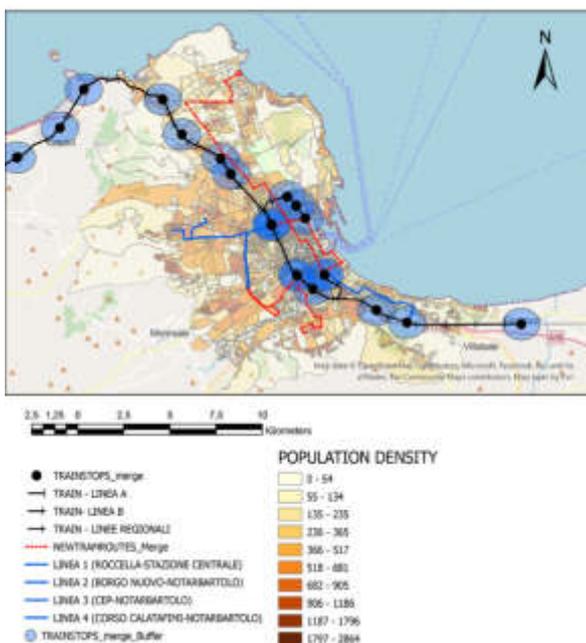


Fig. 9. 800 mt buffer (walking distance) from train stops (made by the author on ArcGIS).

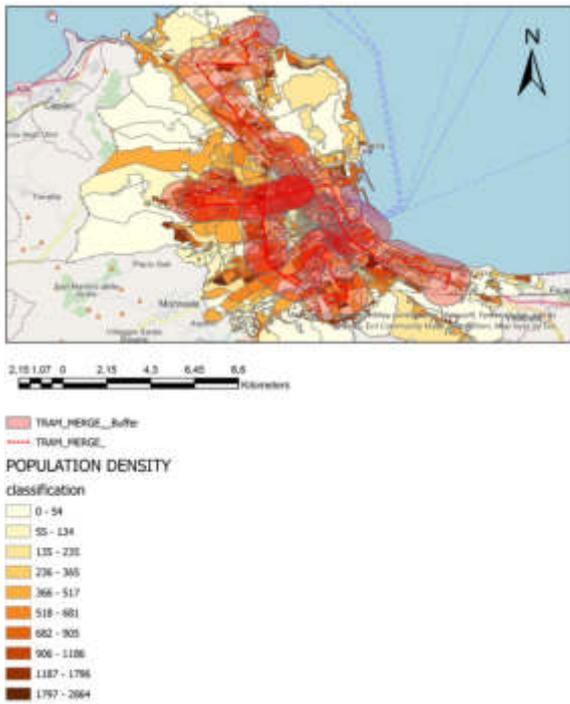


Fig. 10. 800 mt buffer (walking distance) from tram lines (made by the author on ArcGIS).

socialize. Thirdly, it is easy to associate the healthy lifestyle and the 15 Minute City concept due to the space for movement and opportunities it provides to people. It is not only the physical movement and well-being but also mental health benefits that come from socializing, collaborating and so on [C40 Knowledge Community, 2021].

How to establish 15 Minute City Concept and Examples

Many of the aspects of this concept have already been applied by many city authorities as climate actions and sustainable urban development policies such as increasing pedestrian paths, bike lanes, and high accessibility. For those who want to transform an urban area into a 15 Minute City, it all starts by setting a future vision. In this future vision, which of the problems should be solved or avoided are determined and the concept is tailored according to the local needs. The next step is data collection and seeking participatory input from people across the city to map out the presence and absence at the neighborhood level of the amenities, businesses, job types, public spaces and other elements that have been identified as core to the city's 15-minute city vision. Thus, with the vision and plan for each neighborhood, an overall plan for the city would be generated.

The critical point is to start from low-income and underserved neighborhoods for the improvement and

creation of equity. That is one of the important topics of the concept which helps for social inclusion and community development.

There are some established examples of the 15 Minute City concept from different major cities in the world. The first and most important example is Paris, also because its the born-place of the idea with the collaboration of Mayor Anne Hidalgo and her consultant Carlos Moreno. She announced a permanent pedestrianization of the Seine riverfront which is seen as a revolutionary step for Paris. The aim is to extend the concept to other parts of the city for making more car-free spaces. 'Hyper-proximity' and the 15-minute city were key pillars of Mayor Anne Hidalgo's successful 2020 re-election campaign [C40, 2021]. The main approach is to cut air pollution and decrease the daily travel to increase the life quality of Parisians and to help the city achieve its plan to become carbon neutral by 2050.

Mayor's plans include installing bike lanes on every street and bridge, which helped to transform 70% of on-street car parking space into other uses, encouraging people to use their local shops and creating more playgrounds that allow people to spend more time in their neighborhood and fight against the city's lack of public green space, especially in low-income neighborhoods [O'Sullivan, 2020].

Another example is Barcelona's 'superblock' which modifies the road networks within 400 mt2 blocks to improve the public space for leisure activities for pedestrians and cyclists.

The idea is the creation of a network of green hubs and squares where pedestrians have priority. It is implemented by including residents, associations and organizations [Postaria, 2021].

In June 2020, also Madrid announced a pilot superblock approach as a part of its transition to a "15 Min City" to support the recovery process from the pandemic [Montejo, 2020] [Fig. 11].

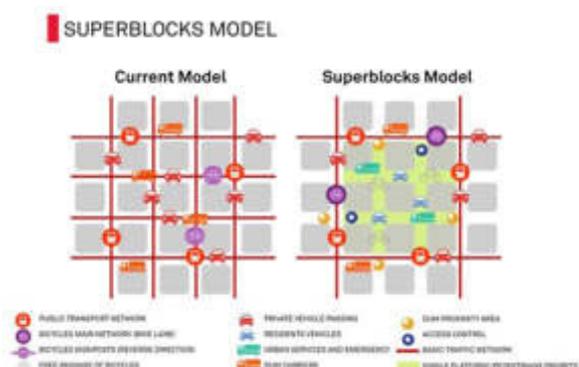


Fig. 11. Superblock Models of Barcelona (City of Barcelona Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2016. Barcelona, Spain).

How Palermo May Benefit From 15 Minute City Concept

When the traffic congestion and long daily trip of people in Palermo are considered, a concept as 15 Minute city which aims to decrease the daily travel and increase the quality of life, could be beneficial for the future mobility policies of the city. Especially, by taking into account the structural features of historic center of Palermo such as concentrated services, ease of accessibility and proximity, walkability, and narrow streets giving people the street enclosure sense, the concept may be applied easily without altering many physical conditions. There are several benefits mentioned above such as socioeconomic equity, high accessibility, and increased life quality coming with the concept, but there are also other advantages concerning the urban planning and environment. For instance, the 15 minute City concept deals with a neglected scale of planning that is larger than neighborhood but smaller than metropolitan region. This shows planners where to locate facilities that serve multiple neighborhoods which able to meet all of the people's daily/weekly needs. Besides, the historic centers as Palermo's, which are built before the devastating proliferation of cars, have the conveniently built structure of a 15 Minute City which means restoring the goal may be relatively easy, depending on how much damage was done due to urban renewal, loss of population and so on. Finally, by reducing car use, the concept helps to reduce fuel use and promotes mitigation of climate change [Steuteville et al., 2021].

For the application process, as suggested by the founder of the concept, the first step must be setting a future scenario for the city. Since 2013 with PGTU, Palermo has started to take steps toward sustainable mobility which gives a hint about the intended future scenario. Those ideas could be transferred into more tangible policies and actions to apply in a long and a short term plans. Later, the data collection must be done to understand which amenities and functions are missing for the future scenario and which neighborhoods should be priorities. These steps resemble the analyses made for Transit-Oriented Development (TOD) which is another concept born with New Urbanism. Both concepts focus on density, diversity and design aspects of the urban land to analyze potentialities and constraints in the implementation of the concepts and they both underline the importance of proximity. Some examples of the analysis that should be done in Palermo city center and the surrounding for the comparison, regarding the implementation of the concept, could be urban density, population density, land-use diversity and design in terms of walkability and cycling infrastructures. To increase the success

rate of the implementation, the quality of the pedestrian experience is really important.

Architect Steve Mouzon [2012]. refers to the quality of pedestrian experience with "Walk Appeal" which promises to be a major new tool for understanding and building walkable places, and it explains several things that were heretofore either contradictory or mysterious. He mentioned that several measurable things can tell us which standard of Walk Appeal the street provides such as view changes, street enclosure, window of view, shelter and goals in the middle distance. Consequently, considering the traffic problem of Palermo and the time lost in daily travels, the mentioned concept has a high potential for Palermo city center, where steps are taken to transition to a more sustainable transportation model and pedestrianization studies are carried out.

It should be kept in mind that even if the 15 Minute City concept gained popularity with the pandemic last years, actually the roots of the principles directly refers to several similar planning theories have been developed between nineteenth and twentieth centuries as a reaction to modernist urbanism theories. This reality makes the roots of the concept open to debate. The threat here is the that of overshadowing the complex characteristics of cities' space syntaxes while the contemporary call to integrate many urban components and multiscale processes [Marchigiani et al., 2022].

*Elif Sezer, Ph.D Student
Department of Architecture
University of Palermo
elif.sezer@unipa.it*

Notes

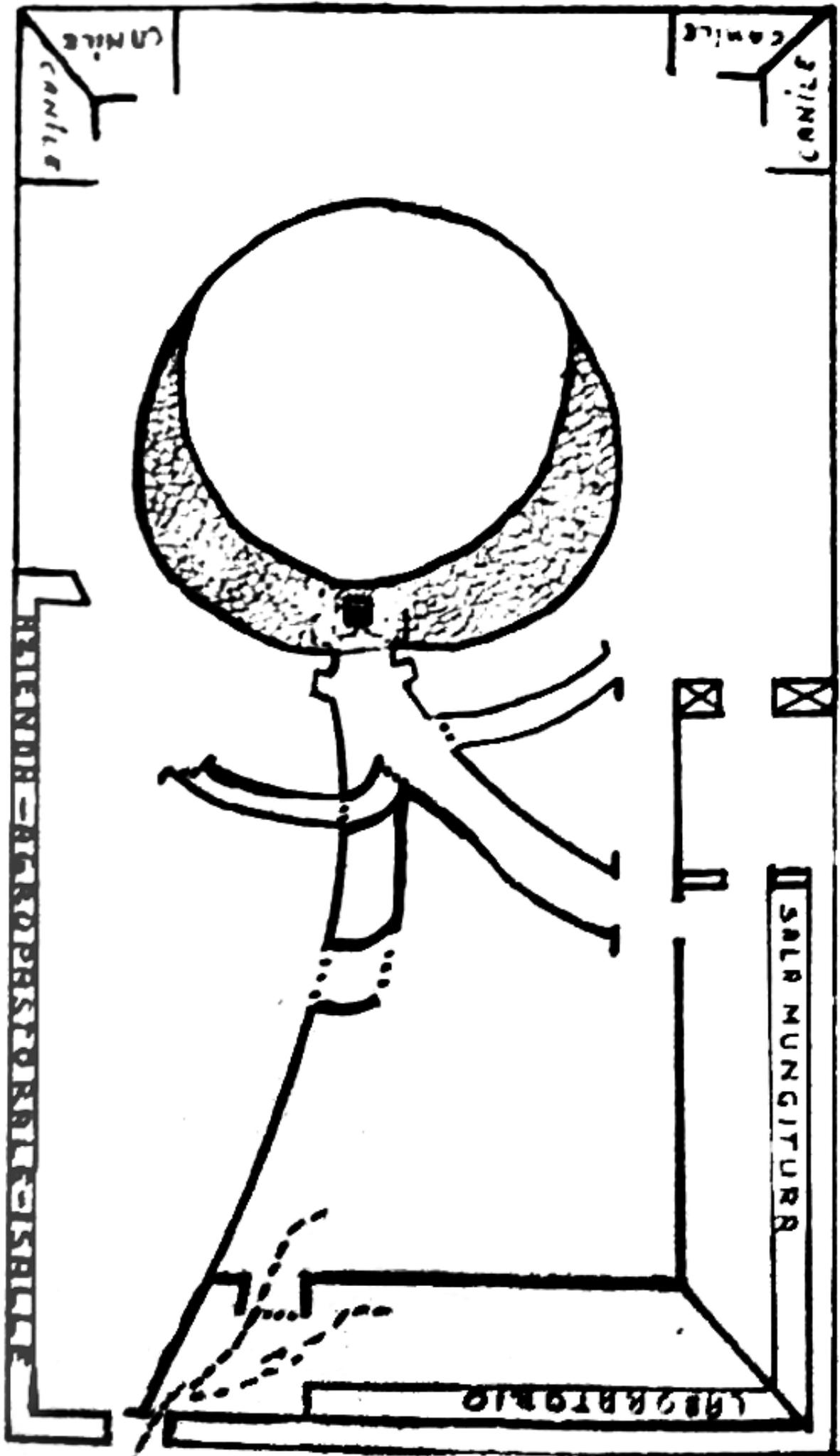
1. In about one-third of the cities, more than 30% of total GHG emissions were from on-road transportation [Wei et al., 2021]
2. Moovit is an Israel-based MaaS provider and journey planner app. The company uses both crowdsourced and official public transit data for their service and so, it is able to provide transit information for areas where no data is officially available [Moovit, n.d.].
3. TomTom Traffic Index gives everyone free access to traffic statistics in 403 cities in 56 countries around the world – the highest coverage for a report of its kind. It provides industry and policymakers with reliable information about congestion levels in urban areas, therefore enabling them to make better mobility decisions for themselves and their citizens [Cohn, 2019].

References

- Allan A. (2019). “Resilient cities: Overcoming Fossil Fuel Dependence”, *Urban Policy and Research*, 38 (1), pp. 74-79.
- Brown J., Morris E., Taylor B. (2009). “Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century”, *Journal of the American Planning Association*, 75 (2), pp.161-177.
- Schussel J. C. (2019). *Experimenting in Palermo: The pedestrianisation of its historical centre*, Faculty of Engineering of The University of Porto, Porto.
- Co-PLAN (2020). “The response of local governments during covid-19 emergency in Albania: January 2020 -April 2020”, *Policy Report - Resilience Series*, Institute for Habitat Development.
- Csiszár C., Földes D., He Y. (2019). “Reshaped Urban Mobility”, in Almusaed A., Almssad A., Hong L. T. (eds.), *Sustainability in Urban Planning and Design*.
- EUROSTAT (2016). *Urban Europe. Statistics on Cities, Towns and Suburbs*, European Union, Luxembourg.
- Jacobs J. (1961). *The death and life of great american cities*, Vintage Books, New York.
- McKinsey & Company (2018). *Smart City Solutions: What Drives Citizen Adoption around the Globe?*, Mckinsey Center for Government, Singapore, pp. 1-60.
- Marchigiani E., Bonfantini B., (2022). “Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City”, *Sustainability*, 14, 5468.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021). “Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities”, *Smart Cities*, 4 (1), 93-111.
- OECD (2020). *Decarbonising Urban Mobility with Land Use and Transport Policies: The Case of Auckland*, OECD Publishing, Paris.
- Vinci, Ignazio & Di Dio, Salvatore. (2014). “Designing Mobility in a City in Transition. Challenges from the Case of Palermo”, *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, pp. 977-988.
- Vinci I., Di Dio S. (2016). “Reshaping the urban environment through mobility projects and practices: lessons from the case of Palermo”, in Papa R., Fistola R. (eds) *Smart Energy in the Smart City. Green Energy and Technology*, Springer, Cham, pp. 291-305.

Web references

- <https://360.here.com/15-minute-cities-infrastructure> (last accessed 12/01/2022).
- <https://timesofindia.indiatimes.com/india/coronavirus-recovery-plan-what-is-15-minute-city-concept/articleshow/76991001.cms> (last accessed 15/01/2022).
- <https://www.c40.org/networks/mass-transit-network/> (last accessed 17/01/ 2022).
- https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en_US (last accessed 17/01/2022).
- <https://www.tedmed.com/speakers/show?id=54384> (last accessed 17/01/2022).
- https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US (last accessed 18/01/2022).
- https://www.eldiario.es/ballenablanca/365_dias/madrid-plantea-supermanzanas-limitar-traffic_1_6049347.html (last accessed 18/01/2022).
- <https://moovitapp.com/palermo-2804/poi/en> (last accessed 19/01/2022).
- <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-02-18/paris-mayor-pledges-a-greener-15-minute-city> (last accessed 20/01/2022).
- https://web.archive.org/web/20120807221659/http://www.amat.pa.it/index.php?option=com_content&view=article&id=76&Itemid=88 (last accessed 20/02/2022).
- https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/palermo-traffic/ (last accessed 20/03/2022).
- <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city> (last accessed 04/04/2022).
- <https://originalgreen.org/blog/2012/walk-appeal.html> (last accessed 08/04/2022).
- <https://originalgreen.org/blog/2012/walk-appeal-measurables.html> (last accessed 09/04/2022).
- <https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/> (last accessed 13/04/2022).



Opening image: Sketch of the designed stratification of a modern farm over an archaic stonewall fold for the Dorgali cooperative of sheperds (author unknown, 1970).

Rural platform devices. Ecologies of adaptation from the farm to the landscape in Sardinia

Sezione I – Il tema

Roberto Sanna

The settlement dynamics of the rural space represent a critical topic of the coexistence in proximity between production and ecological needs. The paper, developed as part of a doctoral research at the University of Cagliari, explores the adaptation practices that catalyze the settlement role of the rural farm over “its” landscape dynamics. The metaphor of the device intended both as an archetype and as a contemporary necessity could represent a tool for an operative coexistence between the old and new rural users and the landscape features according to a residual and adaptable approach with the ecological framework.

Keywords: Landscape devices, Rural landscape, Farm architecture, Ecological framework, Countryside modification

Introduction. The architectural agency of rural landscape

The study of the rural landscape, of its modifications and permanence, continues to be an extraordinary source for a deep understanding of the relationship between the ecological and social dynamics of the communities that build it over time. In this sense, as Tosco wrote: «Agrarian landscapes always represent the result – unpredictable – of the encounter between the organization of rural communities, the technological heritage and the potential offered by the territory» [Tosco, 2009, 202]. This “unpredictability” seeks for the understanding of the links that gather communities, landscapes and their modification over time.

Even Rem Koolhaas [2014] lately took into account the extraordinary importance for the landscape and architectural disciplines of the rural word:

The countryside is now the frontline of transformation. A world formerly dictated by the seasons and the organisation of agriculture is now a toxic mix of genetic experiment, science, industrial nostalgia, seasonal immigration, territorial buying sprees, massive subsidies, incidental inhabitation, tax incentives, investment, political turmoil,

in other words more volatile than the most accelerated city. The countryside is an amalgamation of tendencies that are outside our overview and outside our awareness. Our current obsession with only the city is highly irresponsible because you cannot understand the city without understanding the countryside. We are now only beginning to increase our understanding of conditions that were previously unexplored – a process to continue further.

As architect David Leatherbarrow put it brightly in the early 2000s, any conflict between technological progress and cultural continuity may exist just in theory, certainly not in the real world of architecture. He argued, indeed, that the act of constructing is not a matter of restoring regional identity by recreating familiar signs, but rather a matter of incorporating the «construction into the process of perpetual becoming of topography» [Leatherbarrow, 2002, 9]. After almost two decades, such an interpretative stance between architecture and landscape shall be still construed as a powerful key for understanding the European contemporaneity, where the true sense of the continuity between living and making the landscape has put to the test by the profit itself that allows considering the land just as an exploitable space *in lieu* of a stratified thickness of cultures and practices. To this end, it is reasonable

to agree with landscape architect Joao Gomes Da Silva [1993, 4] who stressed that:

The landscape must be interpreted simultaneously as space and as a process, as a physical and ecological reality, but even more as a place of human construction (...) In this sense, the landscape must always be considered as a transformation of the naturalness, and therefore as a form of architecture that transforms the site into a place.

This “topological” approach has been used as a sort of kaleidoscope aimed to further elaborate the transformations of the rural landscape as occurred in Sardinia, focusing on the relationships and modification processes between architecture and rural ground and therefore, on the “behavior” of the architectural device with the landscape features. The agrarian landscapes of Sardinia – or rather, agro pastoral [Fig. 1] because of the extensive pastoral practices that have literally designed shapes and structures – constitute an extraordinary field study to deepen the dynamics between the permanence of the «structural invariants of the territory» [Magnaghi, 2017, 32], and the transformations carried by heteronomy influences or by internal community processes:

It is one of the great laws of human geography in Sardinia: this small-scale continent dangerously approaches a world of the steppes and a cultivated territory whose frontier, once determined by the vagaries of the climate, today

influenced by the great swings of the world economy, is singularly mobile [Le Lannou, 2006, 265].

In particular, through the study of the evolution of the farmstead, understood as a minimal [Fig. 2] and fundamental unit of colonization of rural space: a colonization that takes place at very low density, for large spaces and distances, through apparently minimal interventions and with an apparently low use of resources but that change, over time, the forms and meanings of places. In this sense, Sardinia is a perfect case study for exploring diachronic methods of study of these built environments. Undeniably, the architectural heritage of what has been built in the Sardinian countryside represents a remarkable stock of artifacts, infrastructural works, farmsteads, and devices constantly modified and re-discussed in line with the evolution of production and the social dynamics of the rural world.

The morphologies of the rural palimpsest in Sardinia

Most of the building mentioned above heritage is an outcome of the colonization processes born in the last century within the land reclamations and the agrarian reform occurred in the island, further strengthened by the industrialization and specialization of the traditional pastoral economy,



Fig. 1. Rural landscape around the village of Laconi (middle Sardinia). The relationship between patchwork of crops, woods, pastures and farmstead.



Fig. 2. The residual adaptation of a vineyard and its device within a bedrock (photo Sardegna geoportale).

which led to the new built environment. In an island like Sardinia, characterized by a low settlement density and a very high degree of naturalness, the agro-pastoral culture has always been the engine of the transformation of the rural landscape [Paoli, 2018], next partitioned by farms and wild pasture breeding of sheep in monoculture forms of exploitation of the soil resource, especially designed for manufacturing and exporting long-lasting cheeses.

Besides, the end of the historical transhumant practices, in favour of the stabilization of the shepherds on the lands, and the construction of new farmsteads and rural holdings, actively contributed in a changed crop structure, replacing the forage crops instead of the grain; at the same time, the growth of the pastures, which has occupied the areas abandoned by agriculture, played a similar role, domesticating the re-naturalization in progress. Such a dynamic above depicted might also be better explained taking into account the soil structure of the island and the peculiar insular climate, supporting pastoralism over the canonical Braudel's «Mediterranean garden» [Braudel, 2017, 18-20]. This primacy of the production needs shaped the rural landscape of the island, which is configured as a unique agro-forest-pastoral system [Pulina, 2016]; in other words, a rural landscape shaped by the wooden pastures of the highlands, by the regrown forests in the mountains and by

forage crops in the floodplains. On the other hand, specialized agricultural practices, like olive-groves, orchards, and vineyards, occupy those districts fostered by the nature of the soils – namely around the hills and the plains – by configuring truly «plaques of specialized crops» [Le Lannou, 2006, 285] whose total extension is however not directly linked to their economic importance, in terms of quality and cultural role. These landscape facies¹, which encompass mountain, hill and plain patterns and face varied socio-economic processes yet pending, are all colonized by a complex and articulated system of farmsteads and livestock farms, built along with the new infrastructural facilities of the Sardinian agricultural law reform or renovated by enlargement and/or specialization of historical farms and preexisting holdings [Fig. 3]. Such old farms, displaced according to a continuous selection of favourite sites on the margins of crops and rocky highlands, represent considerable points of rural space able to intercept the food waste from grain farming for the livestock and to exploit the rocky morphology for the construction of shelters. From this point of view, it is important to stress nowadays a relevant reduction of the overall total number of farms in the island while the remaining ones increase their land size, by purchase or renting the abandoned lands. This phenomenon – generally linked to the more and more specialized workforce and the abandonment of the countryside

– has important consequences for the management of the rural landscape and the construction therein. On the one hand, we are witnessing a general abandonment of the minor rural artefacts, which formerly featured the agro by the continuous and “widespread” work of the entire village; On the other hand, the remaining farmsteads increase their importance, both in size, number of buildings and diversification of activities. Following to the Common Agricultural Policies, the farm’s owners are now attempting to convert their activities towards the new paradigm of multi-functionality, where farmers shall be not only producers of goods but also providers of ecosystem services, capable of integrating production and management of ecologies. However and at a closer look, this now mainstream paradigm of multi-functionality – albeit deeply connected with the modern changes within the social structures of all European rurality in the XXI century – shall be considered as a replica of the old paradigms of the traditional rural society especially in its operational methods and outcomes [Meloni, 2006]. This is particularly accurate and true in the Sardinian countryside when focusing on the residual and marginal construction of the rural settlement concerning natural morphologies and its recurrence over time. In the vast rural spaces ‘empty of houses’ [Sanna, 2009] between the rural villages, the historical maps show punctual and extremely rarefied colonization of rural buildings necessary for the management of the complex dynamics of private and collective forms of agrarian production in the fields. The buildings and outposts therein could

be all considered as a gradual complexification and specialization of the archetype of the enclosure. These micro-constructions scattered in the countryside had a two-way interaction with the rural village and its life, being their essential symbolic horizon of reference and influence. In fact, in Sardinia the countryside is an ephemeral and temporary place of residence [Angioni, 1976] and these isolated artefacts constituted the dispositional alphabet for knowing how to read and interpret the humanized territory. Their establishment, and their continual reiteration over the time, assumed that *dispositio* features to which Heidegger referred when he wrote on the relationships between places and inhabitants.

The soil-building relationship. Deploying the productive platform

The term “platform” could well explain the “residual” approach between buildings and soil. We mean by this word an articulated and recognizable device of relationship between buildings, soil and resources whose structures derive from an evolved degree of modification. The platform constitutes a metaphor and key interpretation of historical and contemporary processes, as well as for the future settlement scenarios in the countryside. John Utzon [1962] studied the platform as an architectural device for soil management capable of articulating the relationship with the building. In rural contexts, the image of the platform, intended as an intellectual device of space organisation, acquired an even



Fig. 3. Taxonomy of farm types from archaic to contemporary compounds (images Google Earth).

more deep meaning, linked to the conscious modification of the soil for the exploitation of the available resource. A modification that takes place according to the techniques, the cultural habits, the needs, the local conveniences, as Bernardo Secchi [2000] wrote, according to a sectoral and minimal rationality. The study in diachronic succession of the settlement and agrarian transformations at the scale of the farmsteads has allowed identifying the dynamics of agrarian colonization in which the “material” processes of soil modification could be seen in the built recurrences in the different landscape shapes and textures verifiable above all by the study of the aerial and satellite photography. These colonization dynamics can be associated with recurrent topological figures that relate to the relationship between building and field in a direct relation with land transformation practices. As traced in figure 4, a hypothetical valley section relates the morphologies with the practices of landscape management, clarifying the arrangements of Sardinian rural space and allowing

the identification of recurrent topological shapes to be traced between building and landscape, such as:

The shape of the specialized plaque

Where complex buildings and outbuildings equip the plaques of fine and reclaimed soils; regardless of being the less widespread shape, it is nonetheless significant because it could be seen as the guided fossil of the land reclamation and punctual modernization process in the rural space.

The shape of the enclosures

Where the flat and sloping soils suitable for the sheep-farming have been privatized in the 1800s and closed by walls obtained from the removal of stones from the pastures (or sadly from Nuraghes²). Herein the buildings are freely disposed in the “*tanca*”³ by specializing the pre-existing shelters or building up new artifacts such as silos, stables and processing rooms that become increasingly

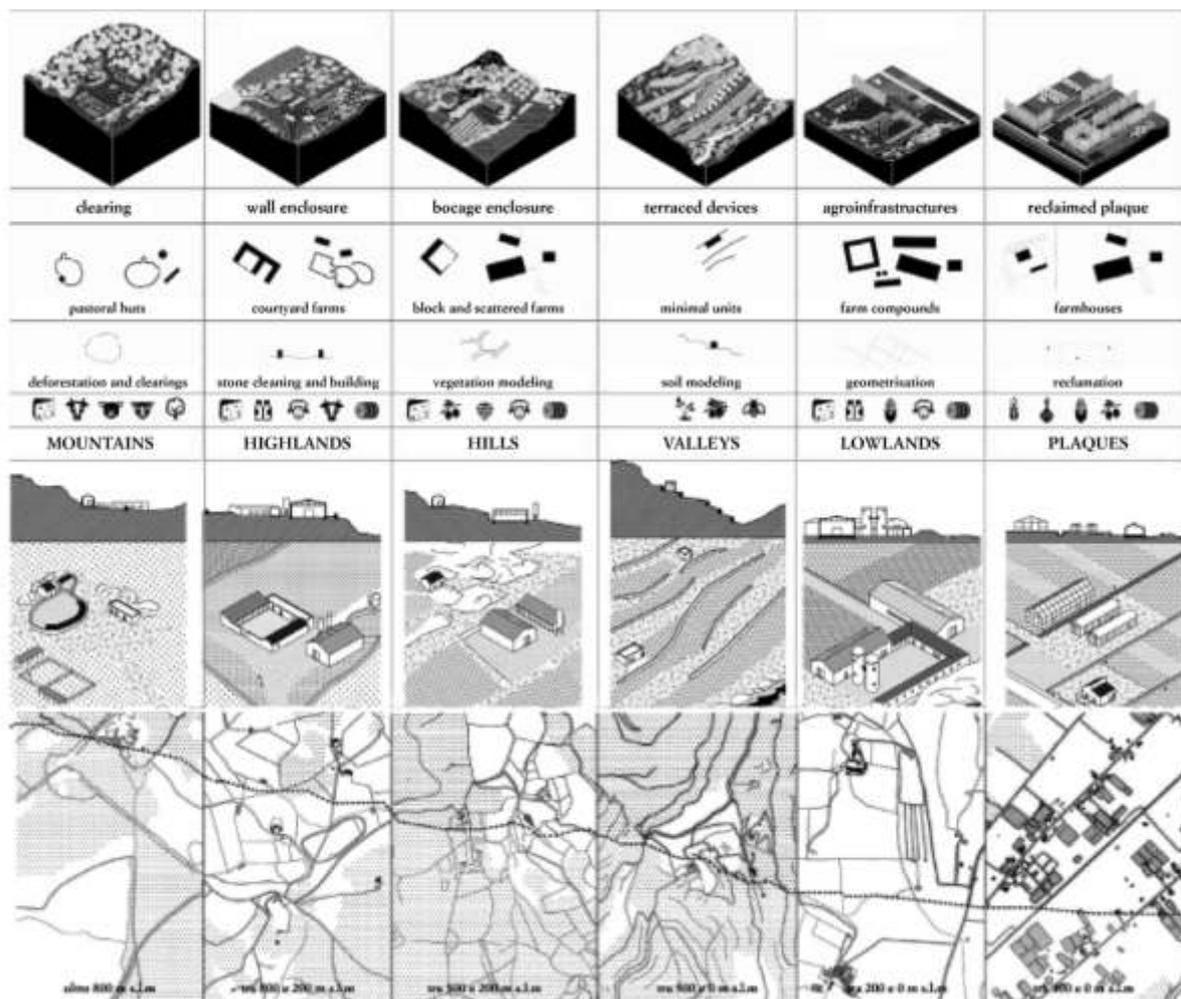


Fig. 4. The facies of field architectures and the agency of landscape modelling.

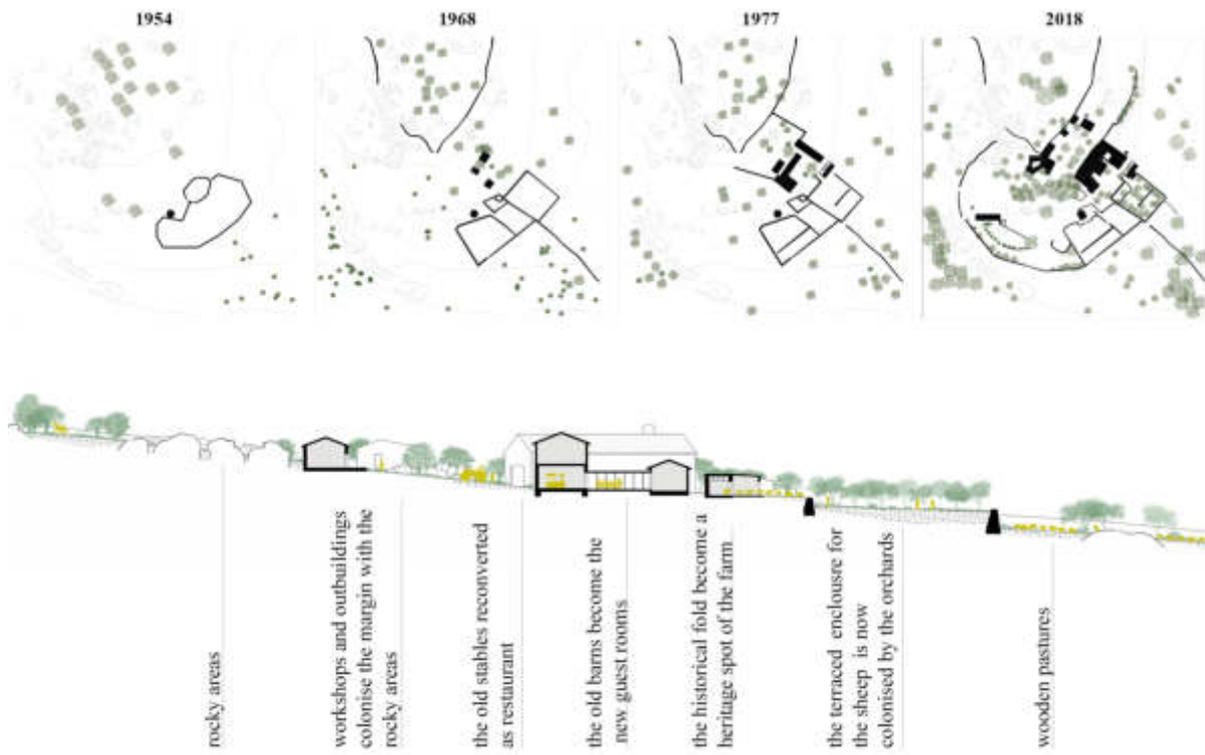


Fig. 5. Agritourist Farmstead Costiolu (Nuoro, Sardinia): the specialization of the enclosures from traditional to the specialized system to the current multifunctional model.

complex according to the economic success of the farmstead.

The shape of the clearing

Mostly discernible in the mountain areas and around adverse slopes. Herein the buildings are configured similarly to the latter shape of the enclosures, but the main difference is the disappearance of the wall as an ordering element of space in favor of the separation between scrub and pasture, as a result of gradual domestication in constant conflict with the natural dynamism.

All the afore main landscape shapes conceived for the pastoral settlement are quite similar to the parallel agricultural shapes, in the same contexts. Hence, in the mountains, the terraced walls replace the pastoral clearing; in the highlands and valleys, a bocage texture colonized by elementary buildings provides the ecological framework and, finally, in the plains the specialized platforms of orchards and greenhouses colonize the geometrical grid of the modern rural space. However, every landscape shape in Sardinia – from the recurring adaptation of the walled cells to the different morphologies of the enclosures – constantly refers to that principle

of minimalism for the dwelling, which can be traced in every forging relationship between humankind and insular environment, so deep-rooted in the ancestral archetypes of the pastoral society. Hence, for instance, it is extremely common to find a *nuraghe* near a pastoral architecture, which often, in an archaic phase, farmers and shepherds reused as a temporary shelter or reservoir for constructive stones. This common relationship shows vividly the dispositional building heritage through the continuous confirmation of the privileged spot and even the practical and material reuse of the very site. Moreover, the importance of the localized choice in a so much morphologically complex territory, that changes by palms [Le Lannou, 2006] testifies the need of a continuous adaptation to the few resources available in the changing rural landscape conditions, rationalizing the continuous rewriting and overlapping of uses and forms at precise points in the rural space.

It is also interesting to add that, through diachronic readings, yet the logic of expansion of the Sardinian rural farmsteads seem to follow these principles in a way that the same farm [Fig. 5] represent both formal and material infrastructures fueling new multifunctional practices, due to the fact that each single building composing the farmsteads, plus their

relational micro-topographies with the surroundings, have their own “sectorial rationality” [Secchi, 2000]. In other words, they can control and re-shaping over time the pertinent rural space, organizing it as a perceived and inherited landscape. Such a built complex could translate «the nature of the land, the slope, the orientation, the different materials, and their characteristics and constructive potential» [Ibidem] into an organic relationship with the ground, arranging architectures over time to form a landscape. The building history of the architectures in the fields, made up of continuous re-using, could be perceived as a dynamics of enlargement, emptying and of internal colonization that truly represents the plastic morphology of a continuous cycle of adaptation to the different ages, they are passing through. These rural architectures tell about the history of the communities that over time build that landscape,

the ability to reinvent constantly the spatial uses, functions, and hierarchies, facing microclimate changes or the broader socio-economic processes. When this continuous reinvention is consistent with the site, the topography, and the cultural structures, then it could be firmly said to be truly contemporary, in the sense of appropriateness to the themes of its age and to *genius loci*.

Conclusions. Farms as a collective landscape device

Now and therefore, taking into account the rural heritage in the Sardinian landscape, if we consider the farm as a design topic, as it is, then we should be able to convey its intrinsic capacity to accommodate different uses, following the diachronic and synchronic processes in the

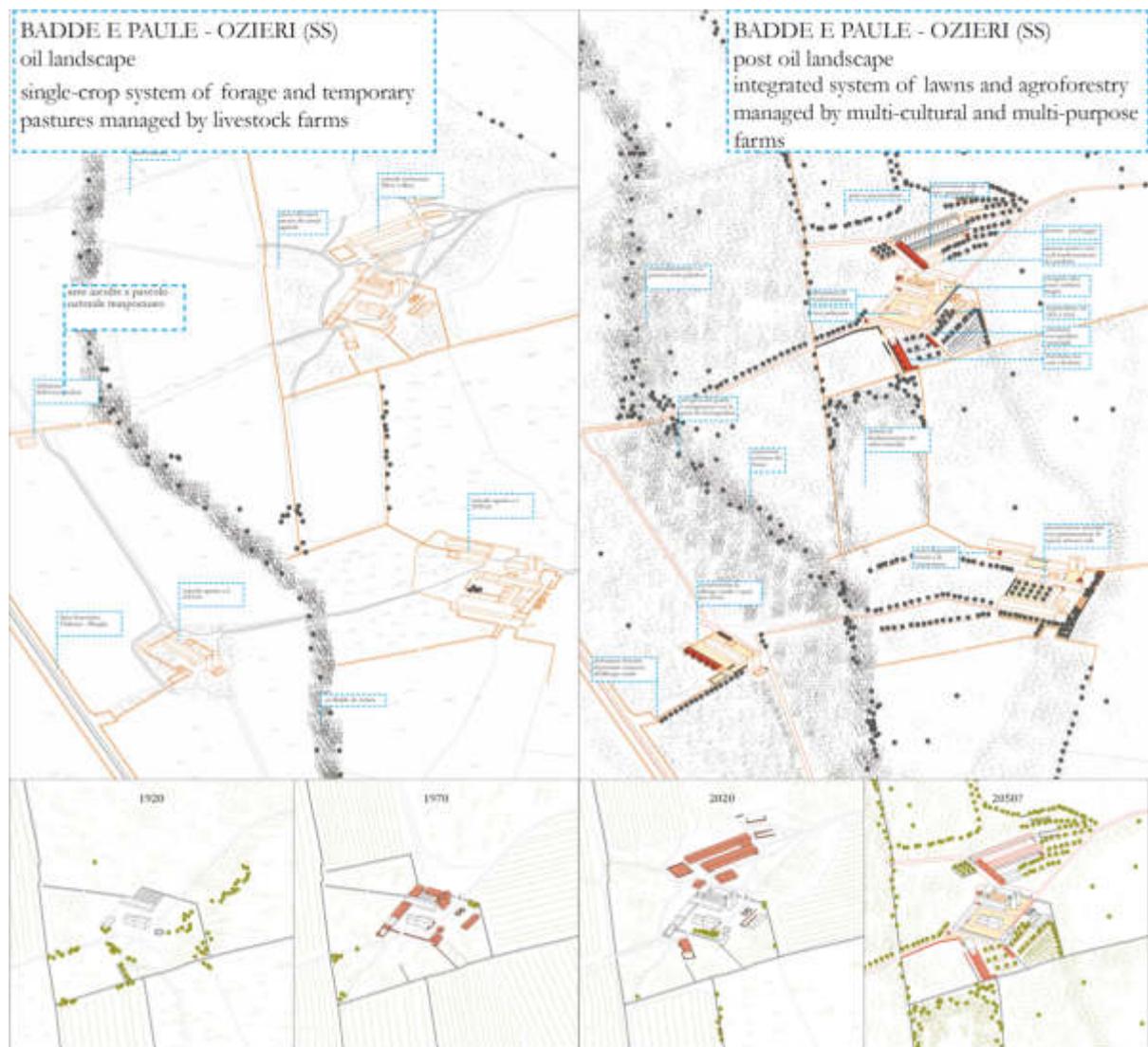


Fig. 6. Adaptation strategies from intensive to multifunctional farming.

landscape. The residuals and the scraps generated by these processes in the landscape, construed as truly “hubs of opportunities”, should be a good test field for architecture and landscape projects in rural contexts, being remarkable tools to be rationally exploited in order to stop land consumption and to foster their multifunctional role in a wider network [Fig. 6]. Indeed, as per the Sardinian experience, farmsteads carry on organizing as a backbone the rural landscape, with a double-faced role in the reusing of single artefacts and the generalized rethinking of the long-term rural dwelling networks. As Alexander [1977, 39-40] cleverly wrote, it is still necessary to:

Define all farms as parks, where the public has the right to be; and make all the regional parks into working farms [...] with each stewardship responsible for one part of the countryside [...] The public is free to visit the land, hike there, picnic, explore, boat, so long as they conform to the ground rules. With such a setup, a farm near a city might have picnickers in its fields every day during the summer.

The disposition of these productive architectures spread over the fields plays a crucial role, presiding at different depth the rural space the adequate relationship with the field that they overlook. Such a simple yet fundamental need represents a weapon against those modification processes linked to a real estate economy, which erases any topological difference of the rural space.

In rural architecture, these values, instead «remain inseparable from the agricultural land to which they correspond, namely from the soil and its peculiar features» [Grassi, 1981, 144].

Studying the rural architecture dynamics, it can be found «a kind of predisposition, a sort of vocation in a collective sense: where the utility value of the soil always prevails over the property in the strict sense» [ivi, 144].

In conclusion, the study of the evolution of rural morphologies read at the scale of the farm, gives us a method of coexistence and co-adaptation in which the apparent conflicts between production and ecological needs become the catalyst to give shape to landscapes in continuous modification. The farm-device, in fact, shapes its own production platform establishing that relationship between form and process that better defines a contemporary concept of landscape. When this relationship guarantees the coexistence between different species (including the human one) then it becomes an essential design and planning tool to act on the places and times of the landscape.

Roberto Sanna, Ph.D
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e
Architettura
Università degli Studi di Cagliari
robertosanna@unica.it

Notes

1. The term, borrowed from ecology means «the general appearance of an individual, group or population, or even the most striking features of an ecological community. (...) the set of typical characteristics of civilization at a given moment of its development» v. <http://www.treccani.it/vocabolario/facies/>
2. The widespread megalithic towers and the main icon of the Sardinian landscape
3. The word *tanca* derives from the Sardinian verb *tancare*: to close a land by walls

References

- Alexander C. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, Oxford.
- Angioni G. (1976). *Sa laurera: il lavoro contadino in Sardegna*, EDES, Sassari.
- Angioni G., Ortu G.G., Sanna A. (2009). *Atlante delle culture costruttive della Sardegna*, Dei – Tipografia del genio civile, Roma
- Braudel F (2017). *Il mediterraneo*, Bompiani, Milano, (ed. orig.: 1989).
- Gomes Da Silva J. (1993). *O espaço da paisagem*, PhD Manuscript, Evora.
- Grassi G. (1981). *L'Architettura come mestiere e altri scritti*, Franco Angeli, Milano.
- Koolhaas R. (2014). "Rem Koolhaas in the Country", *Icon 135: Countryside*, 135.
- Leatherbarrow D. (2002). *Uncommon Ground: Architecture, Technology, and Topography*, MIT Press, Chicago.
- Le Lannou M. (2006). *Pastori e contadini di Sardegna*, Ed. Della Torre, Cagliari, (ed. orig.: 1941).
- Magnaghi, A. (2017). "La storia del territorio nell'approccio territorialista all'urbanistica e alla pianificazione", *Scienze Del Territorio*, 5, 32-41.
- Meloni B. (2006). *Lo sviluppo rurale: dall'analisi al progetto*, CUEC, Cagliari.
- Paoli J.C. (2018). *Printzipàles e pastori sardi. Origine e trasformazione di un allevamento ovino mediterraneo*, Condaghes, Cagliari.
- Pulina G., Canalis C., Manni C., Casula A., Carta L., Camarda I. (2016). *Il paesaggio zootecnico della Sardegna e le sue specificità*, Dipartimento di Agraria, Università degli Studi di Sassari, Sezione di Scienze Zootecniche.
- Secchi B. (2000). "Studiare il paesaggio e l'edilizia rurale", in Cigalotto P., Santoro M. G., *L'edilizia rurale. Valle del Mis. Guida al Recupero*, Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi, Feltre.



Immagine di apertura: Collage di immagini di palazzi confinati graficamente tra loro (immagine dell'autrice).

Città de-confinare.

Come vivremo insieme la città? Sempre e per sempre divisi

Sezione I – Il tema

Ilenia Iuri

Before the fall of the Berlin Wall and the Schengen Convention it was thought that the existing borders were only those between two states. However, the dividing lines have always been surreptitiously present and camouflaged inside the city. In this epoch, in which the links between different individuals are important and instantaneous, our cities reflect the critical concept of “every man is an island”. Therefore, coexisting in proximity over the upcoming period maybe consists in emphasizing the physiological division that has always defined the city.

Keywords: Compartmentalization, Marginalization, Control, Territoriality, Inner limits

Individui “de-confinati”

L'8 marzo del 2020 la maggior parte degli italiani entrava in diretto contatto con il concetto di limite invalicabile per la prima volta, soprattutto per gli appartenenti alle nuove generazioni. Le prime zone rosse in Lombardia hanno fatto il giro del mondo attraverso le edizioni speciali dei telegiornali. Per la prima volta, dopo decenni, tutte le città italiane erano divise, limitate e confinate. Ma se in realtà le città fossero sempre state divise? Quali e quanti limiti disegnano le nostre città fin dalla loro origine? La maggior parte della popolazione, in quel momento, ha affrontato quel limite invisibile che si stava trasformando sempre più inevitabilmente in limite visibile: tutto d'un tratto le quattro mura delle nostre case sono diventate nette cesure, espediente materiale per l'isolamento sociale. Ma se avessimo sempre vissuto divisi all'interno delle nostre città, in ambienti compartimentati?

Ci troviamo davanti a un cambiamento epocale. Dall'inizio degli anni '90, con la firma della Convenzione di Schengen di poco successiva alla Caduta del Muro di Berlino (baluardo della netta divisione tra i due blocchi geopolitici del

secondo dopoguerra) fino a due anni fa con la rapida diffusione del nuovo Sars-Cov2, i confini erano spariti dall'immaginario comune creando la visione utopistica di “individui de-confinati”. Muoversi all'interno della comunità Schengen era facile e privo di qualunque tipo di certificazione. Improvvisamente, però, lo scorso marzo 2020, gli italiani non hanno più avuto la libertà di “sconfinare” da un comune all'altro, da una provincia all'altra, da una casa all'altra. Fino all'eliminazione di tali limiti nazionali, simbolo della vita prima dei trattati di libera circolazione degli individui di cui sopra, però, le linee di demarcazione del territorio urbano sono subdolamente rimaste in sospeso, quasi declassate. Queste linee, sempre state presenti nella storia urbana, si ripropongono secondo uno schema copionico¹ fin dalla nascita degli insediamenti umani. Si pensi alla fondazione di Roma, paradigma della pianificazione urbana per secoli, che ha avuto origine da un solco, ovvero un limite netto tracciato dal vomere nel terreno. È così che uno degli elementi grafici principi della rappresentazione, ovvero la linea, diventa elemento dal quale ha avuto origine l'architettura prima e la città poi, segnando nettamente ciò che

stava all'interno da ciò che stava all'esterno, ciò che era pubblico da ciò che era privato, ciò che era controllato da ciò che era incontrollato.

La situazione epidemiologica degli ultimi anni ci ha riscoperti divisi all'interno delle nostre città, inconsapevoli di esserlo sempre stati. Nell'ottica di un imminente sovraffollamento urbano, la spinta intimista della società, come emerso negli ultimi decenni in maniera esponenziale, porterà alla sempre più efficace traduzione architettonica di una città-arcipelago, composta da individui-isola sempre più separati tra loro, mettendo in crisi l'utopistica immagine di "città de-confinate".

Dalla considerazione dell'atteggiamento emarginante e dal bisogno di controllo sullo spazio da parte dell'uomo, si arriva alla teoria secondo cui i limiti interni, che sfociano nella divisione più o meno netta e regolamentata in quartieri, nel modo e tendenza di determinati individui a utilizzare lo spazio pubblico, nella progettazione di edilizia popolare che molto spesso ha mostrato "l'altra faccia" della società, saranno sempre utilizzati dall'uomo come strumento per costruire la città, diventando quasi un feticismo.

Il continuo contrasto tra i limiti visibili del secondo dopoguerra, come il Muro di Berlino o il meno noto Muro di Gorizia, e quelli invisibili, intrinseci nel concetto sia di *civitas-civitatis* che di *urbs-urbis*, accompagnano la teoria di una copionica e fisiologica divisione, necessaria per l'uomo, all'interno dei nostri insediamenti.

Emarginazione come comportamento fisiologico dell'uomo

L'emarginazione, come azione di esclusione dalla società o dalla comunità, è un'azione più comune e innata di quanto non si voglia immaginare.

Ripercorrendo il significato che il verbo "emarginare" porta con sé e tutte le sue declinazioni evidenziate nel corso della storia dell'essere vivente, si può notare come questa pratica sia una componente non solo antropologica ma piuttosto fisiologica. L'emarginazione, come difesa dell'organismo prima, e della comunità poi, ha segnato la storia dell'uomo e il suo evolversi all'interno di una città che, rispondendo ai bisogni umani, ne prendeva le sembianze.

In questo preciso periodo storico si è molto parlato dell'organismo umano e di come questo si sia evoluto per contrastare "componenti estranee" che ne avrebbero potuto minare la salute. L'essere

umano, fin dalla sua nascita, presenta delle caratteristiche di difesa innata: istantaneamente crea i presupposti per una sopravvivenza dell'organismo per poi diventare barriera continua contro eventuali ripetizioni di attacchi estranei. Fin da subito l'elemento "invasore" viene riconosciuto come "altro" e isolato. Un atteggiamento paragonabile al comportamento umano all'interno di un inurbamento più o meno complesso, più o meno esteso.

L'evoluzione umana dal mondo animale porta con sé atteggiamenti propri della sfera selvatica che spiega come l'emarginazione avvenga in maniera innata e istintiva per preservare l'integrità del branco. Le innumerevoli specie animali presenti al mondo condividono lo scopo principe di salvaguardare il gruppo. Ogni componente non più idoneo, o non necessario allo scopo, viene isolato ed emarginato per permettere al resto del branco di rispondere alle sue esigenze primarie. Complice la selezione naturale e l'evoluzionismo, l'essere umano apprende dal comportamento animale l'attitudine a emarginare componenti superflui e non necessari allo sviluppo della società, utilizzando l'espedito della emarginazione come mezzo per il fine evolutivo di quest'ultima.

Basti pensare alla pratica dell'ostracismo, comune al tempo dei greci, ovvero l'emarginazione di un cittadino ritenuto pericoloso per la sicurezza dello stato, predecessore del più recente esilio. Ma l'atto di emarginazione, inteso come l'esclusione di uno o più cittadini a prendere parte alle decisioni di interesse collettivo, non si ferma solo, purtroppo, all'allontanamento sistematico di un uomo al di fuori dei suoi confini. Nel corso della storia umana, l'emarginazione ha assunto sfaccettature più o meno decise e drammatiche ma che continuano subdolamente a essere presenti nel contesto urbano.

Nonostante lo scioglimento di un'organizzazione in caste dei cittadini, le differenze culturali, economiche, politiche e religiose hanno determinato l'espedito principale per il mantenimento di una divisione tra i cittadini all'interno di città che, come diretto prodotto della vita sociale, ha assimilato ed enfatizzato comportamenti divisivi nel corso della storia.

La progettazione architettonica e la pianificazione urbana hanno tradotto fisicamente questi concetti creando l'immagine della città contemporanea.

Zygmung Bauman, nei suoi numerosi testi e studi, riporta, quale causa della continua emarginazione

sociale, la paura della società di mescolarsi con elementi estranei, intesi come elementi privi di caratteristiche simili. La "mixofobia" [Bauman, 2005], come riporta lui stesso nei suoi scritti, spinge l'uomo a identificare un personaggio diverso per molteplici ragioni e fornirgli gli strumenti per emarginarsi. Questi si possono tradurre, tra le altre cose, in quartieri-ghetto o elementi di "architettura ostile".

La propensione all'emarginazione si può definire come caratteristica innata all'interno del comportamento umano, derivante da esempi animali evolutisi nel corso della storia. Numerosi sono stati i tentativi di eliminare le divisioni che caratterizzano la città contemporanea per virare verso una città ideale del futuro più accogliente e comprensiva delle differenze sociali, culturali, identitarie, etniche, politiche e via discorrendo. Ma la città ideale come dovrebbe prendere in considerazione l'atteggiamento emarginante dell'essere umano?

La città individualista

Essendo la città un riflesso della società e di come l'uomo vive all'interno dello spazio urbano, l'architettura diventa mezzo per l'espressione tendenzialmente individualista dell'essere umano e, di conseguenza, la città un insieme di individui che si muovono, si scontrano, coesistono senza necessariamente entrare in stretto contatto tra loro. Come riporta Bernardo Secchi [2005, 9]: «[...] vi sono differenti idee dei rapporti tra individui e società e, per ciò che concerne la città, modi diversi di esprimere concretamente tali idee attraverso la costruzione materiale dello spazio abitato». In questo senso, la progettazione e la pianificazione della città rispecchia la presenza di numerose sfaccettature riguardo la concezione dello spazio architettonico urbano, evidenziando sempre di più la condizione individualista della società all'interno dell'ambiente costruito.

La deriva individualista, sempre più evidente all'interno della società contemporanea, come riportato da studiosi come Sennett, che azzarda la "morte dello spazio pubblico" e il "declino dell'uomo pubblico" [Sennett, 1982], si manifesta in molteplici situazioni a scale diverse, che vanno dal concepimento dello spazio pubblico all'interno della società e dal suo utilizzo in funzione della variabile umana e culturale, alla pianificazione di edifici per l'edilizia popolare o dei tentativi di co-

housing in cui gli abitanti vengono forzatamente fatti abitare all'interno di spazi condivisi, fino alla creazione di quartieri nati proprio per essere divisi dal resto della comunità (le *gated communities*).

Da sempre, gli inurbamenti erano frutto di una macchina urbana che per la maggior parte della popolazione era «strumento di esclusione, segregazione e impoverimento di ogni esperienza» [Secchi, 2005, 14]. Una macchina che, nella maggior parte dei casi, creava meccanismi di segregazione e allontanamento non pianificati, come l'altra faccia della medaglia in una politica di pianificazione e progettazione della "città per tutti". Un esempio di questi meccanismi si può riscontrare nell'analisi di quei progetti di edilizia popolare in cui gli abitanti si ritrovano a ricreare barriere all'interno di quegli spazi nati, nella testa del progettista, come luoghi di condivisione spaziale. Molto spesso, gli abitanti non sono stati d'accordo con questa tecnica di vivere lo spazio e molti sono stati i progetti in cui l'individualismo e la necessità di privacy e controllo sempre maggiori hanno portato all'estensione dello spazio privato all'interno dello spazio condiviso, forse perché ingenuamente, come sostiene Jane Jacobs [(1969) 2009, 57], «la pretesa che gli abitanti debbano avere molto in comune finisce col portarli all'isolamento». Di esempi di edilizia popolare in cui il risultato auspicato dal progettista non si è verificato per la mancanza di considerazione a 360 gradi della condizione sociale e antropologica della realtà in cui si collocano tali interventi, sono molteplici in tutto il mondo. All'interno del contesto nazionale, la progettazione dell'edilizia popolare come nei complessi dello Zen di Palermo, il Corviale di Roma o le Vele di Scampia, ha creato condizioni sociali ben lontane da quelle sperate dal progettista. A prescindere dalla situazione sociale e dallo stile di vita condotto all'interno di tali luoghi, la progettazione dei luoghi pubblici non tiene in considerazione la scarsa volontà di occupare tali spazi mediante attività pubbliche di condivisione sociale, bensì vengono associati a vacuità di significato spaziale che spaventa e indebolisce il senso di luogo comune, per parafrasare la teoria di Sennett².

Il luogo pubblico, infatti, può essere considerato come carta tornasole di una teoria che considera la deriva individualista come inesorabile e intrinseca nella natura umana. In molte città, l'area pubblica non viene progettata tenendo in considerazione la reale composizione sociale e culturale del luogo di

intervento, andando a creare spazi poco appetibili per una realtà che non viene compresa fino in fondo: molte culture non considerano l'abitare uno spazio verde, ad esempio, come altre non sono portate al vivere una piazza. Per questo, nella grande maggioranza delle città del mondo, «lo spazio pubblico è diventato un corollario del movimento» [Sennett, 1982, 13] tale per cui una piazza diventa solamente un luogo da attraversare, per collegare un punto a un altro della città, scarsamente vivibile come spazio di sosta.

La difficoltà di interazione, di abitare in comunità è percepibile e concreta, proprio perché l'individuo si sente spiazzato all'interno di uno spazio incontrollato, ovvero privo di limitazioni, come lo spazio pubblico, apparentemente di nessuno in particolare se non di tutti i suoi ipotetici abitanti.

La necessità di un limite, quindi, diventa meccanismo di difesa oltre che di controllo sullo spazio tanto esplicito nella considerazione di un luogo di condivisione quanto di una zona residenziale.

Nella società contemporanea, come definito dalla teoria del declino dell'uomo pubblico di Sennett [1982, 221], «la gente riesce a essere socievole soltanto quando si sente protetta dagli altri; senza barriere, senza confini, senza il distacco reciproco che è l'essenza dell'impersonalità, gli uomini diventano distruttivi».

L'uomo tende a crearsi dei confini all'interno della città, siano essi visibili o invisibili, tangibili o concettuali, per permettersi di controllare lo spazio e controllare i suoi movimenti all'interno di esso, ricollegabile alla teoria del terrore de «l'uomo uccello di bosco» di Hobbes³ [(1651) 2013], ovvero l'uomo che liberato da qualsiasi freno sociale diventa una "bestia". Il limite diventa quindi paradigma di una progettazione urbana che in maniera esponenziale rappresenterà la città come insediamento di individui nell'ottica di una coesistenza in prossimità: la città-arcipelago formata da isole umane.

Limite necessario e sufficiente

L'uomo, quindi, ha bisogno del limite per comprendere lo spazio e la sua occupazione, per regolarne il movimento e controllarlo. Considerando i nostri insediamenti urbani e la presenza di cesure che sanciscono distinzioni, prima di tutto spaziali, all'interno dell'inurbamento, si può definire una tipologia (intesa come "studio

dei tipi") di confini a diversa scala, nati da una netta necessità di distinzione culturale, antropologica e sociale, innata nell'essere umano.

Nel suo articolo per *Architectural Design*, Marina Lathouri sostiene la sempre più necessaria presenza di confini interni all'insediamento urbano per l'uomo, intesa come «indispensable bureaucratic tool of mind and body control» [2013, 35]. In quest'ultimo articolo, l'autrice esprime la necessità umana di creare dei limiti che determinano l'individuo in quanto tale: un recinto più o meno tangibile all'interno della città, sancisce l'identità di un individuo piuttosto che di un altro. Infatti, «Borders tell us where we stand, and where to stand» [Lathouri, 2013, 35].

Si potrebbe distinguere, prima di tutto, tra due principali tipi di confine: quello volontario e richiesto dall'individuo che lo costruisce e quello involontario ma frutto di costrutti mentali e atteggiamenti copionici.

Un esempio di come la volontà di isolamento dell'uomo si concretizza all'interno di un sistema complesso come la città sono le *gated communities* in cui il muro di cinta preserva al suo interno gli abitanti da eventuali attacchi derivanti da individui non appartenenti alla stessa estrazione sociale o culturale: diversamente da quello che avviene all'interno di spazi pubblici o di edilizie popolari, in cui diversi componenti di diversi *background* si ritrovano a utilizzare lo spazio condiviso in maniera sistematicamente diversa rischiando di innescare il "malinteso"⁴ da cui hanno origine conflitti. Questa richiesta del cittadino viene spiegata dalla teoria della mixofobia di Bauman. In questo caso il limite diventa vera e propria barriera fisica, come si può notare in contesti urbani che nell'arco degli ultimi decenni hanno visto il sorgere di quartieri fortificati a tutti gli effetti⁵. Solitamente nate all'interno di contesti sociali difficili, in insediamenti urbani in via di sviluppo, le comunità auto-segreganti diventano espressione di una ricerca di distinzione che mantiene un interno separato da tutto ciò che avviene all'esterno.

Queste rocche di isolamento possono essere considerate quindi come una delle molteplici traduzioni fisiche dei "tre spazi" di Flusty [1994], che in forma dettagliata definisce alcuni atteggiamenti isolanti all'interno della società e, una volta tradotti architettonicamente, disegnano la città. Lo studioso, infatti, nel suo "Building Paranoia: The Proliferation of Interdictory Space and the Erosion of Spatial Justice" [Flusty,

1994] conia tre differenti definizioni di spazi che esplicitano materialmente l'accettazione o meno di un determinato tipo di abitante all'interno del contesto urbano. I luoghi possono essere, dunque: viscidati, ovvero resi irraggiungibili in quanto le sue vie di accesso sono rese tortuose o nascoste; scabrosi, nel momento in cui non possono essere comodamente occupati per la presenza di quella che viene definita "architettura ostile"; nervosi, ovvero costantemente sorvegliati e monitorati (caratteristica fondamentale delle *gated communities*, precedute da cartelli di segnalazione per gli avventori, messi in guardia da eventuali comunicazioni alla polizia locale nel caso di comportamenti o individui al di fuori dal consueto).

Se da un lato la presenza di muri di cinta e recinzioni sono frutto di una necessità fatta esplicita da parte del cittadino che vuole isolarsi e "difendersi" o distinguersi nettamente da colui che non condivide le stesse caratteristiche antropologiche, sociali o economiche, dall'altro la pianificazione urbana e il successivo modo di abitare la città dell'individuo costituisce altri tipi di confini, frutto dell'atteggiamento fisiologico e copionico dell'uomo a vivere in maniera individuale e intima lo spazio conosciuto.

La divisione tra centro e periferia, o tra i vari quartieri di una città, passa attraverso la progettazione architettonica e la pianificazione urbana. Oltre alle diverse tipologie di spazi appena riportati e alla presenza o meno di vere e proprie recinzioni, la divisione interna traspare attraversando un insediamento urbano di notevoli dimensioni in cui si alternano estrazioni sociali e condizioni economiche diverse da parte a parte che comportano una difficoltà nel "fare territorio"⁶, come riporta Castrignano nel suo libro "la città degli individui" [2004]. In quest'ultimo, l'autore riporta le condizioni per cui all'interno di un insediamento urbano la componente individualista diventa sempre più preponderante. Di conseguenza, la distinzione in quartieri diventa uno dei limiti non fortificati ma visibili all'interno dell'insediamento, utile all'abitante per definirsi parte o meno di una o l'altra zona della città.

A scala territoriale il limite invisibile tra quartieri differenti, quindi, diventa elemento caratterizzante dello spazio abitato e sinonimo di un costante atteggiamento che ripropone un copione comportamentale⁷ necessario all'uomo per la sua determinazione all'interno della città. Caso

emblematico di questa distinzione involontaria ma necessaria, creata dagli abitanti della città è Los Angeles. Come riporta Mike Davis [1990] nella sua ricerca dal titolo "City of Quartz: excavating the future in Los Angeles", le scelte politiche ed economiche degli ultimi decenni dello scorso secolo hanno disegnato una "città fortezza", distinta in quartieri più o meno governati dalla paura e dalla sorveglianza, distinguendosi in zone definite da condizioni economiche differenti. In contrapposizione alle zone estremamente ricche si ritrovano veri e propri "ghetti", esempio di come l'individuo sia spinto ad appropriarsi dello spazio pubblico in condizioni di estrema necessità⁸.

Andando a esaminare più nel dettaglio la composizione all'interno di tali zone urbane culturalmente delimitate, si osserva la presenza di luoghi difficilmente condivisi, che siano essi complessi residenziali o parchi pubblici. Si consideri, infatti, la presenza, in determinati quartieri, dell'edilizia sovvenzionata, o pubblica. Quest'ultima, argomento di rilevanza per la salute e il benessere della collettività in condizione di particolare difficoltà economica e sociale, diventa uno dei possibili casi studio in cui esaminare il bisogno di tipo individualista dell'uomo. Numerosi sono i casi in cui la residenza pubblica è stata focolaio di risposte alimentate dal rifiuto di condivisione di spazi pubblici pianificati dal progettista senza tener conto della difficile permeabilità del loro utilizzo. Il problema principale di questa condizione, secondo Jane Jacobs [(1969) 2009] è l'affidamento di una persona a un alloggio non tramite la sua scelta personale, oltre al rischio comportato dalla monotonia che per l'autrice genera paura e desolazione. Per questo, complessi residenziali come il Corviale diventano luoghi non vissuti e in cui lo spazio destinato all'incontro non viene fruito dalla collettività, bensì un luogo da schivare.

Quest'ultimo fattore, presente anche al di fuori dalla tipologia abitativa in questione, si ritrova all'interno della città, più precisamente negli spazi pubblici come i parchi o le piazze, caratterizzandosi per la sua anomia⁹: un luogo di questo tipo non ha regole né norme. Questa mancanza genera paura nel fruitore, che si sente spaesato e non comprende a pieno le potenzialità di tale luogo. La mancanza di norme e disposizioni per l'utilizzo di uno spazio che genera sconforto e scarsità di fruizione nell'individuo, diventa un ulteriore sintomo della necessità dell'uomo di disporre di

limiti e condizioni al contorno che lo aiutino nella comprensione dello spazio e delle sue opportunità.

La città-arcipelago nella coesistenza di prossimità

In una società in cui la necessità del limite è così insita nella concezione dello spazio, e determinante per la vivibilità di uno spazio per l'individuo in un'ottica di società sempre più individualizzata [Bauman, 2010], la tendenza dell'uomo moderno a salvaguardare la sua dimensione intimistica lo porta a creare recinti perpetui e determinanti che continuamente gli permettono di mantenere il controllo sullo spazio urbano.

La città è prima di tutto una estensione concreta della necessità dell'uomo di conoscere lo spazio e di estrapolarlo dal vuoto attraverso l'uso dell'architettura. La linea diventa espressione di conoscenza e controllo del territorio. Infatti, secondo Lefebvre [1973, 14]

i primi gruppi umani [...] hanno segnato e determinato lo spazio; essi l'hanno esplorato nel mentre lo contrassegnavano. Hanno indicato i luoghi significativi, i topi fondamentali. Tipologia e reticolo spaziale che più tardi i contadini, legati al suolo, hanno perfezionato e precisato senza sconvolgerne la trama.

Il mezzo della rappresentazione, tramite elementi semplici come la linea prima e la definizione di un nome poi, hanno determinato l'acquisizione di uno spazio da cui ha avuto origine la città.

Il bisogno di controllo che spinge l'uomo a recintare gli elementi costitutivi della città porta alla definizione di compartimenti interni. Di conseguenza, i così chiamati "luoghi pubblici", che per definizione non hanno uno specifico "proprietario", sono considerati luoghi di nessuno in particolare, luoghi promiscui, nella maggior parte dei casi "da colonizzare".

L'uomo, portando con sé gli strumenti di determinazione dello spazio tramite elementi grafici e linguistici, crea una città fondata sulla divisione del suo spazio. I confini diventano, perciò, elemento costitutivo dell'insediamento urbano andando inevitabilmente a costituire la traduzione architettonica dell'individuo-isola.

Nell'ottica di una tendenza demografica che porterà al sovraffollamento urbano, vivere in prossimità potrebbe voler dire assecondare la reale natura individualista dell'essere umano moderno. In un ipotetico 2050, in cui la maggior parte della popolazione si riverserà nelle città, andando

a produrre una espansione degli inurbamenti, l'individuo continuerà a vivere all'interno della propria isola, creando, con il resto degli abitanti, un arcipelago mobile di isole che si sfiorano ma non si compenetrano mai.

*Ilenia Iuri, Ph.D Student
Dipartimento di Ingegneria e Architettura
Università degli Studi di Trieste
Ilenia.iuri@phd.units.it*

Note

1. Dicasi "schema copionico" in analisi transazionale, psicologia, un atteggiamento che ripete comportamenti ricollegabili a un vero e proprio copione di vita; Eric Berne [1972] da origine alla teoria del "copione della vita" che porta l'individuo a riproporre una serie di comportamenti.
2. «La visione intimista del mondo cresce nella misura in cui la sfera pubblica è abbandonata perché vacua» [Sennett, 1982, 12].
3. Hobbes e il suo stato di natura.
4. In riferimento al concetto di «confine come spazio del malinteso» esplicitato nel libro Zanini [1997, 92].
5. Ci si riferisce, tra i tanti casi, alla *gated community* di Dainfern a Johannesburg, Sud Africa che presenta un recinto elettrificato per impedire agli estranei di intrufolarsi al suo interno; o a quella di Alphaville, periferia di San Paolo, recintata in tutto il suo perimetro.
6. In riferimento alla teoria di Castrignano [2004] secondo cui il territorio si crea mediante socialità e spazialità, difficilmente realizzabile dall'uomo contemporaneo in quanto la città si compone di un tessuto non omogeneo.
7. Ivi, 1.
8. In riferimento alla problematica condizione del quartiere denominato dai locali "Skid Row" ma ufficialmente conosciuto come "Central City East".
9. Ci si riferisce al concetto di "anomia" di Durkheim in relazione allo studio dell'insediamento urbano.

Bibliografia

- Bauman Z. (2002). *Modernità liquida*, GLF Editori Laterza, Roma.
- Bauman Z. (2005). *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, Milano.
- Bauman Z. (2010). *La società individualizzata*, Il Mulino, Bologna.
- Berne E. (1972). *Analisi Transazionale e Psicoterapia*, Atrolabio, Roma.
- Castrignano M. (2004). *La città degli individui. Tra crisi ed evoluzione del legame sociale*, Franco Angeli, Milano.
- Davis M. (1990). *City of Quartz. Excavating the future in Los Angeles*, Verso, London.
- Flusty S. (1994). *Building Paranoia: The Proliferation of Interdictory Space and the Erosion of Spatial Justice*, Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design.
- Hobbes T. (2013). *Leviatano*, Rizzoli, Milano, (ed.

orig.: 1651).

- Jacobs J. (2009). *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino (1a ed.: 1969).
- Lathouri M. (2013). "A history of territories, movements and borders politics of inhabitation", *Architectural Design*, vol. 83, pp. 32-37.
- Lefebvre H. (1973). *Rivoluzione urbana*, Armando Armando, Roma.
- Luhmann N. (1990). *Sistemi sociali: fondamenti di una teoria generale*, Il mulino, Bologna.
- Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*, GLF Editori Laterza, Roma.
- Sennett R. (1982). *Il declino dell'uomo pubblico: la società intimista*, Bompiani, Milano.
- Zanini P. (1997). *Significati del confine. Limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano.

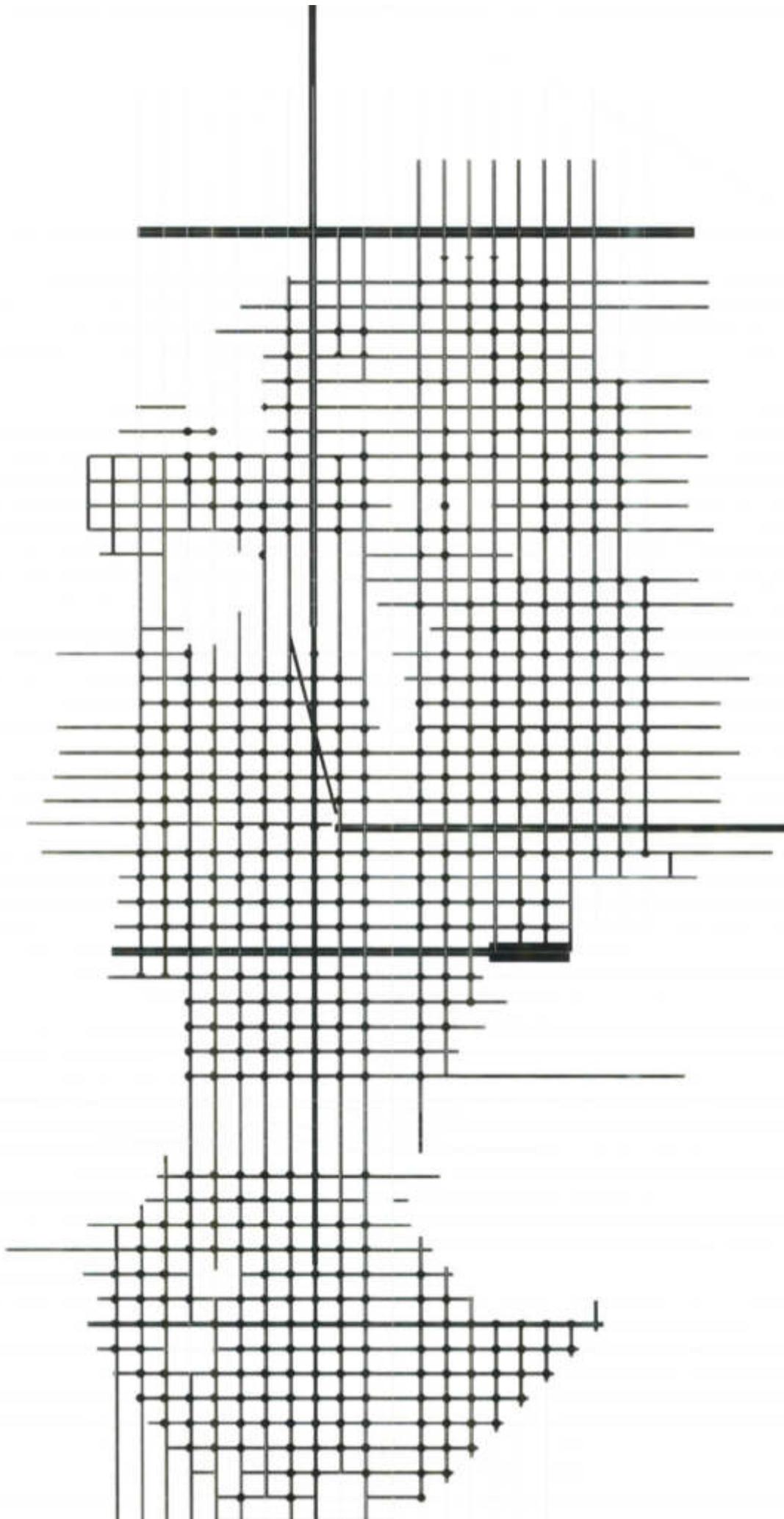


Immagine di apertura: Il tracciato dell'Eixample [Busquets et al., 2009, 48].

Dal Plan Cerdà a Superilla Barcelona. Le trasformazioni contemporanee del distretto dell'Eixample

Sezione I – Il tema

Francesca Ambrosio

The Eixample Cerdà is the symbol of the modern Barcelona and nowadays is one of the city's most struggling district. The tools used to face this situation must consider the strong and consolidated urban structure. The Superilla Barcelona programme proposes a reinterpretation of the public space through a new infrastructure inserted in the orthogonal system of the district, to make the space habitable on a human scale. This contribution exposes the transformation process in an interpretation key linked to the relationship with pre-existing conditions and identity.

Keywords: Urban transformation, Urban project, Urban morphology, Superblock, Cerdà plan

Introduzione

Il presente contributo racconta le trasformazioni urbane in corso nel distretto dell'Eixample a Barcellona. A partire da una breve contestualizzazione il cui scopo è mettere in evidenza le principali questioni che hanno portato agli interventi di oggi e facilitarne la comprensione del senso e degli obiettivi, si ripercorrono le tappe fondamentali del processo trasformativo, dalle origini dell'idea alla base delle riqualificazioni già completate, fino al cambio di paradigma proposto per gli interventi in corso di realizzazione. Tramite il caso riportato si vuole da un lato dimostrare la capacità – e la necessità – della città compatta di reinventarsi e adeguarsi ai bisogni della società contemporanea mantenendo un rapporto con il contesto preesistente che ne preservi i principali caratteri identitari, dall'altro riportare l'attenzione ad alcune questioni fondamentali comuni a diversi contesti che stanno prendendo ispirazione dagli strumenti messi in campo a Barcellona.

L'Eixample Cerdà oggi

Il distretto dell'Eixample, nato tra il XIX e il XX secolo

con il Plan Cerdà, è il più consistente ampliamento di età moderna di Barcellona e delle città europee. Attualmente è formato da sei quartieri, la Dreta de l'Eixample, la Antiga Esquerra de l'Eixample, la Nova Esquerra de l'Eixample, il Fort Pienc, la Sagrada Família e Sant Antoni, che occupano la parte centrale della città e costituiscono anche il centro da cui si sviluppa l'area metropolitana di Barcellona.

La sua configurazione è frutto dei principi egualitari alla base del piano di Ildefonso Cerdà [Fig. 1] ed è articolata da una rete di strade con una sezione che varia dai 30m ai 60m. Gli assi come Avinguda Meridiana e Avinguda Diagonal, Passeig de Sant Joan e Gran Via de les Corts Catalanes, costituiscono la base portante del piano e hanno il ruolo di definire i vari ambiti del distretto, al cui interno vengono applicati gli stessi principi progettuali. La griglia regolare e rigorosa attribuisce al piano il carattere isotropo che tuttora lo contraddistingue [Font et al., 2010], e vede alternarsi gli assi stradali e le *manzanas*, isolati quadrangolari dalle dimensioni di 113 x 113 m con gli angoli smussati da un taglio diagonale di 19,8 m [Busquets et al., 1983]; [Busquets et al., 2010].

La morfologia dell'Eixample è dunque uniforme, nella convinzione che questa fosse la premessa

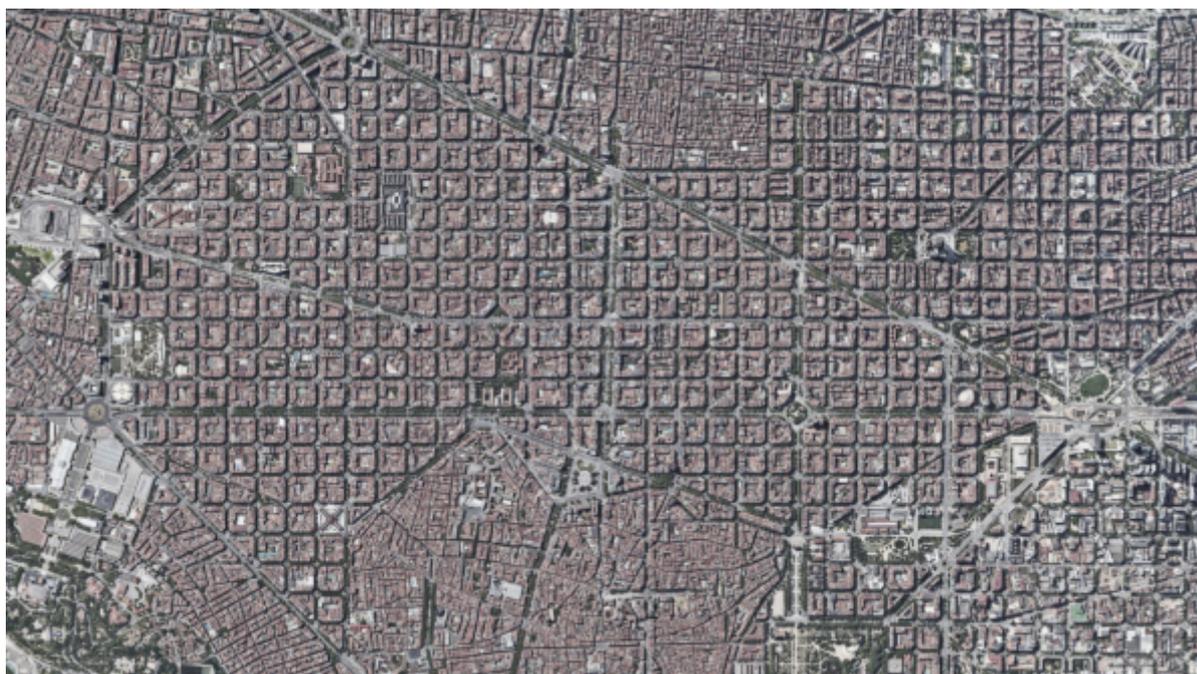


Fig. 1. Foto aerea dell'Eixample, (da Google Earth Pro).

necessaria per costruire una città in cui le possibilità e i servizi offerti venissero ripartiti in egual maniera sul territorio, trasversalmente rispetto alle fasce di una società gerarchizzata come quella a cavallo tra Ottocento e Novecento.

Dal progetto del Plan Cerdà del 1859 alla sua realizzazione, alcune delle soluzioni chiave scelte per costruire una città salubre, dove vi fosse un rapporto equilibrato e attentamente studiato tra i pieni dell'edificato e i vuoti dello spazio pubblico, sono state alterate dalle pressioni di azioni speculative sul piano¹ [Schiavo, 2005]. Da un'idea iniziale di *manzanas* che secondo il progetto avrebbero avuto un'altezza massima di 16m, e sarebbero state aperte e permeabili, i blocchi di oggi si presentano chiusi, e la crescita in altezza verificatasi negli anni fa sì che la densità abitativa superi i 36.000 abitanti/km²: più del doppio della media di Barcellona. Lo spazio pubblico all'interno delle *manzanas* doveva essere dotato di piccoli ambiti a verde allo scopo di mantenere una presenza semi-naturale nell'ambito urbano, mentre oggi, a meno di rare eccezioni, è uno spazio privato. Dunque quello ad uso pubblico rimane lo spazio della strada, prevalentemente carrabile.

Il sistema di assi del distretto produce una permeabilità alla grande scala ed è omogeneo non solo dal punto di vista morfologico, ma anche della viabilità: il senso di marcia è uno per ogni asse, e sono tutti indistintamente dedicati in prevalenza alla mobilità carrabile. La posizione dell'Eixample rispetto

alla città, poi, fa sì che gli spostamenti tra municipi e quelli tra centro, periferia e area metropolitana siano facilitati, causando un traffico quotidiano molto denso. L'incidentalità stradale e il deficit di spazio pubblico sono i più alti della città, così come i tassi di inquinamento acustico e dell'aria che superano i massimi raccomandati dall'OMS [Agència de Salut Pública de Barcelona, 2018]; [Ajuntament de Barcelona, 2021a; Ajuntament de Barcelona, 2021d].

Le origini di Superilla Barcelona

Per risalire alle origini di quello che oggi è Superilla Barcelona bisogna tornare agli anni Ottanta², quando il dipartimento di Medio Ambiente del Comune della città, sotto la guida di Salvador Rueda, ha portato avanti analisi sul livello di inquinamento acustico, rilevandolo al di sopra del massimo consentito [Ajuntament de Barcelona, 1987]. Il distretto dell'Eixample era risultato già allora l'area più critica della città.

Nel ricercare una soluzione al problema dell'inquinamento acustico si è iniziato a lavorare sul tema della gerarchia delle strade, con l'obiettivo di trasformare parte degli assi in strade di quartiere, unica strategia per ottenere un abbattimento significativo del livello del rumore [Ajuntament de Barcelona, 1988]. Il modello che ne deriva è di tipo teorico, e prende in considerazione una cellula di 400x400m, che contiene in totale nove *manzanas*.

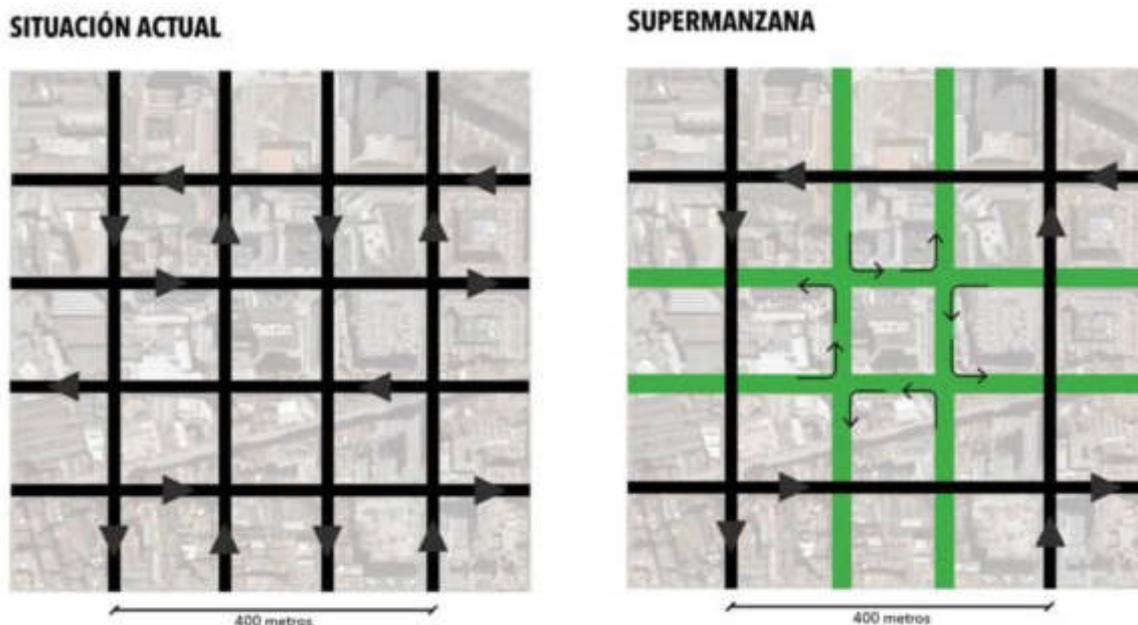


Fig. 2. Il primo modello di supermanzana (Rueda, 2016, *Esquema de redes, actual y futuro, basado en Supermanzanas*. Fonte: BCNecología, p.1).

Gli assi perimetrali restano invariati e hanno il ruolo di connettere la nuova *supermanzana* con il contesto circostante e con la città, mentre le vie interne sono strade di quartiere con sensi di marcia pensati per consentire l'ingresso alla cellula ma impedirne l'attraversamento [Fig. 2]. I veicoli possono quindi entrare ma con una velocità massima di 10 km/h, per coprire tragitti che partano o terminino all'interno della *supermanzana*.

In questo modo verrebbe liberato più del 70% dello spazio attualmente dedicato alla mobilità carrabile, che può assumere nuovi usi, e verrebbero incentivate la mobilità pedonale e quella ciclabile [Rueda, 2016; Rueda, 2020].

L'applicazione di questa strategia sull'estensione totale della città era un obiettivo associato a quello di incrementare la rete del trasporto pubblico e quella ciclabile, in modo da mantenere un livello di servizio paragonabile a quello di partenza. La nuova configurazione sarebbe composta da una rete di assi e vie principali dove i mezzi di trasporto pubblico e i veicoli privati possono circolare normalmente alla velocità massima consentita di 50 km/h, dove la mobilità pedonale è sempre garantita e quella ciclabile solo nei casi in cui la sezione stradale lo consenta. L'idea di introdurre un nuovo sistema gerarchico di vie con una maglia di 400x400 m per l'area residenziale era stata già proposta negli anni Trenta da Josep Lluís Sert alla guida del gruppo catalano GATCPAC, e da

Le Corbusier, con il Pla Marcià. La nuova visione per la "Barcellona futura" avrebbe trasformato radicalmente la città ridisegnandola per funzioni, in coerenza con i principi urbani riportati nella Carta di Atene. Le *manzanas* sarebbero state sostituite con i Redents, a costruire un assetto morfologico completamente diverso, mantenendo una relazione con le geometrie del tracciato di partenza attraverso il modulo di 400x400 m che corrisponde all'area di 3x3 *manzanas*³ [Fig. 3].

L'individuazione nel Pla Marcià della scala intermedia per le aree da abitare, delimitate dalla rete principale dedicata alla circolazione, è la stessa proposta negli anni Ottanta con la *supermanzana*, a partire dalla quale è stato sviluppato un più recente schema che prende in considerazione quattro cellule, un contesto quindi più ampio composto da 6x6 *manzanas* [Fig. 4]. Allo scopo di definire diversi ambiti di abitabilità dello spazio alla scala umana, si distinguono *via bàsica* di collegamento con il resto della città, *via local* intermedia e *via veïnal* per gli spostamenti interni al quartiere, e questo principio ha guidato anche la realizzazione della prima *supermanzana* del distretto dell'Eixample, nel quartiere di Sant Antoni.

Superilla Sant Antoni

Sant Antoni costituisce un'appendice triangolare a sud-est del distretto dell'Eixample, divisa dai

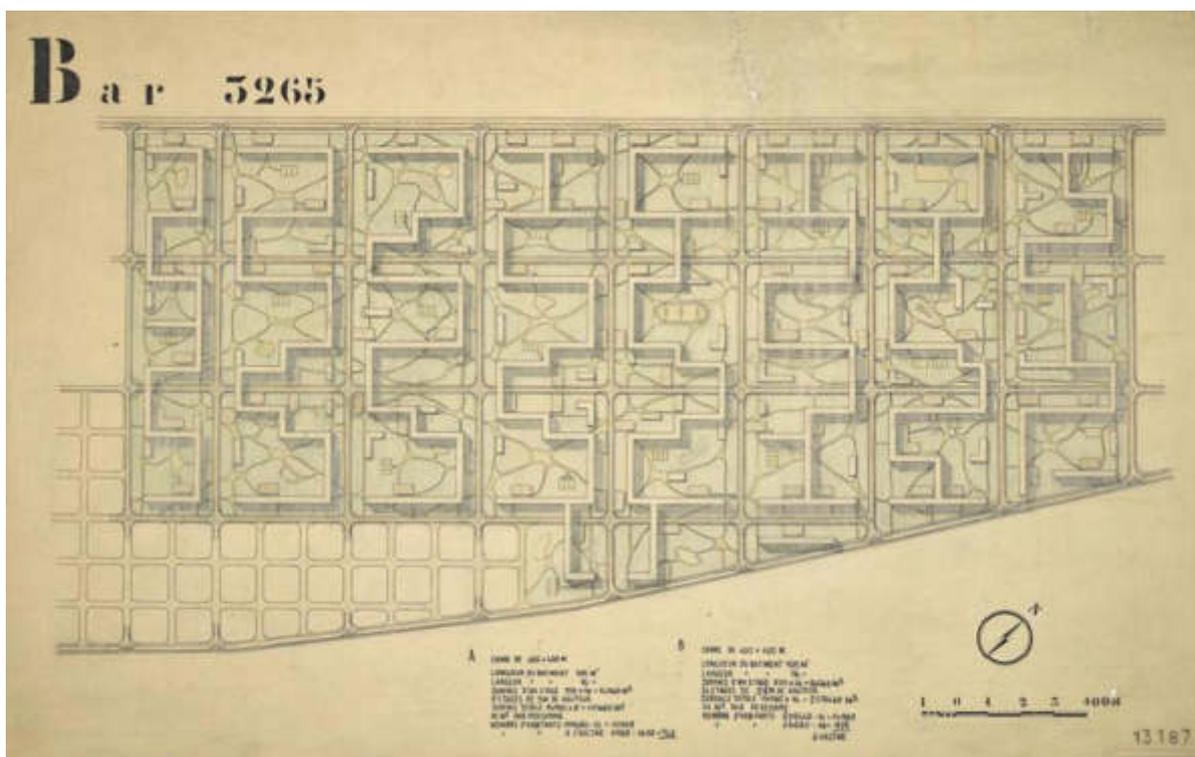


Fig. 3. Plan Marcià, Barcelona, 1933 (da Fondation Le Corbusier).

quartieri dell'Antiga e Nova Esquerra del Eixample da Gran via de les Corts Catalanes, uno degli assi portanti del Plan Cerdà che attraversa il distretto da nord-est a sud-ovest. È un'area che vive continui scambi con i quartieri confinanti di El Raval ed El Poble Sec, su cui dunque l'impianto della *supermanzana* ha avuto risonanza.

Il progetto ha riqualificato l'area lungo l'asse di Carrer del Comte Borrell combinando interventi strutturali con interventi di urbanismo tattico, che con il contenimento significativo dei costi hanno consentito un'estensione maggiore dell'area

complessiva in trasformazione [Fig. 5].

La prima fase di realizzazione si è conclusa a maggio 2018 e ha interessato la zona del mercato di Sant Antoni, con la riqualificazione di parte degli assi di Carrer del Comte Borrell e Carrer de Tamarit. Vengono coinvolte direttamente anche le tre *manzanas* contigue a quella del mercato, con un nuovo spazio pubblico di 1.800mq a percorrenza prevalentemente pedonale che si apre oggi a usi diversificati.

Nella seconda fase, tra febbraio e luglio 2019, l'intervento ha consistito principalmente nel

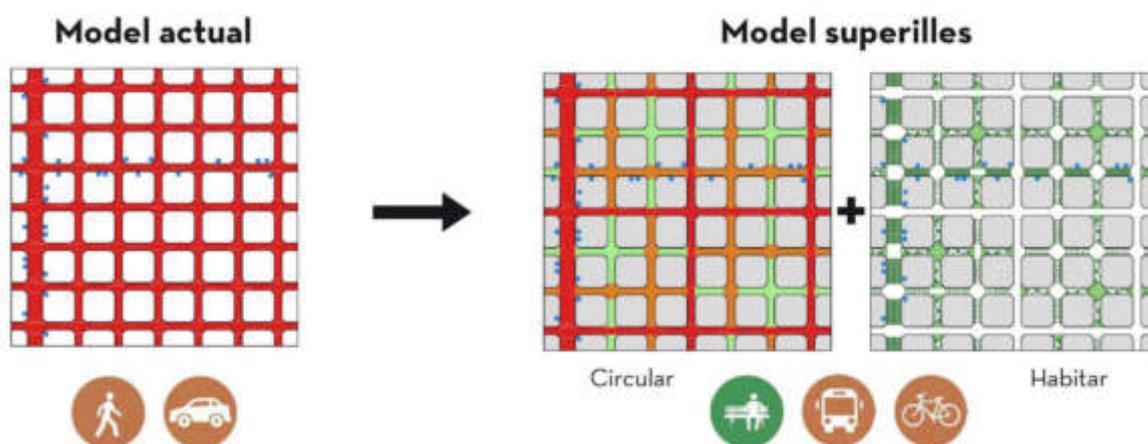


Fig. 4. L'evoluzione del modello supermanzana (Ajuntament de Barcelona, 2018b, p.17).



6.4- PROPOSTA D'ACTUACIONS PRIORITÀRIES A CURT TERMINI ACTUACIONS PRIORITÀRIES ESTRUCTURANTS I TÀCTIQUES



Fig. 5. La supermanzana de Sant Antoni (Ajuntament de Barcelona, 2018b, p. 57).

miglioramento della condizione delle strade e in un'operazione tattica che prevedeva l'appropriazione dello spazio attraverso l'inserimento di elementi di arredo urbano e l'identificazione di diversi ambiti e modi d'uso tramite l'introduzione del colore sulla pavimentazione. Il consolidamento di questa parte dell'intervento e la sua appartenenza al sistema generale, sono stati affidati anche all'inserimento di elementi strutturali che ne hanno delimitato i confini su Carrer de Viladomat e la parallela Carrer del Comte Borrel, all'incrocio con Avinguda del Paral·lel che segna anche il limite sud del quartiere, verso Poble Sec.

L'ultima fase, cominciata a gennaio 2019, si è in parte sovrapposta alla seconda, ma essendo di natura strutturale ha richiesto tempi di realizzazione più lunghi e si è conclusa a ottobre 2019 con il completamento dell'ultimo tratto di Carrer del Comte Borrel interno a Sant Antoni, verso Gran via de les Corts Catalanes.

La questione della disponibilità delle risorse economiche, oltre ad avere un ruolo determinante nella definizione della natura strutturale o tattica dell'intervento, riporta anche al tema della generazione di processi di espulsione sociale,

invitando a una riflessione sul rapporto tra modello, realtà e attuazione del modello stesso.

La prima *supermanzana* realizzata nel 1993 si trova nel quartiere di La Ribera, che in quegli anni versava in condizioni di inadeguatezza, e tra gli abitanti vi era un senso di disagio diffuso dovuto principalmente a ragioni economiche. Con l'impianto della nuova *supermanzana*, il miglioramento della qualità dello spazio urbano ha reso questa parte di città più attrattiva, con un conseguente aumento del turismo che, insieme a diversi fattori co-agenti come l'insediamento di nuove economie o l'attivazione di riqualificazioni private, ha contribuito allo sviluppo di variazioni sul mercato immobiliare e di cambiamenti del tessuto sociale. «Estos problemas – scrive Salvador Rueda – han de reducirse en cuanto las *supermanzanas* se extiendan por toda la ciudad y no se privilegien los territorios por la calidad diferencial de su espacio público» [Rueda, 2016, 34]. La proposta di Rueda, infatti, pur venendo da un modello elaborato a partire dall'Eixample, è adattabile anche a contesti dalla morfologia differente e a modalità di intervento di diversa natura, che includono anche operazioni di tipo tattico per poter agire contestualmente in più ambiti

della città e limitarne lo sviluppo differenziato. L'idea di una programmazione sistematica che mitighi le disuguaglianze nella qualità urbana, è legata al fatto che la componente identitaria intangibile di un luogo, quella di matrice culturale, economica, sociale, ha un'alta sensibilità al cambiamento e i suoi tempi di reazione sono rapidi. Il caso di Sant Antoni racconta anche questo aspetto.

Nonostante la redazione del Pla d'Usos del Barri de Sant Antoni, che tra i principali compiti aveva quello di proteggere e supportare il commercio di prossimità, oggi vi è la preoccupazione che il mercato di Sant Antoni assomigli di più al mercato di La Boqueria, che risente del contesto ormai turisticato de Les Rambles, che ai mercati di quartiere [Ajuntament de Barcelona, 2018c]; [Redacció Catalunya Press, 2019]. Viene rivendicata anche una politica della casa più adeguata: parte della popolazione non riuscendo a far fronte all'aumento dei costi della casa e della vita, si è spostata o si sta spostando altrove, e il forte senso di comunità che storicamente ha fatto parte dell'identità culturale del quartiere è oggi messo a repentaglio anche da un aumento della popolazione di passaggio [Lopez et al., 2022]. Se in un processo di riqualificazione urbana impedire completamente lo sviluppo di queste dinamiche è un'illusione, affinare le misure da adottare per contenerle e imparare dalle esperienze rivelatesi critiche da questo punto di vista devono essere obiettivi realistici da perseguire.

Superilla Eixample

Dopo quelle che si potrebbero definire le prime due fasi di realizzazione della *supermanzana*, con i primi due esempi nei quartieri di La Ribera e di Vila de Gracia tra il 1993 e il 2006, e, dopo 10 anni, con i successivi interventi a Poblenou, Huerta, Hostafrancs e Sant Antoni nel quinquennio 2015-2020, oggi Superilla Barcelona sta affrontando la sua terza fase [Ajuntament de Barcelona, 2016; Ajuntament de Barcelona, 2017a; Ajuntament de Barcelona 2017b; Ajuntament de Barcelona 2018a; Ajuntament de Barcelona, 2018d].

Pur condividendo gli stessi obiettivi, la configurazione proposta da Superilla Eixample si allontana da quella delle realizzazioni precedenti: dalla riqualificazione di aree circoscritte e riconoscibili come *supermanzanas*, si è passati a quella di assi viari, innescando un dibattito tuttora acceso [Magrinya, 2021]; [Rueda, 2022].

Il carattere sistematico del programma considera il distretto dell'Eixample nel suo insieme, come già

proponevano studi condotti nei primi anni Duemila nell'ambito del master in Projectación Urbanística dell'Universitat Politècnica de Catalunya, in cui il tema della connessione tramviaria tra i due tratti di Avinguda Diagonal era stato l'occasione per proporre una revisione generale del sistema dei trasporti del distretto [Font et al., 2010].

Il complesso di interventi estesi linearmente prevedono il cambio di uso di parte degli assi che attraversano l'Eixample, con la realizzazione di una "rete verde" inserita nella griglia omogenea di questa parte di città [Fig. 6]. La nuova rete si collega alla *supermanzana* di Sant Antoni tramite l'asse di Carrer del Comte Borrell, ed è concepita non solo come una rete viaria, ma come un'infrastruttura ambientale che risponda ai problemi legati al cambiamento climatico, come ritenuto necessario dalla Declaración de Emergencia Climática [Ajuntament de Barcelona, 2020a].

Delle 61 strade del distretto tra orizzontali, verticali e diagonali, 21 faranno parte della nuova rete verde, e dalla loro intersezione avranno origine anche 21 nuove piazze. L'obiettivo è di trasformare, entro il 2030, una lunghezza di 33,1 km lineari di strade, per una superficie di 660.260 mq che corrisponde al 30% della superficie totale del sistema viario del distretto dell'Eixample. Lo spazio pubblico viene incrementato di più del 50% con un'aggiunta di 334.750 mq da dedicare a nuovi usi, e viene progettato per rispondere al contempo a diverse sfide dell'età contemporanea: ridurre l'inquinamento acustico e dell'aria, incrementare spazi verdi e superfici permeabili, contribuire alla riduzione dell'effetto delle isole di calore nel distretto [Ajuntament de Barcelona, 2021d].

La nuova struttura è pensata per permettere al cittadino di raggiungere spazi verdi ad uso pubblico e scuole nel raggio massimo di 200 m, e mercati municipali con tragitti di un massimo di 10 minuti a piedi. L'obiettivo di disincentivare l'uso dei mezzi privati è supportato anche dal Plan de Movilidad Urbana 2020-2024, un programma che dovrebbe agire in parallelo a Superilla Eixample, e che prevede l'ampliamento dell'offerta della rete pubblica dei trasporti e il miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile, non solo internamente al distretto dell'Eixample ma in tutta Barcellona [Ajuntament de Barcelona, 2020b].

Come misura di contenimento dell'effetto deformante del cambiamento sull'identità socioculturale dei diversi quartieri del distretto, le trasformazioni fisiche sono controllate anche attraverso il Pla d'Usos de l'Eixample, lo strumento

con il compito di regolare gli usi della pianta zero, garantire la pluralità e la flessibilità necessarie al mix funzionale, tutelare e rafforzare il commercio e i servizi di prossimità. A differenza di quello sviluppato in precedenza per la *supermanzana* di Sant Antoni, Pla d'Usos de l'Eixample considera i sei quartieri che fanno parte del distretto, dunque ha una scala di intervento e, si suppone, una risonanza più ampie.

Con la nuova infrastruttura ambientale, da assi dedicati alla mobilità carrabile e prevalentemente asfaltati, i nuovi assi verdi diventano un luogo da attraversare a piedi e dove sostare, con il 20% della superficie pavimentata permeabile, di cui il 50% sarà dedicato alla vegetazione.

La strada tipo dell'Eixample ha una larghezza totale di 20 m, di cui più della metà è attualmente occupata da carreggiate asfaltate. I marciapiedi laterali hanno una larghezza di 4,85 m l'uno, e un filare di alberi per lato si inserisce in un sistema pavimentato impermeabile costituito dal tradizionale *panot* barcellonese. La "strada del XXI secolo" prevista per Superilla Eixample, invece, ha un'unica piattaforma ed è priva di differenze di quota [Fig. 7]. Dunque, da una condizione di partenza in cui il sistema generale è omogeneo ma esiste una

gerarchia tra marciapiede e carreggiate, il principio alla base del nuovo assetto prevede l'inserimento della componente gerarchica alla grande scala – quella del distretto – e la sua eliminazione alla piccola scala – quella della strada.

L'asfalto viene sostituito in parte dal *panot*, in una versione contemporanea permeabile, in parte da aree da dedicare alla piantumazione, la cui sezione varia da un minimo di 4 m complessivi a un massimo di 9,8 m [Ajuntament de Barcelona, 2021c; Ajuntament de Barcelona, 2022a; Ajuntament de Barcelona, 2022b] [Fig. 8]. La vegetazione preesistente nei 21 assi oggetto di intervento, viene integrata con 4.000 nuovi alberi che occuperanno anche la parte centrale del nuovo asse stradale, in una forma libera che contraddistingue la nuova infrastruttura.

L'intersezione tra gli assi configura uno spazio di circa 2.000 mq, oggi prevalentemente asfaltato e dedicato alla mobilità carrabile, che con la realizzazione delle 21 nuove piazze entrerà a far parte della "rete verde". Anche in questo caso l'asfalto sarà sostituito dal nuovo *panot* e da aree da dedicare alla vegetazione, in un rapporto che varia a seconda dei casi [Fig. 9].

La prima fase di attuazione di Superilla Eixample



Fig. 8. La sezione tipo della "strada del XXI" secolo (Ajuntament de Barcelona, 2021c, p. 38).

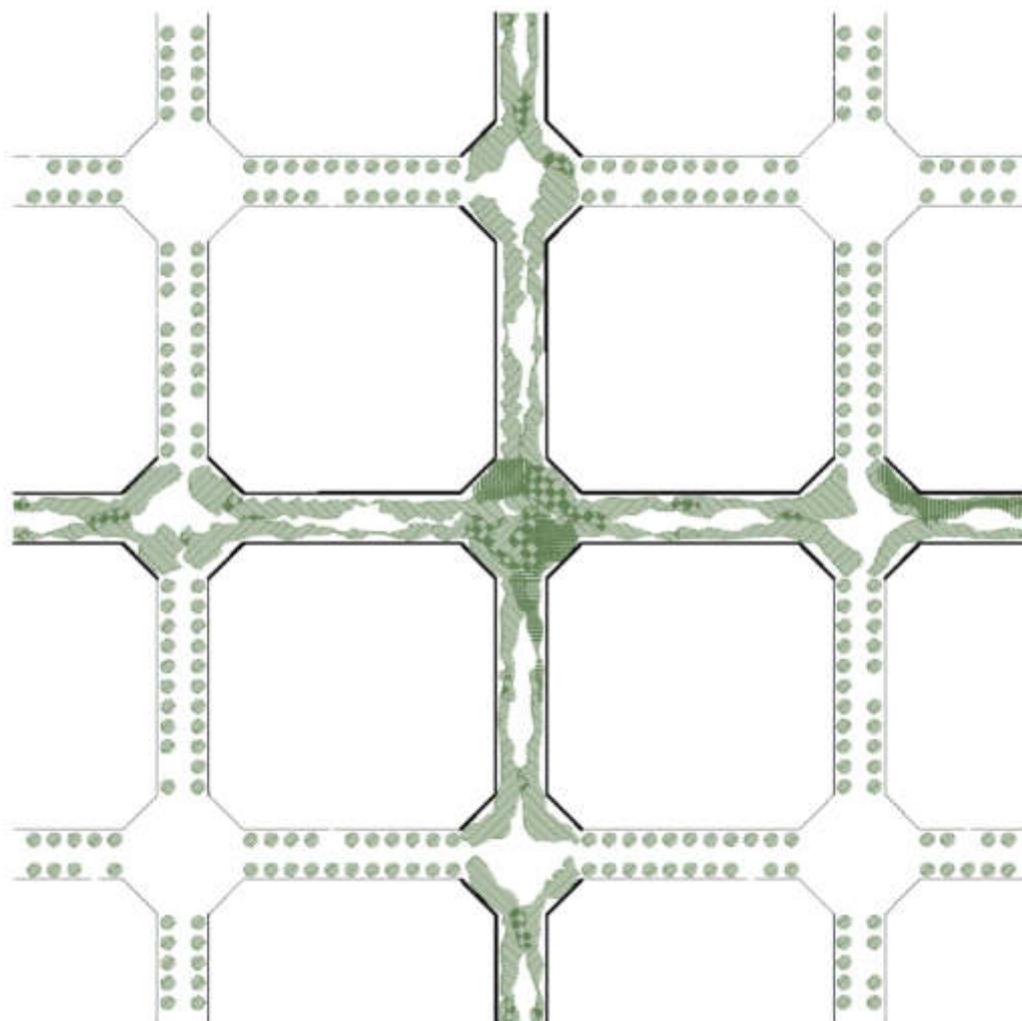


Fig. 9. La nuova infrastruttura (Ajuntament de Barcelona, 2021c, p.24).

prevede l'impiego di 52,3 milioni di euro per la realizzazione di 4 nuovi assi verdi e 4 nuove piazze. L'apertura degli 8 cantieri è fissata per luglio 2022, ed è prevista una fine lavori entro il 2023.

Lungo l'asse di Carrer del Consell de Cent, nel tratto compreso tra Carrer de Vilamarí e Passeig de Sant Joan, vengono realizzati i primi 4,8 km di infrastruttura verde, e in corrispondenza con le intersezioni tra l'asse di Carrer del Consell de Cent e gli assi di Carrer de Rocafort, Carrer del Comte Borrell, Carrer d'Enric Granados e Carrer de Girona, vengono ricavati 7.600 mq di spazio pubblico con la realizzazione delle prime 4 piazze. Gran Via de les Corts Catalanes segna il limite, a sud-est, degli altri 3 assi oggetto di intervento: Carrer de Rocafort e Carrer del Comte Borrell fino all'incrocio a nord-ovest con Avinguda de Roma, e Carrer de Girona fino ad Avinguda Diagonal [Ajuntament de Barcelona, 2021c] [Fig. 10].

Per selezionare le proposte sono stati indetti due

concorsi distinti, uno per la progettazione degli assi, l'altro per la progettazione delle piazze. I 4 gruppi vincitori del concorso per i nuovi assi verdi sono stati chiamati a redigere il Model Nous Eixos Verds, un documento che facesse da guida alla progettazione esecutiva stabilendo dei criteri comuni da adottare anche nelle prossime fasi di Superilla Eixample, allo scopo di costruire una riconoscibilità per il sistema dell'infrastruttura verde di cui i 4 assi saranno i primi esempi. Nel caso delle piazze, sono stati definiti due modelli: quello dello spazio pubblico flessibile che ospiti attività di diversa natura, e quello del giardino. La piazza tra Carrer del Consell de Cent e Carrer del Comte Borrell, e quella tra Carrer del Consell de Cent e Carrer de Girona, rientrano nel primo, mentre quelle tra Carrer del Consell de Cent e Carrer de Rocafort, e Carrer del Consell de Cent e Carrer d'Enric Granados, nel secondo [Ajuntament de Barcelona, 2021b].

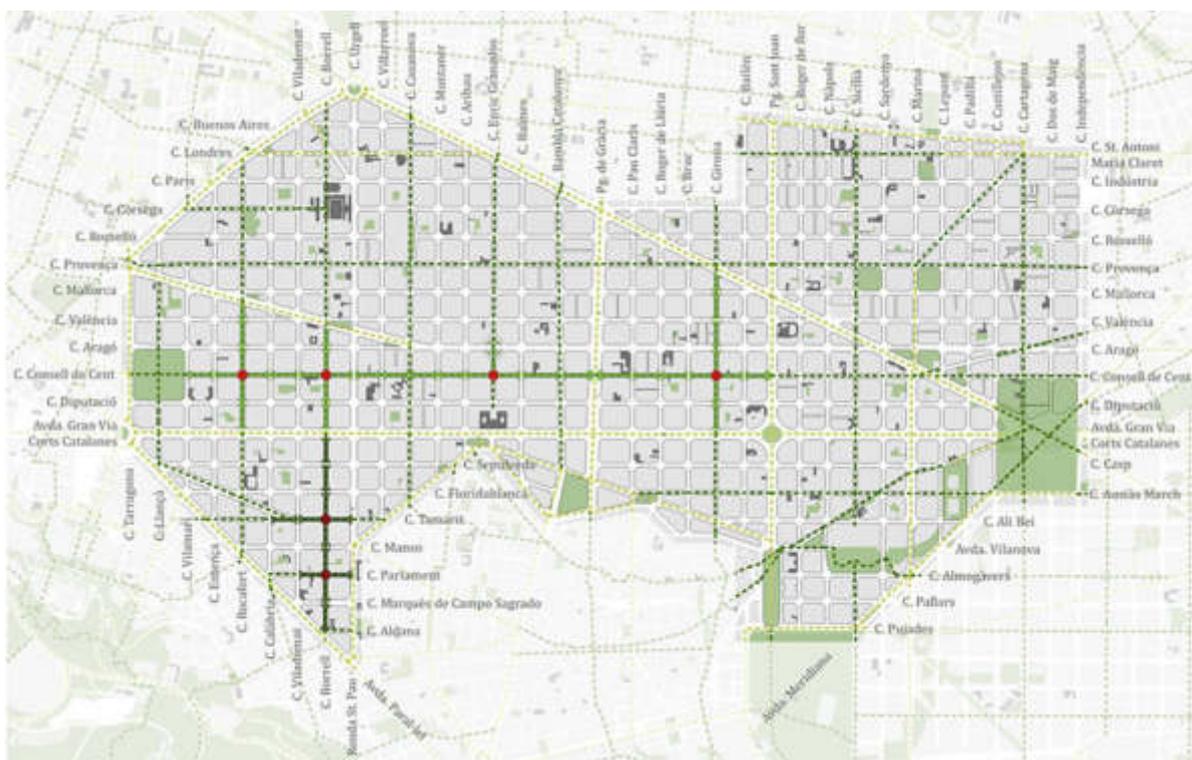


Fig. 10. La prima fase di Superilla Eixample (Ajuntament de Barcelona, 2022b, p.16).

Dal Plan Cerdà a nuovi spunti per la città compatta

La stessa griglia che ha costruito l'impianto morfologico diventato iconico della Barcellona moderna della seconda metà del XIX secolo, ha favorito negli anni l'acuirsi dei problemi che riscontra l'Eixample contemporaneo. La sua solidità però ha consentito anche che l'identità della sua struttura e la leggibilità di alcuni dei principi base del Plan Cerdà resistessero a più di un secolo di trasformazioni frutto delle esigenze di società tra loro lontane nel tempo e culturalmente.

Oggi, con Superilla Eixample, il distretto sta affrontando il primo vero intervento sistematico che, come fosse uno strato da sovrapporre, introdurrà la nuova infrastruttura come una rete all'interno della griglia preesistente. Con il ripensamento dell'ordine gerarchico del piano aumenta la complessità del sistema Eixample: l'impianto viario attuale viene articolato e arricchito, e l'obiettivo al 2030 è farlo in maniera diffusa a richiamare quell'idea di città egualitaria che aveva portato Ildefonso Cerdà a costruire un complesso omogeneo per la nuova Barcellona.

La sostanza dell'operazione di Superilla Eixample riguarda la dotazione diffusa e capillare di spazio pubblico, originariamente previsto dal Plan

Cerdà, ma che per effetto delle speculazioni non venne mai realizzato. Restituire alla Barcellona contemporanea gli stessi spazi pubblici di cui era dotato sulla carta il primo piano significherebbe iniziare un lungo e utopico processo di espropriazioni delle corti interne delle *manzanas*, che ad oggi, senza consistenti demolizioni di interi fronti dei blocchi Cerdà, non riuscirebbero comunque a raggiungere la permeabilità degna di uno spazio pubblico. Dunque, si è cercata una forma di intervento compatibile con lo stato delle cose e il cui scopo è rispondere al contempo a diverse necessità della città.

È un programma che sembra avere i presupposti per instaurare con la preesistenza una relazione tale da non lederne l'identità, ancora una volta grazie anche alla flessibilità di un impianto di partenza solo apparentemente rigido per il rigore e la forza della sua morfologia. Tuttavia, per avere un impatto significativo rispetto alle sfide cui è chiamata a rispondere la Barcellona contemporanea, il piano dovrebbe considerarsi come un punto di partenza di un processo di trasformazione più ampio e integrato, che consideri la città nel suo insieme, in linea con l'idea di uguaglianza ed equità alla base sia del Plan Cerdà che delle riflessioni che a partire dagli anni Ottanta hanno portato allo sviluppo delle *supermanzanas* realizzate.

Così come il contesto dell'Eixample che ne ha ispirato l'elaborazione, anche il modello della *supermanzana* è dotato di una certa flessibilità. La strategia alla base della proposta è adattabile a diversi ambiti di intervento, con le dovute modifiche richieste dalla struttura di partenza.

Secondo Salvador Rueda la chiave del buon esito dell'applicazione dei principi da lui stesso sintetizzati con il primo schema base, risiede nel lavorare alla configurazione di nuove reti che liberino le maggiori quantità di spazio pubblico, alterando meno possibile la percentuale del traffico, e rafforzando la rete pubblica del trasporto [Rueda, 2016; Rueda, 2017]. Il metodo proposto considera un modello elaborato sulla base delle caratteristiche fisiche della città, che dunque ha un rapporto diretto con le condizioni morfologiche del contesto in cui viene inserito. Da questo punto di vista l'Eixample Cerdà ha costituito un campo di sperimentazione più vantaggioso di altri: è un sistema urbano denso, in cui la popolazione media di una *supermanzana* è di 6.200 abitanti, con una dotazione di servizi che deve soddisfare questi numeri indipendentemente dai nuovi impianti. Nonostante l'eccezionalità del contesto, esistono caratteristiche comuni alle città compatte – e in particolare alle città mediterranee dove la già intrinseca dimensione di prossimità aiuterebbe all'introduzione dei nuovi sistemi –, sulla base delle quali in questi anni si stanno sviluppando studi e progetti di ricerca [Catanzaro, 2022].

Il progetto TuneOurBlock, finanziato dall'Unione Europea, che indaga le possibilità di applicazione della *supermanzana* a diverse strutture urbane ha l'obiettivo di proporre soluzioni che restituiscano un'abitabilità della città alla scala umana e di quartiere, adottando metodi di pianificazione e politiche improntati sul concetto di adattamento alle trasformazioni, con una chiave di lettura generale legata alle condizioni di isolamento vissute a livello mondiale per la pandemia da COVID-19.

Un recente studio sui margini di esportazione della *supermanzana*, portato avanti da Sven Eiggmann, adotta una metodologia che si basa sull'uso di un algoritmo allo scopo di identificare i contesti urbani con caratteristiche più possibile comuni all'Eixample Cerdà, dove il processo di adattamento al nuovo impianto darebbe migliori risultati, e, secondo i suoi studi, tra le città con il maggior potenziale ci sono Madrid, Tokyo e città del Messico [Eiggmann, 2021; Eiggmann, 2022].

Nella condizione globale di emergenza al cambiamento climatico le città compatte

giocano un ruolo fondamentale. L'incremento della mobilità dolce, la riconquista dello spazio pubblico, l'attivazione della progettualità locale, la possibilità di trasformare tramite mix di capitali pubblici e privati, sono obiettivi realizzabili tramite l'ottimizzazione del loro sistema urbano: a partire dalla configurazione esistente e tramite il progetto è possibile dare un contributo importante in termini ambientali e allo stesso tempo incentivare gli scambi sociali. Nonostante le divergenze emerse sulle modalità di intervento a "isola" o ad "asse", il caso di Barcellona è esemplare in questo senso, e racconta anche come lo spazio pubblico venga ampiamente riconosciuto come trainante per i processi di trasformazione, l'unica chiave cioè per innescare un cambiamento e consolidarlo a lungo termine.

*Francesca Ambrosio, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi Roma Tre
francesca.ambrosio@uniroma3.it*

Note

1. La storia dell'Eixample e delle sue origini non viene approfondite in questa sede, alcuni riferimenti a riguardo sono: Barjau et al., 1990; Busquets et al., 1983; Busquets et al., 2009; Cerdà, 1867; Corominas, (2002) 2010.
2. Per il taglio specifico del presente contributo non vengono trattate le vicende che hanno portato allo sviluppo della Barcellona contemporanea. Un breve riferimento alla questione politica del decennio di cui si parla: gli anni Ottanta del Novecento sono immediatamente successivi alle prime elezioni democratiche post dittatura franchista. Durante la dittatura, Franco aveva minato, e intenzionalmente indebolito, le autonomie locali, sia politicamente che culturalmente (si pensi ad esempio l'impossibilità per i Catalani di parlare liberamente il catalano). Dunque, la fine della lunga era franchista coincise anche con una ripresa della progettualità locale.
3. Per approfondimenti sul Pla Marcià: Tarragó (1972), Tarragó (1980) Tarragó (1988).

Bibliografia

- Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona (2021). *BCNECOLOGIA – 20 años de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*, Arquine, Barcellona.
- Agència de Salut Pública de Barcelona (2018). *Avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (1987). *Mapa de Ruido de Barcelona*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (1988). *Plan Municipal de Lucha contra el Ruido de Barcelona*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2016). *Omplim de vida els carrers*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2017a). *Projecte de reurbanització de: baixada de la Plana-c. Tajo/c. Canigo-passeig Fabra i Puig / c. Fulton i c. Horta entre c.Tajo i baixada de la Combinació*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2017b). *Projecte de reurbanització de: c.Feliu Codina entre c.Chapí i c. Eduard Toda / c.Chapí entre c.del Vent i c.Campoamor*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2018a). *Comissió de Treball Poblenou amb veïns*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2018b). *Pla d'Acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni. Pla D'acció Consensuat*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2018c). *Pla Especial Urbanístic D'establiments De Concurrencia Pública I Altres Activitats Al Barri De Sant Antoni*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2018d). *Reunió de treball amb el Grup Impulsor de l'àmbit de Sants-Hostalfrancs*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2019). *Superilles de St. Antoni. Consell de barri de Sant Antoni*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2020a). *Declaración de emergencia climática*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2020b). *Pla de Mobilitat Urbana 2020-2024*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2021a). *Anuari estadístic de la Ciutat de Barcelona*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2021b). *Guanyadors dels concursos d'eixos verds i places*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2021c). *Model Eix Verd. El nou carrer del segle XXI*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2021d). *Model nous eixos verds*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2022a). *Convocatoria del premi al reptu urbà: el nou panot del segle XXI*, Barcellona.
- Ajuntament de Barcelona (2022b). *Presentació projectes executius*, Barcellona.
- Ballarín Morancho J., Magrinyà I Torner F. (2009). *Cerdà, 150 Años De Modernidad*, Actar, Barcellona.
- Barjau S., Cañelas C., Corominas M. et al. (1990). *La Formació de l'eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà, L'Avenç*, Barcelona.
- Busquets J., Gómez J. L. (1983). *Estudi de l'Eixample, Ajuntament de Barcelona*, Barcelona.
- Busquets J., Coromina M. (a cura di, 2009-2010) *Cerdà i la Barcelona del futur. Realitat versus projecte*, CCCB, Direcció de Comunicació de la Diputació de Barcelona, Barcelona.
- Busquets J. (2018). *Barcelona. La construcció urbanística d'una capital compacta*, Laboratori d'Urbanisme de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya e Ajuntament de Barcelona, Barcellona.
- Catanzaro M. (2022) "Es poden exportar les superilles de Barcelona?", *el Periódico de Catalunya*, 27.
- Cerdà I. (1867). *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas e la reforma y ensanche de Barcelona*, Imprenta Española Torija 14, Madrid.
- Corominas M. [(2002) 2010], *Los orígenes del Ensanche de Barcelona. Suelo, técnica e iniciativa*, Edicions UPC, Barcellona.
- Eiggmann S. (2021). "Evaluating superblock design to enhance urban greening", *Journal of Physics Conference Series*.
- Eiggmann S. (2022). "The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities", *Nature Sustainability*.

- Font A., Castiñeira I., Magrinyà F., Mayorga M. (2010). *Reforma de la Diagonal de Barcelona: Espacio público+transporte colectivo*, Ajuntament de Barcelona, Barcellona.
- Fuster J. (2010). *La Agenda Cerdà. Construyendo la Barcelona metropolitana*, Ajuntament de Barcelona e Lunwerg Editores, Barcellona.
- López Gay A., Ortiz Guitart A., Solana Solana M. (2022). "Vivienda, cambio poblacional y desplazamiento en un barrio en proceso de gentrificación. El caso de Sant Antoni (Barcelona)", *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48.143.
- Magrinyà F. (2010). "El Ensanche de Barcelona y la modernidad de las teorías urbanísticas de Cerdà", *Ingeniería y Territorio*, 88, 1859-2009, El Ensanche Cerdà, 68-75.
- Magrinyà F. (2021). "Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa", in Ruiz-Apilániz B., Solís E. (eds.). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 137-150.
- Rueda S. (2016). *La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de barcelona*, Barcellona.
- Rueda S., (2017). "Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona", *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 59, p. 78-93.
- Rueda S. (2020). *Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana de Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico*, Agbar, Barcelona.
- Rueda S. (2022). *Barcelona A La Búsqueda De Un Nuevo Modelo Urbano: El Modelo De Supermanzanas Se Escribe En Plural*, Rethink Bcn, Barcelona.
- Sardà J. F. (2018). "Cerdà/Barcelona/Eixample: 1855-2017... A Work in Progress", in *Designing Grid Cities for Optimized Urban Development and Planning*, IGI Global, pp. 19-38.
- Scudellari J., Staricco L., Vitale Brovarone E. (2020). "Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level", *Journal of Urban Design*, 25:6, 675-696.
- Schiavo F. (2005). *Tutti i Nomi di Barcellona. Il linguaggio urbanistico: parole, immagini, dal Plan Cerdà all'Area metropolitana*, Franco Angeli, Milano.
- Tarragó S. (1972). *El "Pla Macià" O "La Nova Barcelona"*, [online] E L "PLA MACIÀ" O "LA NOVA BARCELONA" - RACO.cat.
- Tarragó S. (1980). *El Plan Macià: síntesis del Trabajo del GATCPAC para Barcelona, 2C: construcción de la ciudad*, n. 15-16, pp. 68-85.
- Tarragó S. (1988). *Le Corbusier i Barcelona*, Edició Caixa de Catalunya.
- Redacció Catalunyaexpress (2019). *Reguant (CUP) critica la "gentrificació" de Sant Antoni y pide políticas de vivienda*, Catalunyaexpress.

Sitografia

- https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/el-nou-pla-dusos-de-leixample-vol-preservar-el-comerced-proximitat-i-el-veinat_1151198.html (ultima consultazione 02/05/2022).
- https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/el-futuro-ya-esta-presente-en-las-plazas-y-los-ejes-verdes-del-eixample_1144263.html (ultima consultazione 02/05/2022).
- <https://www.ait.ac.at/themen/drc/projects/tune-our-block> (ultima consultazione 03/05/2022).
- <https://www.empa.ch/web/s604/superblocks> (ultima consultazione 03/05/2022).



Immagine di apertura: Doncaster Metropolitan Borough, Industrial Decay, centrale nucleare di Doncaster in stato di abbandono (foto di T. Blackwell – licenza Creative Commons 2.0 Generic).

Prossimità e ri-territorializzazione. Il ruolo delle comunità locali nel ridisegno dei territori del post nucleare

Sezione I – Il tema

Riccardo Ronzani

The paper deals with the theme of living in areas that host nuclear plants. Even at the end of the reclamation, the nuclear sites turn out to be alien to the imaginary of the local communities. Due to historical precedents and a sense of widespread suspicion, the territorial closeness to these places is configured as a conflictual proximity, and often finds solutions in neglect. The paper, after outlining the current situation, investigates the possibility of re-opening these portions of territories to the landscape, to convert a proximity defined by boundaries into a new coexistence.

Keywords: Energy production landscape, Landscape imaginary, Nuclear conflictual proximity, Nuclear site re-use, Reterritorializing acts

Introduzione

Il paper si propone di indagare sul tema della presenza degli insediamenti umani e delle infrastrutture energetiche nei paesaggi contemporanei, in un'epoca nella quale la trasformazione del paesaggio è guardata con sospetto da parte della comunità scientifica, da associazioni ed enti preposti alla tutela del paesaggio, e da una porzione consistente dell'opinione pubblica. Nello specifico, il paper si concentrerà sul tema degli impianti di produzione di energia nucleare, e sulle possibilità che le comunità locali trovino strategie per riappropriarsi delle porzioni di territorio che li ospitano.

Necessità e prossimità: i paesaggi dell'energia

«La vostra mano non resterà a lungo sulla pietra, o donne che girate il macinatoio. Cerere ha ordinato alle sue ninfe di compiere il lavoro delle vostre braccia, e le ninfe si getteranno sulla ruota, costringeranno l'asse a girare, ne muoveranno i raggi, azioneranno quattro macine [...]».

Questo scritto del poeta greco Antipatro di

Tessalonica (I secolo a.C.) fa emergere come una delle attività fondamentali alle quali l'uomo si dedicò fin dagli albori della civiltà fu la produzione di energia [Smil, 2000; Colombo, 2000]. Cibo, lavoro e calore sono da sempre stati indispensabili alla vita quotidiana dell'uomo: non è un caso che il focolare (fonte di energia sotto forma di calore) sia sempre stato, dalla cultura antica fino alla sensibilità moderna, il fulcro, il cardine fisico e metaforico dell'ambiente domestico anche in culture differenti [Augé, 2003; Augé, 2009]. Un legame tanto stretto, quello tra uomo e produzione energetica, da rendersi spesso una vicinanza fisica: una necessità umana che, per necessità, richiede prossimità. Si intende qui una prossimità spaziale, una distanza molto breve tra l'uomo e una forma di produzione energetica, la condivisione di uno stesso ambiente talvolta (come nel caso del focolare), o la presenza di strutture nel territorio per diverse forme di produzione energetica (idraulica o eolica, per esempio). Così i canali scavati nella roccia dal popolo Incas per l'irrigazione dei campi attraversavano le loro città, i villaggi e le montagne, e ancora oggi contribuiscono al disegno del paesaggio.

I paesaggi della contemporaneità, modificati e trasformati in passato anche con la costruzione di infrastrutture per la produzione energetica, contribuiscono oggi alla definizione di un valore identitario caratterizzante interi territori o persino vaste aree geografiche. Ne è un caso esemplare la nazione olandese, il cui paesaggio storicizzato è costituito, nell'immaginario collettivo più diffuso, da vaste pianure coltivate e da canali e lagune, nel mezzo delle quali i mulini a vento ottocenteschi si collocano come landmark [Fig. 1].

Nel corso del XX e del XXI secolo, tuttavia, e più specialmente dalla seconda metà del Novecento, rapide innovazioni tecniche e nuove frontiere nella ricerca tecnologica, insieme con una società sempre più "energivora" (con l'avvento e la crescita di rilevanza dell'energia elettrica nella vita quotidiana), hanno incrementato e accelerato la trasformazione dei territori. Nel corso di queste modificazioni sempre più repentine, frequenti e spesso consistenti (si pensi all'impatto visivo di un vasto campo fotovoltaico, o a quello visivo e climatico di una diga in alta montagna), il dibattito intorno alla gestione del paesaggio sta registrando negli attori coinvolti l'assunzione di due posizioni antitetiche. Da un lato infatti persistono opinioni favorevoli al cambiamento e alle trasformazioni del paesaggio per proseguire quell'opera

millenaria di produzione energetica da parte dell'uomo [Dematteis, 2021], mentre dall'altro lato si consolidano posizioni conservative nei confronti del patrimonio paesistico. Queste ultime, pur non negando l'essenzialità della produzione energetica, vedono con fatica la coesistenza tra impianti produttivi energetici e insediamenti umani, all'interno dei paesaggi del quotidiano. La posizione di pensatori e critici come Settis, per esempio, sostiene come la produzione massiva di energia, che ad oggi rimane il modello economico dominante, produca ambienti e paesaggi esterni (spesso estranei) all'immaginario degli abitanti [Settis 2012]. In aggiunta a ciò, nell'opinione pubblica contemporanea, alcuni incidenti o eventi drammatici del passato hanno alimentato atteggiamenti sospettosi verso la prossimità ai luoghi dell'energia, invitando a una più prudente lontananza [Nocenzi, 2002].

Abitare in prossimità degli impianti energetici nucleari

La storia degli impianti contemporanei di grandi dimensioni per la produzione di energia elettrica è caratterizzata da alcuni eventi drammatici che, per gli effetti degli incidenti e per la rilevanza mediatica che ne seguì, contribuirono ad alimentare



Fig. 1. Bleiswijk (Olanda), Dutch Landscape (foto di J. Rubiano – Licenza Creative Commons 2.0 Generic).

nell'opinione pubblica una sensazione di generale pericolo e diffuso scetticismo [Hirschberg et al., 1998]. Per citare due famosi eventi fra tutti, si pensi ad incidenti di notevole gravità quali la frana e la successiva esondazione della Diga del Vajont nel 1963 [Semenza, 2002], o la frana delle scorie di carbone che nel 1966 travolse il villaggio e la scuola elementare di Aberfan in Scozia [Tribunals of Inquiry, 1966]. L'abitare in prossimità degli impianti di energia, in un'epoca in cui l'energia si trasporta con facilità e per lunghe distanze, sembra non costituire alcun vantaggio ma sembra comportare, al contrario, rischi notevoli.

Le forme di energia in effetti, ovunque esse siano prodotte, sono facilmente trasportabili e trasferibili. In un contesto socialmente, politicamente ed economicamente omogeneo come l'Europa, chiunque può usufruire dello stesso quantitativo di energia, sia essa prodotta nei territori vicini, sia essa importata da lontano. L'autonomia energetica è tuttavia un obiettivo sempre più rilevante nei programmi politici europei, e la crisi politico-diplomatica nata tra Europa e Russia a seguito del conflitto russo-ucraino ha accelerato questo processo.

Alla luce dei goals della transizione energetica (Green Deal Europeo), la questione della produzione di energia da fonte nucleare assume oggi un ruolo particolarmente significativo per il raggiungimento di tale autonomia, nonostante il dibattito che dalla seconda metà del Novecento ad oggi ha caratterizzato questa tecnologia. Pertanto, sebbene il dibattito sul nucleare, almeno in ambito europeo, sia un tema divisivo, nel gennaio del 2022 la Commissione Europea ha votato per l'inclusione dell'energia nucleare nella Tassonomia Europea per le attività sostenibili, indicandola come una delle fonti energetiche di transizione. Il caso italiano, con il rifiuto dell'utilizzo di questa tecnologia, costituisce un'eccezione: la maggioranza degli stati europei vede nel territorio nazionale la presenza di centrali nucleari, e mentre si programma la costruzione di nuovi impianti si prevede anche la chiusura delle centrali più vetuste. I temi del *decommissioning* di tali impianti, di eventuali *revamping* o riusi adattivi, sarà un tema di dibattito sempre più improrogabile. In questi contesti, fin da oggi si impone il tema della prossimità fisica a questi luoghi, in contrasto con la diffusa speranza delle comunità locali di vivere in paesaggi il meno antropizzati possibile. Non a caso nella maggioranza delle volte, il

dibattito sociale e politico intorno all'energia nucleare si risolve quando a venire meno è proprio la prossimità ai luoghi, e non più in generale l'impiego della tecnologia nucleare. L'Italia, per esempio, pur avendo votato nel 1987 la propria contrarietà al nucleare, importa energia nucleare dall'estero (principalmente da Francia e Svizzera), fino a una quota del 10% del fabbisogno energetico nazionale [Longo 2020]. Una parte consistente degli italiani utilizza una quota parte di energia di provenienza nucleare, nonostante con il referendum popolare del 12 e del 13 giugno 2011 l'Italia abbia riconfermato la propria contrarietà, almeno ufficiale, nei confronti della tecnologia atomica.

Not In My Back Yard: il conflitto verso i luoghi del nucleare

In particolar modo in Italia, anche se non solo, le posizioni di coloro che si oppongono a questa fonte energetica sono supportate da incidenti talvolta drammatici che hanno segnato indelebilmente la storia del nucleare civile. Fu proprio nell'ambito del dibattito sulla sicurezza e la diffusione delle centrali elettronucleari che, negli anni Ottanta, Walter Rodger dell'*American Nuclear Society* propose l'acronimo NIMBY (Not In My Back Yard, letteralmente: non nel mio cortile) [De Luca, 2012]. L'espressione mette in evidenza come le opere pubbliche a impatto rilevante, sebbene ritenute essenziali da tutti, siano sempre paradossalmente indesiderate da chiunque abiti i territori destinati ad ospitarle. Dopo Černobyl¹, Fukushima², Three Miles Island³ (tutti nomi noti che richiamano, nell'immaginario comune, all'energia atomica come una tecnologia troppo instabile e pericolosa), la società ricerca oggi una lontananza cautelativa dai luoghi di produzione elettrica da fonte nucleare. Ciò avviene poiché se da un lato i precedenti storici ne testimoniano i pericoli intrinseci, dall'altro la prossimità territoriale ad essi, trasforma quella consapevolezza di pericolo in una sensazione di rischio inaccettabile⁴. Nasce così un conflitto tra l'uomo e gli spazi dell'energia nucleare a lui prossimi nel territorio. E questo ricercato allontanamento, oltre che fisico nelle geografie territoriali⁵, è nella maggioranza dei casi simbolico, interiore. In questo contesto le opinioni di coloro che propendono per la tutela conservativa del patrimonio paesistico guardano alla presenza delle centrali nucleari (attive ma

anche abbandonate, come nel caso italiano) come elementi di depauperazione del paesaggio.

Il conflitto tra gli abitanti di un territorio e l'energia nucleare può essere letto e interpretato su almeno due livelli differenti.

Un primo livello riguarda la forma dell'energia: il nucleare e la sua storia, i rischi della tecnologia e gli errori umani, le sue scorie e il loro stoccaggio millenario. Un secondo livello, connesso inevitabilmente con il primo, riguarda i luoghi e i paesaggi del nucleare. Gli edifici, le torri evaporative, le recinzioni e le infrastrutture, così in contrasto con il paesaggio naturale e storicizzato [Magnaghi, 2000], si propongono come simboli, immagini materiali, di una forma di energia così divisiva a livello sociale e mediatico.

In linea generale nella storia dell'uomo, il territorio come «come prodotto storico [...] esito della trasformazione dell'ambiente a opera di successivi e stratificati cicli di civilizzazione» [Magnaghi, 2000, 16-17], ha da sempre assunto un valore culturale e di testimonianza anche grazie alla presenza di luoghi meno nobili, come le infrastrutture, le industrie, i porti e gli aeroporti, ecc. [Settis, 2012; Augé, 2009]. Gli impianti nucleari, tuttavia, sono caratterizzati da una storia almeno in parte differente: come scrive Settis [2012, 72-73], «ognuno impara a ritagliare entro il proprio orizzonte vedute ancora accettabili», e gli impianti nucleari sono esclusi da queste vedute. Essi fanno parte di quelle porzioni di paesaggio, le quali vengono nascoste alla vista. Non sono definibili come luoghi e neanche come nonluoghi, perché se i luoghi sono vissuti dagli abitanti e i nonluoghi sono attraversati dai passeggeri [Augé, 2009], gli spazi del nucleare (ad eccezione di alcuni casi particolari⁶) occupano porzioni di territorio del tutto ignorate e dimenticate.

Un'analisi morfologica e tipologica dei territori ove sono inseriti gli stabilimenti nucleari fa emergere alcune considerazioni. In questa analisi, il contesto italiano riveste un ruolo privilegiato per la reperibilità dei dati dei quattro impianti in *decommissioning* presenti.

Marginalità e riappropriazione dei paesaggi dell'energia nucleare

I paesaggi marginali del post-nucleare: l'esempio italiano

In Italia la storia del declino dell'energia nucleare

è iniziata con le prime manifestazioni a Roma nel 1979, nelle quali più di ventimila persone protestarono contro la costruzione di una nuova centrale a Montalto di Castro e contro la riapertura della centrale del Garigliano, chiusa per manutenzione dal 1978. Le fotografie, reperibili negli archivi online, dei raduni e degli striscioni della lotta al nucleare in parata nei territori delle centrali, appartengono alla memoria collettiva di molte generazioni, e ancora oggi generano un forte senso di lontananza e distacco verso le centrali ormai chiuse, quasi come se esse debbano essere consegnate all'oblio nella memoria collettiva [Prosperi, 2021].

Con i successivi referendum abrogativi dell'8 e del 9 novembre 1987, i cittadini italiani sancirono la chiusura definitiva delle quattro centrali nucleari di Trino (Piemonte), Caorso (Emilia-Romagna), Latina (Lazio) e del Garigliano (Campania), e l'interruzione della costruzione della centrale di Montalto di Castro in Lazio. I paesaggi nei quali queste centrali ancora oggi si inseriscono, possono essere analizzati per comprendere se, quanto e in quale modo questi impianti si scontrino con l'immaginario e i valori degli abitanti degli stessi territori.

Analizzando questi casi studio è possibile rilevare una considerevole distanza interposta tra le centrali e gli insediamenti urbani. Questa distanza è anche e soprattutto l'esito formale di rigide normative per la sicurezza dell'impianto e per la salubrità ambientale. Al termine della vita produttiva e della bonifica della centrale, tuttavia, questa distanza (nei fatti, non più necessaria) diviene la condizione imprescindibile per instaurare fragili equilibri di prossimità a insediamenti urbani. Equilibri che prevedono, per esempio, la presenza estensiva di terreni boschivi utili a nascondere alla vista gli impianti. Sebbene alcuni edifici interni alle centrali costituiscano dei veri e propri landmark (è il caso delle ciminiere, delle antenne radar o delle alte torri evaporative), non risulta facile scorgere questi luoghi, se non da molto lontano. Luoghi che, anche nel momento in cui si decidesse o si riuscisse ad avvicinarsi, risultano estremamente chiusi verso l'esterno: le centrali nucleari sono recintate, i suoi edifici sono inclusi entro confini netti e invalicabili. La prossimità tra gli abitanti e questi stabilimenti, sebbene già il più possibile scoraggiata, qui si interrompe in modo definitivo e risolutorio. I cartelli di invalicabilità e di divieto d'accesso, di pericolo o di videosorveglianza,



Fig. 2. Tennessee Valley, Phipps Bend Nuclear Power Plant Spring 2016, veduta aerea delle macerie della stazione nucleare abbandonata (foto di R. Clifton – licenza Creative Commons 4.0 International).

richiamano subito a Marc Augé [2009], il quale parla di luoghi che comunicano anche attraverso i testi e le parole che propongono.

Il fatto che le centrali nucleari attive siano luoghi non accessibili per ragioni di sicurezza è chiaro ed è comprensibile. Al contrario, che la loro chiusura resti tale anche dopo l'interruzione dell'attività produttiva, dopo l'esportazione delle scorie e al termine dei lavori di bonifica, contribuisce da un lato ad aumentare il sentimento di sospetto e paura, e dall'altro a imporre una distanza fisica e simbolica tra territorio e abitanti. I luoghi del nucleare dismessi o abbandonati sono rimasti e rimangono tutt'ora dei luoghi che è possibile definire come marginali. Marginali (da enciclopedia Treccani «[...] che è al margine, che costituisce un margine») perché posti ai confini del territorio comunale, il più distante possibile dai centri abitati (come a Trino, Caorso e Garigliano) o almeno dai più importanti e popolosi (come nel caso di Latina). Marginali all'interno dei panorami interiori degli abitanti [Settis, 2012], del loro immaginario e dei loro sguardi⁷. E marginali in parte anche perché definiscono dei margini, ritagliano una porzione di territorio e la separano dal contesto circostante. Le centrali nucleari resistono infatti negli anni come

elementi di rottura del paesaggio: non partecipano alla costruzione di un'immagine uniforme e non definiscono geometrie e morfologie in grado di integrarsi con i sistemi orografici e infrastrutturali del territorio.

Comunità locali e la riappropriazione del territorio: il caso di Brennilis

Sebbene con aspetti ogni volta differenti e caratteristici, il destino di questi luoghi sospesi – quando non si risolve rapidamente con una completa dismissione a causa di problemi burocratici, politici, economici o ambientali – sembra essere analogo in paesi e contesti differenti. La centrale di Montalto di Castro⁸ in Italia, per esempio, mantiene tutte le caratteristiche di un cantiere interrotto e mai terminato, e contemporaneamente le centrali abbandonate come Phipps Bend nel Tennessee (USA) [Fig. 2] o a Zarnowiec in Polonia [Fig. 3], per citarne solo due fra molte, assumono l'aspetto di macerie post-belliche [Augé, 2004]. Questi luoghi abbandonati, considerati oggi come resti post-industriali da demolire al fine di rigenerare un paesaggio dall'aspetto più naturale, contengono invece intrinsecamente il potenziale



Fig. 3. Zamowiec, Ejz bloki, veduta aerea del complesso abbandonato della centrale di Zamowiec (foto di M. Kotas – licenza Creative Commons 2.5 Generic)

per entrare a far parte del paesaggio ed innovarne forme e significati [Berger, 2007].

Gli esempi appena riportati consentono di astrarre il problema dei paesaggi del nucleare e del post-nucleare dalla sola casistica italiana ad un panorama che è invece esteso all'intera area geografica europea (se non alla dimensione globale).

Il rapporto conflittuale che si instaura nello scontro tra le aspirazioni condivise delle comunità locali, la programmazione delle più convenienti dinamiche di mercato, le decisioni politiche prese a livello regionale o nazionale, e la posizione sostenuta dalle associazioni ambientaliste, si manifesta in modo evidente in alcuni casi eclatanti.

Tra questi è possibile citare il caso della centrale elettronucleare di Brennilis, nella regione della Bretagna (Francia). La centrale, inaugurata nel 1965 come prototipo industriale innovativo per la tecnica utilizzata, fu in pochi decenni abbandonata a causa dello sviluppo di tecnologie più efficienti e redditizie. Dopo soli vent'anni di attività, la sua chiusura nel 1985⁹ ha innescato un importante dibattito politico e sociale che prosegue ancora oggi. Ciò che è particolarmente interessante in questo caso studio, è che il dibattito conflittuale circa il futuro di questo luogo procede da quasi

quarant'anni, quando in effetti la centrale nucleare è stata operativa e produttiva per la metà del tempo. Nel corso di questo dibattito il futuro di Brennilis resta in sospeso, mentre la fase di decostruzione – «un passo normale nella vita di una centrale nucleare» [EDF, 2000, 7] – appare ancora oggi un argomento socialmente e politicamente controverso.

Nel mese di novembre del 2021 il prefetto della provincia del Finistère (nella quale si trova l'impianto) ha avviato una *enquête publique* in merito a modalità, tempistiche e operazioni di smantellamento, aprendo così il dibattito alle consultazioni pubbliche. È stato altresì istituito l'obbligo per la società energetica francese *Edf* non solo di informare periodicamente i cittadini, ma anche di raccogliergli le valutazioni e le controproposte. Nella lunga vicenda decisionale legata al futuro di questo ex-impianto, luogo che ha ridefinito per anni un'intera porzione di territorio e occupato un posto di primo piano nell'immagine del paesaggio di Brennilis, viene dopo anni inclusa anche la voce della comunità locale. Ciò significa che in questo caso è stata riconosciuta la necessità di riconnettere intere porzioni di territorio agli abitanti che dovranno tornare ad abitare e riappropriarsi di quei luoghi.

Nello scenario fino ad ora descritto, ed esemplificato in modo chiaro dal caso di Brennilis, la riapertura degli ex-siti nucleari verso il territorio appare un'azione necessaria per riunificare porzioni di paesaggi frammentati. La ricongiunzione tra questi spazi e gli abitanti del territorio costituisce l'unico modo per dare ad essi nuovamente lo statuto di luogo [Augé, 2009], e passare dalla noncurante prossimità alla loro riconnessione con spazi del quotidiano.

Le comunità locali, che in fase decisionale e progettuale delle centrali non sono stati coinvolti, e che sono stati esclusi da intere porzioni di territorio durante la fase operativa degli impianti, possono al contrario rivestire un ruolo strategico di primaria rilevanza in fase di *decommissioning*. La sfida, che può essere giocata solo dalle comunità locali, consiste nel riconnettere porzioni di territorio separate, per ricostruire paesaggi unitari nei quali gli abitanti stessi possano riconoscersi.

Le strategie progettuali per attuare questo ambizioso programma prevedono l'intervento sulle forme dei siti e sulle geometrie territoriali: connessioni, aperture, nuovi ingressi, demolizioni mirate e strategiche, eventuali integrazioni, ampliamenti o rinnovi. Tutte queste operazioni risultano giustificate solo dalla possibilità di identificare nuove funzioni per questi luoghi. Funzioni che possono essere di volta in volta indagate e proposte tenendo conto della specificità del luogo e della sua storia.

Le soluzioni possibili possono spaziare dal mantenimento della rovina (in casi emblematici o catastrofici) in grado di trascendere la Memoria per testimoniare la Storia [Prosperi, 2021], fino al riutilizzo *in toto* degli edifici adattandoli per nuove attività (il riuso adattivo o il progetto di parchi industriali [Desilvey, 2017] costituiscono solo due tra le molte opzioni possibili).

Conclusioni

Se si pensa alla trasformazione o alla conservazione del paesaggio, il tema della prossimità degli impianti nucleari si presenta come questione divisiva e generatrice di conflitti socio-politici.

I paesaggi nucleari sono costituiti da territori modificati dall'azione umana per un fine produttivo, che al termine della loro fase operativa entrano a fare parte di quei territori che Alan Berger [2007] definirebbe come "Drosscape". È in questo contesto che le comunità locali hanno l'opportunità di individuare strade percorribili per strategie

di connessione di frammenti di territorio e di ricostruzione dei paesaggi.

Il progetto del territorio possiede il potenziale per re-istaurare una prossimità a questi luoghi, tentando di passare dalla vicinanza al contatto, fino a un re-abitare dentro a quegli spazi. Si intende la parola "abitare" non in un senso letterale, ma etimologico come intendeva Martin Heidegger [1951, 96-97]: abitare come «fine che sta alla base di ogni costruire», e costruire come «modo in cui noi uomini "siamo" sulla terra».

I siti nucleari sono una testimonianza del nostro "essere sulla terra" come costruttori, come uomini che, per vivere, necessitano di energia. Una possibile strategia potrebbe essere proprio la valorizzazione di questo ruolo di testimonianza culturale: questi spazi potrebbero ospitare poli di un innovativo turismo della tecnologia atomica civile (questo è stato ipotizzato per esempio per il vastissimo complesso di Sellafield, in Cumbria, GB)¹⁰.

I siti dismessi e abbandonati devono poter essere abitati per riuscire a dare un senso a quelle costruzioni, per poter essere nuovamente convertiti in "luoghi" ed essere così nuovamente inseriti all'interno dell'immaginario degli abitanti.

Nel prendere in considerazione questa ipotesi, rivestono un ruolo di fondamentale importanza Alberto Magnaghi e la sua idea di "progetto locale" [2000]. «Ogni ciclo di territorializzazione, riorganizzando e trasformando il territorio, accumula e deposita una propria sapienza ambientale» [Magnaghi, 2000, 63]. I luoghi di produzione dell'energia nucleare fanno parte di uno specifico ciclo di territorializzazione dei paesaggi contemporanei, e collaborano al racconto della storia dell'uomo nell'epoca dell'Antropocene [Holtorf et al., 2021]. Come propongono gli archeologi Holtorf e Högberg [2021], questi luoghi devono essere progettati oggi con l'obiettivo di costruire negli anni che verranno consapevolezza sul presente e le sue future tracce e/o rovine.

O ancora, un possibile "atto territorializzante" [Magnaghi, 2000] potrebbe essere la ricerca di una massima riapertura di questi luoghi e la loro riconnessione al territorio – per superare l'isolamento generato dal periodo di attività – inserendo funzioni pubbliche o fortemente attrattive. Si pensi in questo caso ai già citati parchi industriali, o a campus di ricerca e innovazione, a nuovi centri civici a disposizione della cittadinanza, fino ad arrivare al progetto di parchi divertimento (ne costituisce un esempio il luna-park "Wunderland Kalkar" in Germania).

Per concludere, il presente contributo ha descritto la marginalità dei siti e dei paesaggi dell'energia nucleare, descrivendo come vivere in prossimità di questi luoghi spesso significativi prendere parte ad un conflitto sociale e politico che conduce alla frammentazione del territorio e dell'immaginario del paesaggio. Ciò che si desidera mettere in evidenza, tuttavia, è che una eventuale riapertura di questi siti verso il territorio, potrebbe offrire opportunità progettuali per gestire questa prossimità con equilibri differenti, fino a poter innescare una vera e propria integrazione, o co-esistenza, tra impianti energetici in disuso e luoghi dell'abitare.

Note

1. L'esplosione del reattore n.4 della centrale nucleare di Černobyl' avvenne nella notte del 26 aprile 1986. A causa dell'incidente vennero sprigionati ingenti quantità di gas tossici e radioattivi [Plokhy, 2019]; ancora oggi la centrale e il vicino villaggio di Prypjat' appaiono come insediamenti-fantasma.
2. Nel marzo del 2011 il terremoto e il maremoto del Tohoku generarono un'onda di tsunami che superò le barriere ed inondò la centrale di Fukushima, con conseguente meltdown completo di tutti e tre i reattori. È generalmente considerato il più grave incidente della storia del nucleare civile dopo Černobyl'.
3. Nel marzo del 1979, a seguito di un incendio nel circuito secondario di refrigerazione, la centrale nucleare di Three Miles Island ebbe consistenti perdite di gas e iodio radioattivi.
4. Si intende il pericolo come la possibilità che si verifichi un dato evento incidentale a determinate condizioni, e il rischio come la probabilità che tale evento si verifichi in uno specifico contesto.
5. Negli ultimi decenni si è investito per l'aumento di sicurezza e salubrità degli impianti energetici di differente natura; le tecniche e le tecnologie recenti consentono per esempio l'abitabilità di territori prossimi agli stabilimenti nucleari.
6. Alcuni casi emblematici, come lo stesso Černobyl', non sono ignorati dai turisti o dai media internazionali; tuttavia, ciò è direttamente connesso al ricordo del dramma, più che all'interiorizzazione di un paesaggio da parte della società ucraina.
7. Fu August W. von Schlegel ad affermare che «Il paesaggio non esiste se non nell'occhio dello spettatore» [Settis, 2012].
8. La centrale nucleare mai attivata è stata solo parzialmente convertita nella centrale termoelettrica Alessandro Volta, attiva dal 1992 ad oggi. Della restante parte, mai conclusa, sono ancora visibili gli scheletri strutturali in calcestruzzo armato.
9. La centrale di Brennilis è la prima centrale nucleare civile di tutta la Francia nella quale sia stata avviata una procedura di smantellamento a seguito del definitivo *shutdown*.
10. La centrale Calder-Hall Sellafield, in fase di dismissione dal 2003, ha dimensioni tanto estese e comporterebbe costi per il *decommissioning* tanto ingenti da spingere il governo del Regno Unito a prendere in considerazione ipotesi di riuso per un innovativo polo di ricerca e per l'inaugurazione di un turismo nucleare [Sellafield Ltd, 2019].

Riccardo Ronzani, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura. Storia e Progetto
Politecnico di Torino
riccardo.ronzani@polito.it

Bibliografia

- Augé M. (2004). *Rovine e Macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri Editore, Torino (ed.orig.: *Le temps en ruines*, Editions Galilée, Parigi, 2003).
- Augé M. (2009). *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Edizioni Eléuthera, Opera, Milano (ed. orig.: *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Parigi, 1992).
- Berger A. (2007). *Drosscape: wasting land in urban America*, Princeton Architectural Press, Princeton, New Jersey.
- Colombo U. (2000). *Energia. Storia e Scenari*, Donzelli Editore, Roma (ed. orig.: 1996).
- De Luca G. (2012). *Effetto NIMBY*, in Dizionario di Economia e Finanza, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Dematteis G. (2021). *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Donzelli Editore, Roma.
- EDF (2020). *Centrale nucléaire en démantèlement de Brennilis*, Dossier de Presse.
- Heidegger M. (1951). "Costruire, Abitare e Pensare", in Vattimo G. (a cura di, 1976). *Saggi e Discorsi*, Mursia, Milano.
- Hirschberg S., Spiekerman G., Dones R. (1998). *Severe Accidents in the Energy Sector*, Paul Scherrer Institut, Zurigo.
- Holtorf C., Högberg A. (2021). *Cultural Heritage and the Future*, Routledge, New York.
- Longo L. (2020). "L'energia nucleare in Europa (e in Italia)", *Start Magazine*, rivista online.
- Magnaghi A. (2000). *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri Editore, Torino.
- Nocenti M. (2007). *Vivere l'innocenza. Sociologia, politica e cultura del rischio ambientale nelle insicurezze da inquinamento elettromagnetico*, Franco Angeli Editore, Milano (ed. orig.: 2002).
- Plokhly S. (2019). *Chernobyl. Storia di una catastrofe nucleare*, Rizzoli, Segrate (ed. orig.: *Chernobyl. History of a tragedy*, Allen Lane, Londra, 2018).
- Prosperi A. (2021). *Un tempo senza storia. La distruzione del passato*, Giulio Einaudi Editore, Torino.
- Sellafield Ltd (settembre 2019). *Annual Report 2017-2018*.
- Semenza E. (2002). *La storia del Vajont raccontata dal geologo che ha scoperto la frana*, Tecomproject, Ferrara.
- Settis S. (2012). *Paesaggio Costituzione Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Giulio Einaudi Editore, Torino (ed. orig.: 2010).
- Smil V. (2000). *Storia dell'energia*, il Mulino, Bologna (ed. orig.: *Energy in world history (Essay in world history)*, Taylor and Francis Group, New York, 1994).
- Tribunals of Inquiry (1966). *Report of the tribunal appointed to inquire into the disaster at Aberfan on October 21st, 1966*, Her Majesty's Stationery Office, Londra.



Immagine di apertura: H. Fathy, New Barris Village, 1945-47 (Archnet).

Spazi aperti di comunità in ambito climatico Mediterraneo.

Il caso di Hassan Fathy in Egitto

Sezione I – Il tema

Martina Scozzari

The complexity of the relationship between architecture and the Mediterranean climate, in energy regimes and resource scarcity, requires special attention. Specifically, the article aims to explore how community spaces can become design subjects, intervening in climatic, environmental, social, and cultural features. Hassan Fathy's architecture, in particular the two schools in New Gournah and Fares, offer a different key to understanding man, climate, culture, technology, and education. A relationship that is still evolving today, calling architecture back to its educational and social focus.

Keywords: Climate Change, Mediterranean Architecture, Community Spaces, Binding Design Regime, Hassan Fathy

Introduzione

Nel corso dei secoli, il complesso rapporto tra architettura e clima, in ambito mediterraneo, ha custodito particolari connotazioni che accentuano la fruizione degli spazi intermedi o di soglia. A differenza delle regioni poste a latitudini più estreme, le condizioni climatiche mediterranee, determinano una moltitudine di variazioni lievi, ma intense, nelle quali la complessità del controllo spaziale accresce e, dove le soluzioni compositive risultano fundamentalmente legate al microclima locale specifico e agli aspetti di cultura materiale.

Con il progressivo aumento delle temperature, la modifica delle condizioni atmosferiche dell'aria, dell'acqua e del suolo, il cambiamento climatico rende la città e l'architettura di cui è composta, il luogo privilegiato in cui sperimentare nuovi temi e nuovi modi distributivi, spaziali e fisiologici, in un'interfaccia continua con clima e i suoi parametri. Analizzare gli spazi di comunità delle città del mediterraneo, comporta l'acquisizione di una necessaria coscienza sulle diverse realtà, indagando le figure formali dell'organismo urbano, le morfologie insediative, la tipologia e, in particolar modo, il

rapporto tra spazio pubblico e regimi climatici vincolanti. La configurazione degli edifici, il loro orientamento e la loro disposizione nello spazio creano uno specifico microclima per ogni sito, rifiniti dal disegno degli spazi aperti come: piazze, logge, strade, corti e giardini.

A tal fine, l'articolo si propone di indagare il rapporto tra spazi di comunità in ambito climatico mediterraneo, come il risultato di una stretta relazione tra il progetto di architettura e l'emergenza climatica, in continua evoluzione. In particolare, si esamineranno due esempi di progetti scolastici, in condizioni di scarsità delle risorse energetiche e tecnologiche, descrivendo la coesistenza tra i parametri climatici ed i principi compositivi architettonici tra gli spazi degli edifici.

L'ambito climatico Mediterraneo

Sin dall'Illuminismo, il Mediterraneo ha lambito le sponde dello sviluppo dell'architettura moderna, identificandolo come punto di incontro [Braudel, 1985] di numerose e diversificate realtà culturali, economiche e sociali. Il paesaggio, il clima, l'intensità delle relazioni, determinano la qualità degli spazi e della città influenzando i caratteri morfologici e

tipologici dell'architettura. Ma cosa si intende per Mediterraneo? [Fig. 1]

Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre (...) Tutto questo perché il Mediterraneo è un crocevia antichissimo. Da millenni tutto vi confluisce, complicandone e arricchendone la storia [Braudel 1985, 7-8].

Definire l'ambito climatico Mediterraneo, vuol dire analizzare le diverse realtà che lo compongono: le figure formali dell'organismo urbano, le morfologie insediative, le tipologie architettoniche e, soprattutto, gli spazi aperti di comunità, tenendo sempre conto di essere di fronte a un regime climatico vincolante. Ad oggi il Mediterraneo, si può intendere come esteso a comprendere territori numerosi e distinti: dai Balcani, all'Asia Minore, alla penisola Iberica, dalla Sicilia all'Africa del Nord. Si potrebbe ritenere, ad un primo approccio, che le condizioni climatiche, nelle regioni del mar Mediterraneo, influenzino in maniera meno incisiva l'architettura rispetto alle condizioni che caratterizzano i Paesi occidentali o degli ambienti desertici, tipici del Medio Oriente e Sud Africa. In realtà, la complessità nel controllo

del progetto architettonico, si accresce nei climi nei quali le variazioni risultino più lievi con problemi sociali e culturali differenti, definendo necessarie soluzioni progettuali legate al microclima locale e agli aspetti culturali stessi. Definito come un "sorvegliato speciale"¹, il mar Mediterraneo è *de facto*, il luogo dove il cambiamento climatico si evolve con maggior velocità e dove gli impatti si intensificheranno nel prossimo futuro. La complessità di questo sistema ha determinato, negli anni, diverse soluzioni progettuali per il controllo ambientale, cercando di risolvere le necessità di tipo igrometriche, pluviometriche e anemometriche.

Nello specifico, potremmo sostenere che nel mar Mediterraneo, il controllo dei parametri climatici non si esaurisce soltanto attraverso le singole soluzioni architettoniche, ma va verificato per il tramite di un'intensa interrelazione di elementi ambientali, culturali e sociali. Si identifica così una costante mediazione tra interno ed esterno, che consente la creazione di microclimi favorevoli in grado di esser vissuti nei diversi periodi dell'anno, a cui corrisponde molto spesso, una strutturazione delle attività e delle relazioni sociali all'interno degli spazi aperti di comunità. Occorre quindi estendere l'attenzione



Fig. 1. Braudel F., Mediterraneo, (da Braudel F. (1996). Il Mediterraneo: lo spazio la storia gli uomini le tradizioni, Bompiani, Milano).

alle ragioni del confort e dell'abitare, al di là di una semplice attenzione al clima, verso questioni di carattere squisitamente compositivo. Variazioni tra pieni e vuoti, nei cromatismi, nell'involucro, nelle coperture e nei principi distributivi degli ambienti, dimostrano come gli aspetti climatici possano influenzare la conformazione architettonica. Ma allo stesso modo, dimostrano come il generico riferimento alle questioni puramente climatiche, da sé, non sia sufficiente per determinare una qualità dell'abitare, ma che, come sempre accade, la fruizione e la permanenza in uno spazio dipendano anche dai valori soggettivi, psicologici e sociali.

Spatia civitatis

Gli spazi aperti di comunità definiscono l'identità delle città, divenendo punti di incontro, luoghi pubblici e nodi di scambio. Da sempre, le città mediterranee hanno dimostrato una grande capacità nell'inglobare diverse culture, climi, storie reinventando gli spazi di vita e metabolizzando questi valori all'interno del processo progettuale.

Le relazioni spaziali e sociali influenzano l'esperienza dei luoghi e le attività dei fruitori come; spostarsi, dialogare, camminare e sostare. Una città in grado di favorire gli incontri è caratterizzata da luoghi in cui risulta possibile svolgere diverse pratiche, attraverso le principali attività per la comunicazione, siano essi; contatti passivi, incontri, conversazioni o eventi. Secondo Jan Gehl, nel suo "Life Between Buildings" [2001] è in tali luoghi che risulta individuabile una dimensione dell'architettura, nella quale si concretizza l'interazione tra gli individui, la percezione sociale, la ricreazione urbana, l'esperienza sensoriale della vita cittadina. Ai fini di una valutazione del valore degli spazi pubblici e della qualità della vita collettiva svolta tra gli edifici, occorre analizzare le caratteristiche di questi spazi, la disamina della vita sociale e, sulla base di queste indicazioni, acquisire una conoscenza sostanziale dell'utilizzo della città. Emerge una riflessione sulla perdita del valore degli spazi di relazione storici, nello svolgere la propria funzione di luoghi di incontro, scambio e mediazione. Non a caso, nell'era postmoderna, lo spazio pubblico è ridotto alla sua geometria, determinando esclusivamente degli allargamenti spaziali in grado di ospitare una notevole quantità di persone nello stesso luogo. Una riflessione sulle città del Mediterraneo e sulla valenza del concetto di spazio, permette la riconoscibilità di quest'ultima, come luogo di scambio ed incontro, ma allo stesso

tempo di crisi, conflitto e di opportunità. Opportunità in grado di avviare processi di salvaguardia dell'identità sociale, culturale e naturale, attraverso interventi di riqualificazione urbana che tendono ad incarnarsi all'interno del progetto architettonico attraverso l'ausilio dei parametri climatici, sociali e culturali.

I condizionamenti climatici che in passato hanno dato origine allo spazio pubblico, oggi tornano in vigore all'interno dei processi compositivi, promuovendo progetti urbani² in grado di riqualificare tale spazio, non per il suo valore monumentale, storico ed estetico, ma per fornire valide risposte al cambiamento climatico che, nelle nostre città si va manifestando attraverso fenomeni estremi. Gli spazi di relazione possono contribuire alla valorizzazione dei caratteri della città del Mediterraneo, favorendo l'interscambio, come avveniva in tempi più remoti e rispondendo alle questioni climatiche. La progettazione e la riformulazione di nuovi spazi di comunità, potrebbe rilevarsi come una strategia utile alla determinazione di nuove centralità, in grado di stabilire una nuova autenticità dei luoghi, in termini formali e funzionali, come essenza stessa dell'identità di un centro urbano.

Il caso delle scuole di New Gournia e la Scuola di Fares

Il rapporto tra la cultura e il benessere fisico, sociale e ambientale maturato in relazione a regimi energetici vincolanti, è materia da sempre centrale nel campo della progettazione architettonica. L'intreccio tra i caratteri dedicati a rendere gli ambienti più propizi all'abitare e le intenzionalità estetiche, costituiscono l'essenza del progetto e governa le scelte compositive. La contezza di vivere gli spazi della città, determina una frammentazione tra lo spazio interno e lo spazio intermedio, formulando relazioni complesse fra la dimensione individuale e la dimensione collettiva, tra lo spazio pubblico e privato. Comporre questi dualismi permette di pensare l'architettura come parte di un'ecologia politica della città [Latour, 1993]. Nella città del Mediterraneo gli spazi di comunità, anche se rappresentati da singoli episodi architettonici autonomi e riconoscibili, si riconducevano contestualmente alla costruzione dell'impianto urbano. Attraverso il processo di condivisione degli stessi, l'identità si rafforza spingendo la collettività ad un livello di riconoscibilità emotiva con il proprio spazio, manifestando sentimenti di appartenenza e attaccamento.

Per queste collettività, tali spazi si trasformano in

luoghi: ad essi viene attribuito un carattere, una dimensione, una personalità che li rende unici, diversi. Si tratta di un carattere identitario che, oltre all'aspetto culturale e storico, viene alimentato e rafforzato dall'esperienza estetica dello spazio pubblico.

Si può dire che un architetto ha raggiunto il suo scopo solo se ha saputo creare un'atmosfera di bellezza e cultura all'interno di una comunità, nella quale ogni cittadino si sente consapevole della propria individualità ed orgoglioso della città a cui appartiene.

Proprio Hassan Fathy [1998, 56-64] struttura la sua intera ricerca progettuale intorno alla questione linguistica, identitaria, sociale e culturale in un

preciso momento storico in cui l'Egitto risultava ancora vincolato al suo passato di dominazione straniera e necessitava di ridefinire una propria identità nazionale. Sulla base di ricerche analitico comparative, attraverso la classificazione di forme costruttive specifiche, Fathy si impegna nella definizione di soluzioni costruttive adatte al presente. L'architetto riprende dalla tradizione, il modo di individuare esempi in grado di soddisfare delle condizioni analoghe a quelle di progetto, trasponendole all'interno del processo compositivo in modo da stabilire una relazione con i fattori climatici, culturali e sociali. Si configura una nuova metodologia progettuale, dove il clima non si limita esclusivamente alla soluzione tecnologica e strumentale, ma piuttosto,

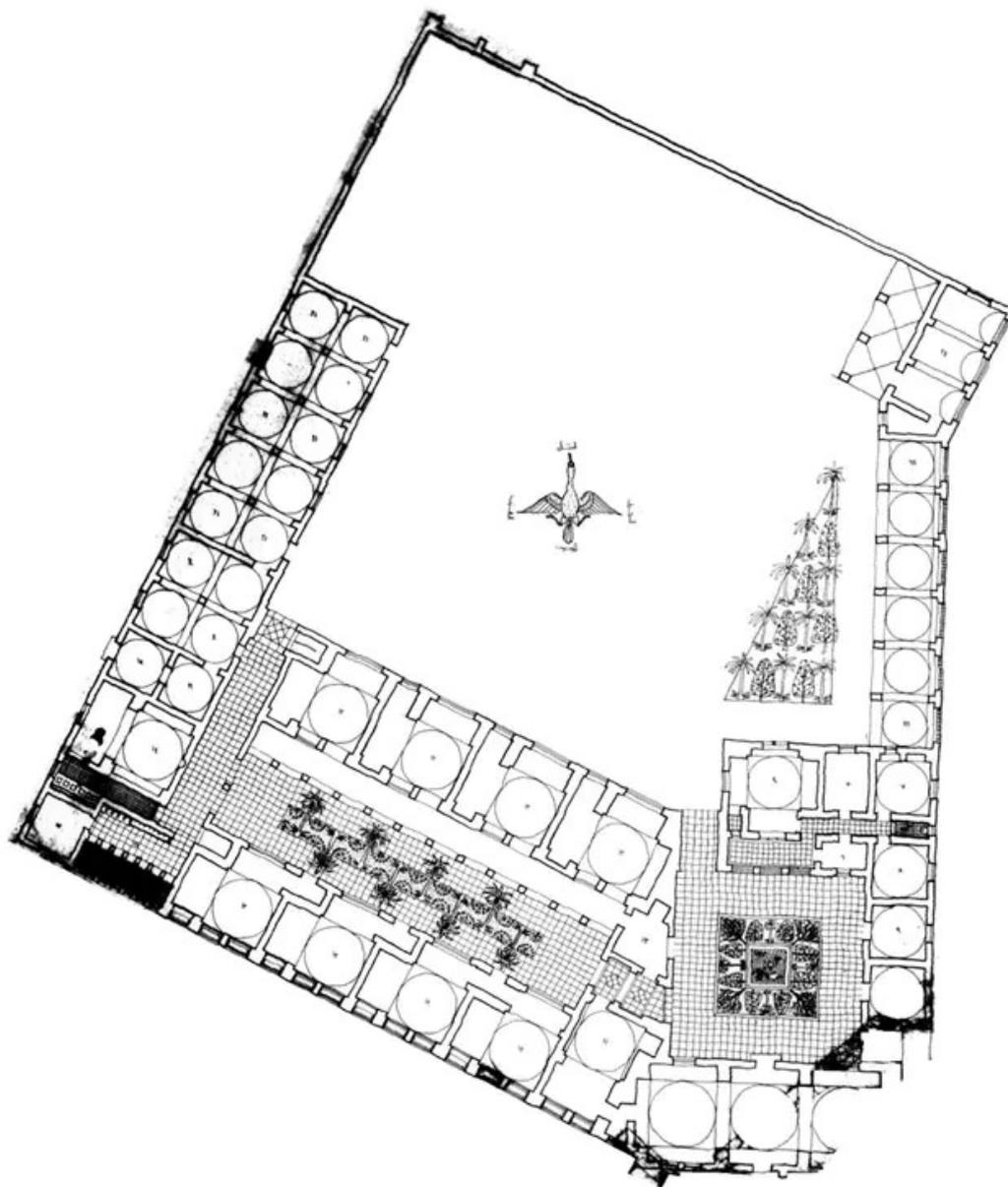


Fig. 2. Fathy H., Scuola maschile di New Gourna, pianta, 1945 (tratto da Aga Khan Trust for Culture; Archnet).



Fig. 3. Viollet R., *New Gourna Boys, Primary School* (tratto da Taw T., "New Gourna Village, Luxor, Egitto", *Architecture-in-Development*, 2011).

come una netta congiunzione tra cultura e tradizione. È evidente come i parametri climatici all'interno del processo compositivo tendono a coincidere con le norme della tradizione e, nello specifico, si evidenzia come egli attui una corrispondenza tra il clima e la tradizione stessa per mezzo dell'ambiente; sia esso costruito o naturale, all'interno dei sistemi di scelte di cui il progetto si compone.

Lo spazio che percepiamo tra le mura di una stanza, un cortile, una strada o una piazza è sempre l'indicazione di un'identità popolare. (...) Il senso dello spazio prodotto dall'uomo è considerato uno dei fattori basilari dell'espressione architettonica. Se uno spazio non comunica un sentimento arabo non possiamo accordargli nazionalità araba, non importa quali elementi decorativi siano usati [Fathy, 1967, 59-60].

Così le architetture dell'antico Egitto, sia domestiche che urbane della città araba assumono lo stesso valore e coesistono in una dimensione atemporale e di prossimità. Pertanto, non solo nelle residenze, ma anche negli edifici pubblici e nella città, si

dispongono gli spazi in modo da costruire un nucleo centrale, spesso rappresentato dalla corte, in grado di suscitare un sentimento identitario.

Significativo è l'esempio di New Gourna Village [Fig. 2], realizzato tra il 1946 e il 1952 e collocato sulla sponda occidentale del fiume Nilo, il villaggio era stato inizialmente richiesto dal Dipartimento Egiziano delle Antichità ai fini della ricollocazione della comunità di Old Gourna, la cui attività principale consisteva nello scavo delle rovine per il commercio dei reperti archeologici. In particolare, nel villaggio è presente una gerarchia architettonica, leggibile attraverso il sistema degli spazi aperti; la strada interna principale si espande fino a configurare una piazza pubblica attorno alla quale si svolgono molte delle attività della comunità. Composto da numerosi servizi, tra cui due scuole, una maschile e una femminile, [Fig. 3] inizialmente non presenti all'interno dell'antico villaggio e da residenze organizzate in lotti irregolari. L'intero villaggio fu realizzato in mattoni di terra cruda, tradizionalmente diffusa nella regione e interamente composto da archi, volte, cupole,

fontane, camini e gradini. Le scuole di New Gourna sono tra i primi progetti in cui Fathy si confronta con il tema dell'edificio scolastico, sviluppando una serie di ragionamenti che saranno portati a compimento alcuni anni più tardi nel progetto della scuola di Fares. Sia nelle scuole di New Gourna che di Fares, la pianta si caratterizza da uno spazio a corte aperto su un lato e strutturato sulla base di moduli, ma con alcune differenze; nella scuola di New Gourna i moduli

sono dotati di camino-vento e costituiscono il cuore dell'unità compositiva ed educatrice del progetto, mentre nella scuola di Fares [Fig. 4], le classi occupano il lato nord e sud rispetto alla corte stessa basandosi sul principio compositivo della *Qa'a*³ (uno spazio quadrato coperto con cupola ospita i banchi degli studenti). A quest'ultimo si affianca uno spazio rettangolare per la docenza, contenente il *salsabil*⁴, che insieme al canale e *fiskia* determinano un unico

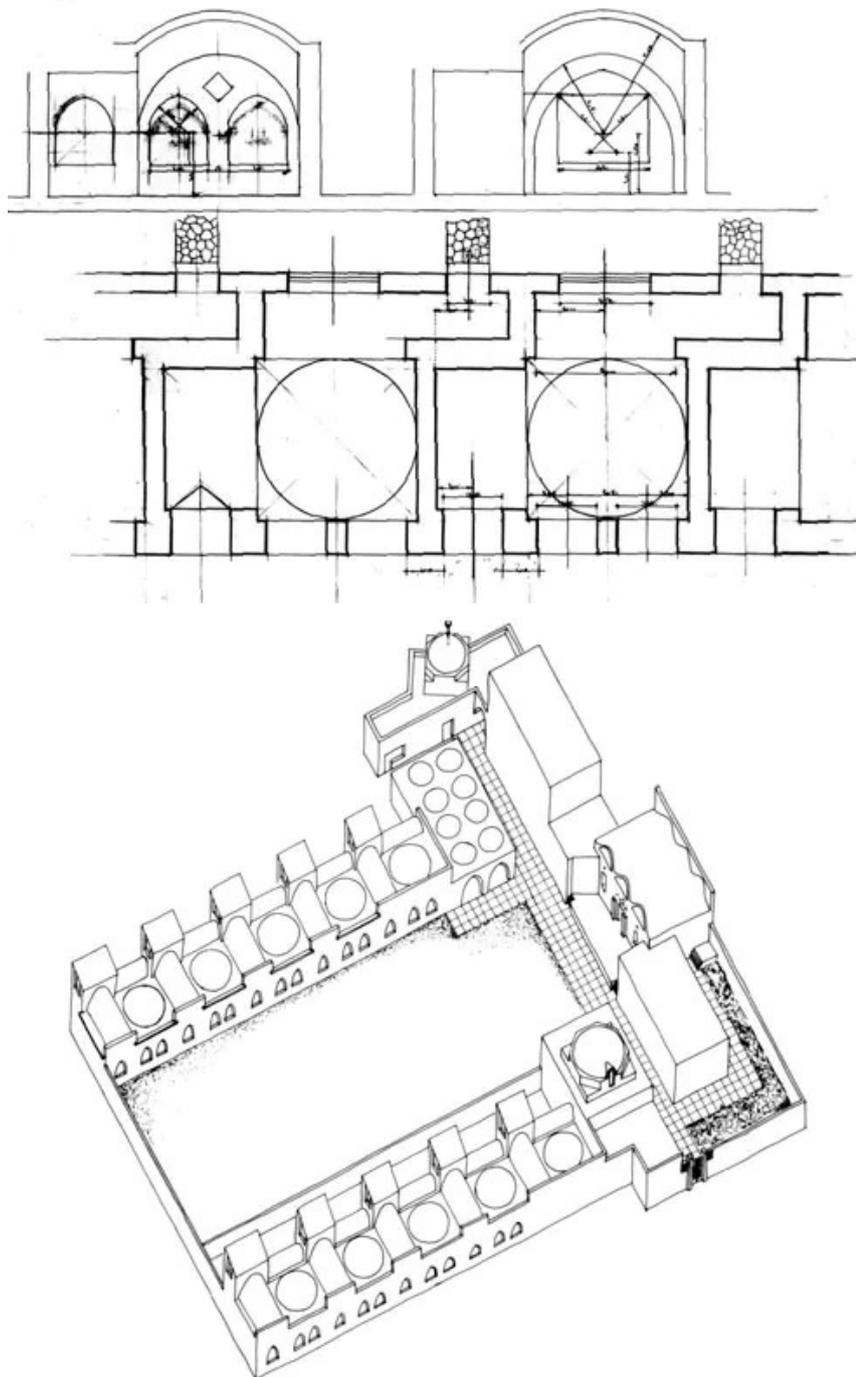


Fig. 4. Fathy H., Scuola di Fares, studio della pianta e delle sezioni delle classi 1956 (tratto da Bertini V., "Imparare, costruire, immaginare. Le scuole di Hassan Fathy", FAMagazine, 56, 2021).



Fig. 5. Fathy H., Gerarchia dello spazio aperto nel villaggio di New Gourma, (Archnet).

sistema di distribuzione dell'acqua, raffigurando la pietrificazione dell'asse principale della composizione planimetrica della *qa'a*, in cui la fontana determina la centralità. L'elemento ordinatore dell'impianto, anche in questo caso, è caratterizzato dalla ripetizione delle aule lungo i due lati della corte rettangolare, ripercorrendo il principio compositivo dell'architettura di Fathy: la connessione tra unità spaziali sulla base di una griglia ortogonale, conclusi da spazi collettivi dotati di propria individualità.

Conclusione

Nell'esaminare i progetti di New Gourma e Fares, diventa chiara la metodologia progettuale di Fathy, sintetizzabile nell'individuazione dei caratteri ambientali del progetto, con una particolare distinzione tra ambiente naturale e ambiente costruito, l'individuazione dei fattori rappresentativi della specifica condizione ambientale del territorio; climatici, sociali, demografici ed estetici. Ed infine, per concludere, la continua ricerca di progetti che, in condizioni ambientali analoghe, hanno definito chiare risposte ai problemi climatici, ambientali e sociali affrontati. Si declina così, un'architettura essenziale, in cui il coinvolgimento diretto degli abitanti nel processo di costruzione dei villaggi, risulta essere il

mezzo per una cooperazione, in grado di definire il ruolo dell'architettura nella crescita culturale e nello sviluppo dell'intera società.

Nonostante le esperienze brevemente riportate in questo articolo appaiano radicate in un contesto storico e geografico ben preciso, le innovazioni progettuali e tecnologiche qui utilizzate, risultano ancora oggi estremamente attuali. Gli spazi scolastici e di relazione di Hassan Fathy coniugano diverse questioni; sociali, climatiche, politiche, storiche e culturali. Il contributo più significativo riguarda il concetto di spazio pubblico ed urbano negli edifici scolastici, proponendo un modello socioculturale e riscrivendo gli spazi della città. Si attua un passaggio di scala, in cui i singoli isolati, considerati come un insieme di particelle, sono relazionati alle regole dello spazio urbano dell'oasi antica. E in particolare, nella successione delle trame urbane costituite da: strade, ballatoi, portici, corti, logge, slarghi e piazze interne all'isolato che Fathy applica i principi che caratterizzano lo spazio urbano della città araba tradizionale, applicandone soprattutto le strategie di natura climatica. Queste scelte, che prendono forma dalle caratteristiche del clima, e dove il senso dello spazio di comunità prodotto dall'uomo è considerato uno dei fattori principali dell'espressione architettonica, riescono a rispondere a quell'ideale

di architettura partecipata, individuata come unica possibile soluzione al problema dell'abitazione a basso costo.

In conclusione, le architetture e le parole del Maestro egiziano inducono a riflettere sulla necessità di fornire soluzioni progettuali contemporanee legate al microclima mediterraneo, le cui condizioni paesaggistiche, climatiche e le affinità contestuali e culturali, possano consentire delle relazioni significative e innovative nel progetto architettonico. I condizionamenti climatici che in passato hanno dato origine allo spazio pubblico oggi, tornano in vigore all'interno dei processi compositivi. Occorre declinare una nuova postura progettuale, in cui il rapporto tra l'architettura e l'emergenza climatica Mediterranea possa essere indagato per mezzo degli spazi intermedi - luogo di incontro e di interscambio ma allo stesso tempo di crisi, conflitto e opportunità. Vengono pertanto, promossi progetti urbani in grado di riprogettare e valorizzare i caratteri della città del Mediterraneo, grazie al principio della resistenza: sociale, naturale, materiale e climatica, tra gli spazi intermedi dell'architettura [Fig. 5].

Martina Scozzari, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
martina.scozzari @unipa.it

Note

1. Il mar Mediterraneo è definito dall'ENEA "l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile", come un sorvegliato speciale. In occasione della Giornata mondiale degli oceani, presenta un nuovo modello climatico per il Mediterraneo, denominato ENEA-RegESM. Il modello simula le dinamiche tra l'atmosfera e l'oceano, in relazione ai processi fisici e biologici che avvengono sulla superficie terrestre. «Nello studio del clima e del cambiamento climatico, i ricercatori di tutto il mondo ricorrono agli *earth system model*, ovvero modelli che descrivono il comportamento delle diverse componenti del sistema climatico globale e delle loro interazioni» come riporta Gianmaria Sannino [2021], responsabile Laboratorio di Modellistica Climatica e Impatti.

2. Esempio illustrato dalla proposta avanzata per la città di Parigi nel 2019, per la creazione di foreste urbane in grado di fornire ombra ed evapotraspirazione in grandi piazze minerali vuote che ad oggi non erano in grado di rispondere a tali esigenze. Il loro valore puramente estetico, viene ora declassato dalle ondate di calore e dal bisogno reale di rinfrescarsi che, fa rivivere il significato originale dello spazio pubblico, quello del socialismo termico, come riporta Philippe Rahm [2020, 70-71].

3. Sala d'accoglienza coperta prevalentemente all'interno delle architetture domestiche islamiche. Ispirato ai piani di edifici religiosi a quattro-*iwān*, a forma di croce. La caratteristica fondamentale del *qa'a* consiste, nel configurarsi come un sistema spaziale complesso progettato in base alla regola della centralità: ogni singolo spazio può divenire un nuovo centro intorno a cui costruire la propria moltiplicazione ed espansione. Sistema concluso da una serie di elementi fissi, invariati, con stabilite e precise relazioni tra loro, nate da una duplice istanza: il valore simbolico e la necessità di natura climatica.

4. Noto anche come *Shadirwan*, è un tipo di fontana verticale posta sulla parete di fondo di un *iwān*, costituita da una lastra di marmo intarsiata e lavorata. La lastra è collocata in maniera obliqua in modo da facilitare lo scorrere dell'acqua in superficie. Un canale scavato permette di portare l'acqua dal *sansabil* al centro della corte. Il raffreddamento per evaporazione fa raffreddare l'acqua e l'aria circostante mentre una parte dell'acqua evapora. La ventilazione passiva può essere utilizzata per massimizzare il flusso di aria insatura sulla superficie dell'acqua e portare l'aria raffreddata dove è necessaria nell'edificio.

Bibliografia

- Bertini V. (2021). "Imparare, costruire, immaginare. Le scuole di Hassan Fathy", *FAMagazine. Ricerche e progetti sull'architettura e la città*, 56, pp. 149-156.
- Braudel F. (1996). *Il Mediterraneo: lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Bompiani, Milano.
- Fathy H. (1977). *Baris. A Case Study in Rural Housing (New Valley-Kharga Oasis)*, Rural, Habitat.
- Fathy H. (1998). "Che cos'è una città? Trascrizione di una lezione tenuta all'Università di Al-Azhar nel 1967", *Casabella*, 653, 56-64.
- Fathy H. (2008). *Costruire con la gente: storia di un villaggio d'Egitto*, Jaca book, Milano.
- Gehl Jan. (2001). *Life between building: using public space*, Arkitektens forlag, Copenhagen.
- Latour B. (1993). *We Have Never Been Modern*, University Press, Harvard.
- Lejeune J.F., Sabatino M., Bergdoll B. (2016). *Nord-Sud: l'architettura moderna e il Mediterraneo*, List Lab, Trento.
- Mandoul T. Jac F., Lefebvre V., Hertweck F. (2012). *Les conférences de Malaquais n°2: Climats*, Infolio, Paris.
- Picone A. (2016). *Culture mediterranee dell'abitare*, CLEAN, Napoli.
- Picone A., D'Aimmo I., Salama A. (2009). *La casa araba d'Egitto: costruire con il clima dal vernacolo ai maestri contemporanei*, Jaca book, Milano.
- Rahm P. (2020). *Historie Naturelle de l'architecture*, Pavillon de l'Arsenal, Parigi.
- Sannino G. (2021). *Giornata Mondiale Oceani: da ENEA nuovo modello climatico per il Mediterraneo*, ENEA, Roma.
- Steele J. (1997). *An architecture for people: the complete works of Hassan Fathy*, Thames and Hudson, London.
- Zumbo L. (2005). *Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo, processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea*, Tesi di dottorato, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Sitografia

- <https://www.enea.it/it/Stampa/comunicati/giornata-mondiale-oceani-da-enea-nuovo-modello-climatico-per-il-mediterraneo> (ultima consultazione 27/04/2022).
- <https://issuu.com/artdefaire/docs/climats-1-487> (ultima consultazione 27/04/2022).
- <https://www.famagazine.it/index.php/famagazine/article/view/737/1855> (ultima consultazione 27/04/2022).
- <https://architectureindevelopment.org/project/30> (ultima consultazione 27/04/2022).

<https://www.archnet.org/sites/2608> (ultima consultazione 27/04/2022).

https://www.archnet.org/_next/image?url=https%3A%2F%2Fadmin.archnet.org%2Ffrails%2Factive_storage%2Fblobs%2FeyJfc mFpbHMiOnsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBdld0liwiZX hwljpu dWxsLCJwdXliOiJibG9iX2lkIn19--a290a0ebd4b35f4b9ab1537f0426c3f04cea50db%2FIHF1855.jpg&w=640&q=75 (ultima consultazione 27/04/2022).



Opening image: *Minerality and Naturality, Milanese Urban Fringe* (photo by Santus K., Sartorio S., Scaioli A.).

Enhancing structures of coexistences. Urban fringes, leftovers and climate fragilities

Sezione I – Il tema

Kevin Santus

Nature has been increasingly depleted in urban areas, creating many neglected leftovers, especially in urban fringes. Nevertheless, leftovers could represent a scattered space of coexistence, where the proximity between mineral and natural spaces creates unexpressed design potentialities.

The contribution envisions the possibility of working with this coexistence condition, designing adaptive structures to counteract the climate crisis. With this perspective, leftovers could represent an opportunity where today's unstable coexistence could be transformed to enhance urban resilience.

Keywords: Climate Fragilities, Climate change, Urban Adaptation, Urban resilience, Urban fringes

Introduction

The city margins always constituted a space of changing proximity between the mineral urbanity and the external naturality. However, this relationship faced a considerable transformation during the last century, highlighting an increased spatial conflict, where the two elements merged, and the vegetation became a neglected fragment within urban fringes. This condition sharpened the perceptible distance between the vegetation and the city, making us forget the necessary coexistence relationship between the parts. Nevertheless, the climate crisis imposes a transformation of urban fringes, where extreme events seem to intensify, urging to re-establish a necessary balance between minerality and naturality [Silva, 2021].

Thus, in a perspective of the imperative adaptation of urban areas [Kabisch et al., 2017], the contribution focuses on the possibility of enhancing the coexistence between naturality and minerality within urban fringes. Specifically, the first ones could be addressed by looking at the leftovers. These residual spaces seem to have grown independently from the built context, often developing fragments of

wilderness. Yet these spaces could be key-driver in establishing renewed balance between naturality and minerality. Indeed, leftovers become opportunities in contemporary cities, where the design and theoretical plan can hinge on a relationship between strategic actions and macroscopic complexities.

The dissertation reflects on this issue by connecting a theoretical approach with a design-driven experimentation that focuses on the mentioned themes, specifically looking at the Milanese urban fringe as an example case study to notice spatial proximities and possible coexistences.

Therefore, the contribution opens with the historical perspective that defines the architectural and urban theme of the city border, in which the relation between city and vegetation is highlighted. Here the notion of urban fringe is analyzed by relating its complex morphological condition, simultaneously reflecting on the project of open spaces. Often decayed, leftovers are described starting from the residual narrative that addressed them, reflecting on the cultural meaning that such areas could have for urban life. In this perspective, the contribution proposes to frame leftovers as an ecological potential for the city where to possibly enhance the adaptation

project. To portray this possibility, the paper shows some project assumptions derived from a doctoral workshop attended by the author at the Politecnico di Milano¹. The project is discussed as an empirical reflection that could relate and ground the theoretical position presented, interpreting the role of design in shaping new relationships of coexistence and describing how leftovers can meet the needs of the contemporary city in terms of climate adaptation.

City borders as an historical proximity

Looking at the past, the European city walls clearly defined the spatial dimension of the urban limit. The architecture of the fortifications marked the edge of the city, defining a precise thickness in the territory, defining the border to differentiate the space of the urbanity, internal to the walls, mainly mineral and where to dwell, and a space outside the walls, so the unexpected, mainly rural, forested, vegetal. The construction of the border meant to physically

perimeter economic and social conditions, defining not only protection to the city but placing a distance between the built environment and the wild nature [Benevolo et al., 2011; Intagliata et al., 2020].

The proximity between the inside and outside defined a break in the territory. However, a different relationship of closeness between nature and the city could also be identified inside the walls. As can be observed in various representations from the Middle Age onwards [Fig. 1], vegetation spaces persisted inside the walled cities, primarily for production purposes, designed as reserve in prolonged sieges. The need for these spaces becomes evident, observable in the need for new urban walls in the moments of total filling of the spaces inside the walls, highlighting the necessary coexistence between the two elements for urban life, especially in times of crisis.

Therefore, we can understand how this relationship of interdependence and internal proximity to the walls sanctioned a balance between minerality and

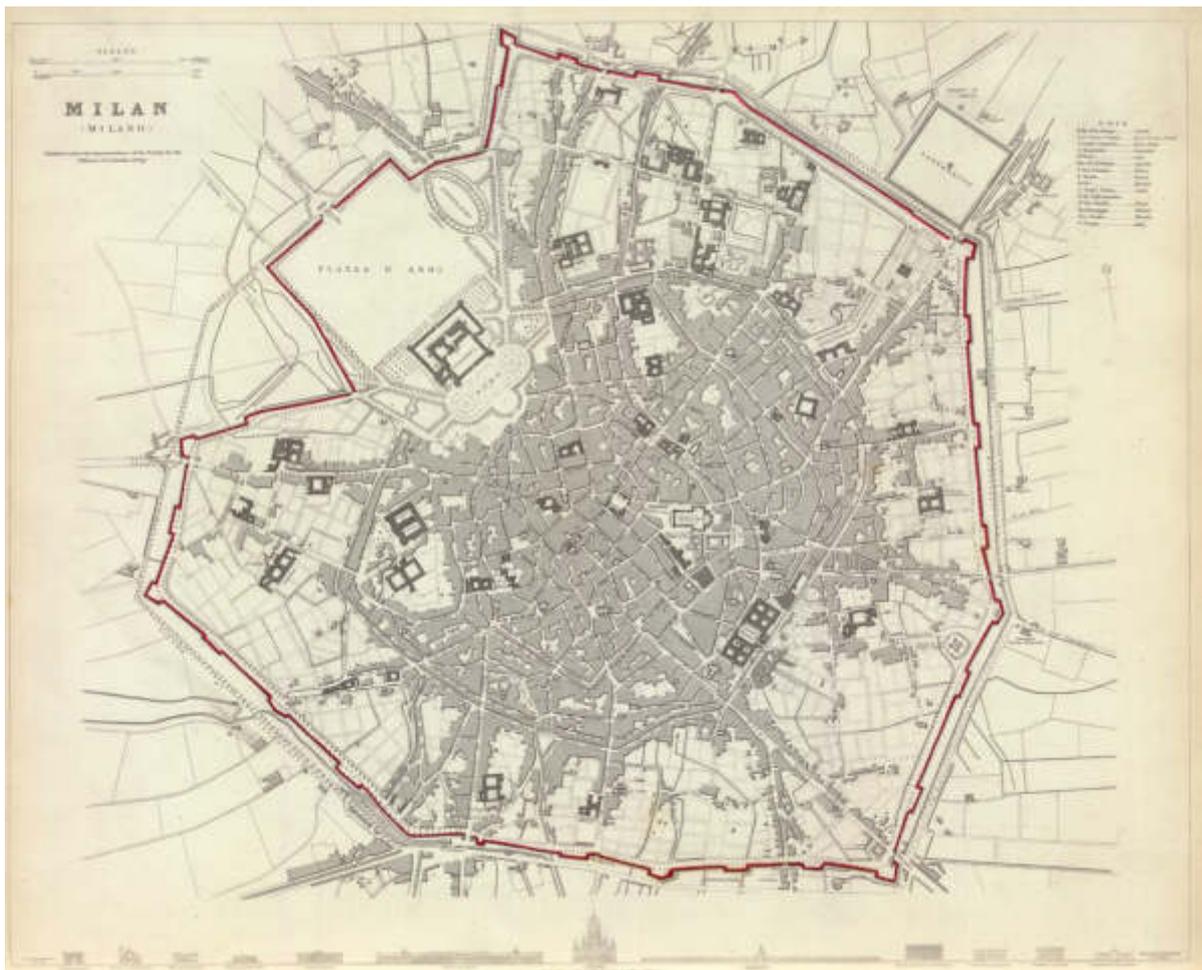


Fig. 1. Milan. Inside the perimeter of the city wall it's possible to notice various agricultural areas, defining the urban texture, 1832 (drawing by Barnhard Clarke W.).

vegetation, where nature was a controlled urban element to provide food and somehow allow the urban metabolism.

In the 19th century, following the demographic pressure, as well as the changed economic condition of cities, several of the leading European cities saw a fundamental restructuring of the urban edges, with a frequent dismantling of the walls, in the face of a subsequent expansion of the urbanized area towards the outskirts [Gravagnuolo, 1991].

In this way, the previous balance between minerality and naturality within the urban perimeter gradually blurred, defining new urban morphologies and new relationships with the territory.

The voracious consumption of soil caused by the construction of new parts of the city, and the sudden increase in infrastructural spaces, sanctioned a conflictual relationship between vegetation and mineral spaces, whose traces we can still observe today. The space on the margin became a mixed place where complex forms of the territory intersect between rural fragments, infrastructures, and inhabited islands.

The city's limits gradually transformed into a city edge, defining the so-called "urban fringes".

What could be perceived as a defined limit became a space that experienced extreme growth, especially in the 20th century [Benevolo et al., 2011], producing transition areas between the urbanity and the rural external territories, shaping a peri-urban space composed of heterogeneous forms and functions [Vizzari et al., 2015]. Indeed, these new parts of the city embodied a set of new uses and relations, opening the city to the external territory and hosting production plants, infrastructures, and new residential areas. In between these new spaces, residual ones remain as they were, losing specific usage, disseminating the urban fringes of leftovers. These often represent the last element of interaction between minerality and vegetation, a possible coexistence space that is frequently neglected and introverted.

Due to the complexity of this unique assemblage of spaces, various threats arose in connection with spatial fragilities related to the usage of the space and the embittered environmental condition. Indeed, with the increasing changing balance between the built space and the vegetation, another element started to act on the urban fringes. The rise of climate change as a perceivable factor saw a significant spread of spatial fragilities in the outskirts. Increasing events related to the climate crisis started

to affect these areas due to their spatial condition [Bulkeley, 2013], implying a series of new problems and risks at the physical [Dawson, 2019], social, and economic levels [Balducci et al., 2020]. The wild soil consumption, ground and water pollution, and presence of neglected spaces exacerbate the climate fragilities, making it essential to reflect on the urban fringes from a double perspective: addressing them as transition areas and fragile contexts [Fontanella, 2021].

The urban fringes: places of unstable coexistence

L'urbanizzato, in particolare nelle aree metropolitane, ha profondamente modificato il paesaggio, alternando storia e contemporaneità, densità e dispersione, spazi naturali e rurali, dando luogo alla produzione di un territorio a bassa densità, con forti compenetrazioni e sconfinamenti entro il sistema dei valori paesaggistici [...]. Dunque il metabolismo produce scarti anche in termini di paesaggio: edilizia abusiva e ammassata, spazi senza qualità, senza accessibilità, senza porosità, senza identità. Il periurbano è esito di un incrocio critico tra reti infrastrutturali, ecologiche e ambientali, ma anche città diffusamente abitata, spesso luogo della marginalità urbana e sociale [...]

With this image, Michelangelo Russo [2018, 42], in his text «Rethinking resilience», describes the city through its metabolism, focusing the attention precisely on that strip of territory between what is urbanised and what is not, describing a complex territory heavily influenced by the anthropic project. Urban fringes could present an intricate and layered space. These portions of territory host a variety of elements which define the peculiarity of fringes. Since they represent the transition between urbanity and rural areas, highways, motorway junctions, airports, and similar facilities draw cuts in the territory, where a set of special functions is often located. Power plants, water treatment plants, large out-of-town shopping facilities, large hospitals, factories, and dumps represent a vast set of urban elements which could be found in urban fringes, where the relation between nature and minerality often seems to fade. Moreover, in between this already complex set of spaces, residential areas, parks, and leftovers define a stratified structure of the territory.

Reading the intersection between these elements could portray a variety of unexpected and contradictory relations of proximity, which could often produce unstable dynamics of coexistence. Besides, fringes could be considered intermediate territories; they are located at the city's perimeters [Fig. 2] but excluded by it, and at the margins of

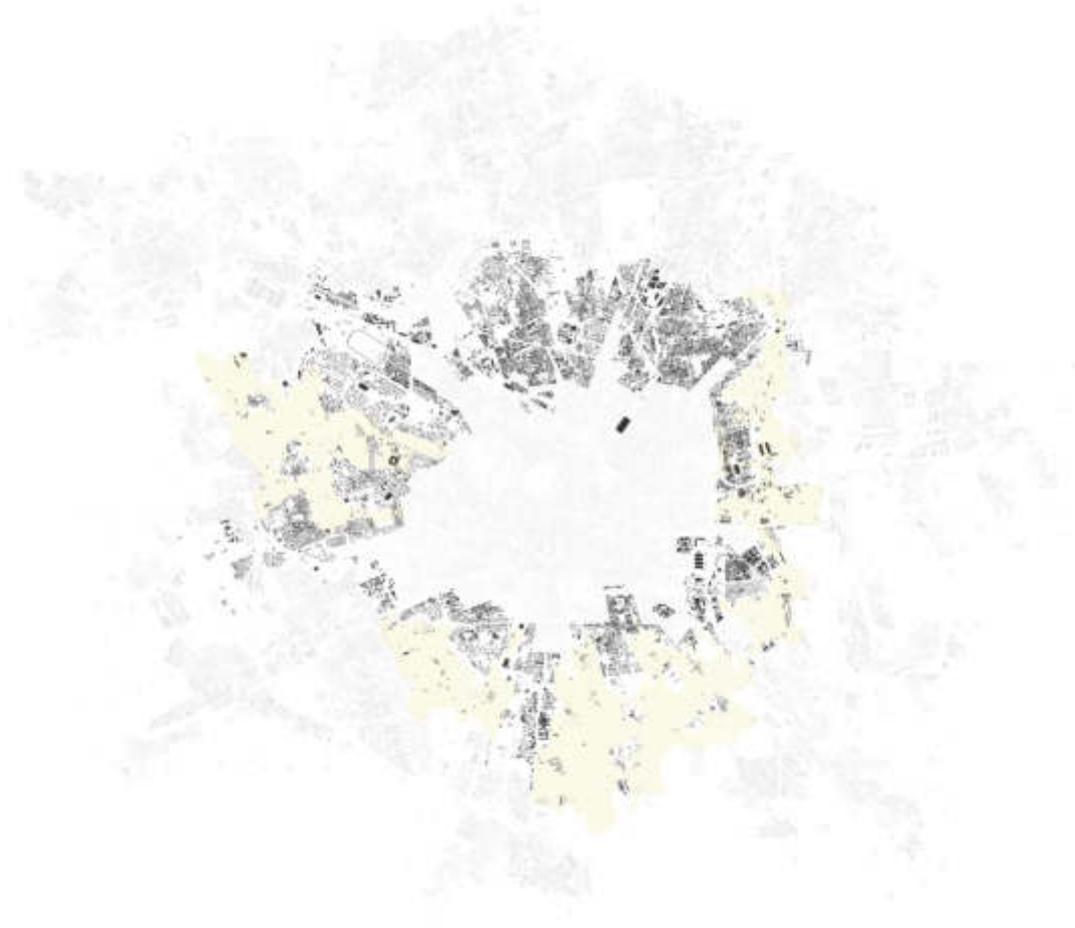


Fig. 2. Milanese urban fringes, A marginal thickness defines the complex border of Milan (drawing by Santus K., Sartorio S., Scaioli A.).

rural/natural areas, but detached from them too. This character constitutes a physical issue that should be considered in relation with the series of urban elements mentioned above. From this point of view on the city, we could look at fringes considering their position as in-between territories, revealing the potentiality of being systems of «legatura» [Secchi, 1984, 13], so working as binding territories with the city also in an ecological perspective.

Also because of this possibility, fringes are nowadays seen as spaces of transformation. Nevertheless, we should not consider only the potential improvement of the spatial qualities of the city and landscape. Undoubtedly, the project's theme must necessarily confront global issues such as climate change, scarcity of resources, etc., identifying in those marginal places an opportunity to act on the abandoned spaces as resources for urban adaptation to counteract the climate effects. Hence, the project must start reconsidering the observation of urban fringes, where the design action can portray the difference between living and building within

a territory, or living with the territory, in which the project can interpret and work in a perspective of enhancing the existing coexistence, understood as the co-evolution of space and its dynamics.

Specifically, this essay focuses on the possible value seen within urban fringes, considering the possible coexistence displayed by the leftovers. Indeed, these areas show an implicit layered space, where the proximity between mineral infrastructure, vegetation, and biodiversity could characterise a necessary relationship.

Revealing and acting on the ecological potential of leftovers means having a perspective upon the necessary rebalance between minerality and green spaces, where design could work toward a more resilient space, embodying a renewed sense of care for these areas. In this concept, the project could address the climate crisis, so relating and understanding how to operate on the urban ecological structures, to counteract climate hazards such as floods or heat island effects, starting from the diffused leftovers.

Leftovers: fragile fragments between abandonment and climate action

The issue of leftovers is a long-lasting theme in architecture and urban design. Indeed, since the previous century, many contributions have reflected addressing their role and features. For example, in the 70s, the geographer Ray M. Northam studied the vacant urban lands in transition areas, describing them as residuality and small-scale spaces, often presenting environmental hazards such as floods. Nevertheless, he stated the potential for future developments of these areas in a possible relation between the natural and built environment [Northam, 1971].

In a broad framework, leftovers result from the 20th-century growth, where the planning and design of new urban areas transformed the urban margins with new infrastructures, fragmenting the territory and leaving unused spaces.

During this territorial modification, the role of open green areas was often marginal, resulting in being neglected, describing a set of isolated and not designed green spaces, mainly used as buffer areas between infrastructures and built spaces [Trancik, 1986].

It is evident how the proximity between the neglected nature of leftovers and the rest of the city results to be a difficult coexistence, making it hard to clearly identify a relationship between the parts.

This complex characteristic of leftovers followed a subsequent ontological understanding, interpreted by the Spanish architect Ignasi de Solà Morales with the concept of *terrain vague* [de Solà Morales, 1996, 36-38]

It is impossible to capture in a single English word or phrase the meaning of French *terrain vague*.

In French, the term *terrain* has a more urban quality than the English *land*, so that we must note here that *terrain* is in the first instance an extension of the precisely limited round, fit for construction, of the city. [...] At the same time, the French word *terrain* also refers to larger and perhaps less precisely defined areas of territory, connected with the physical idea of a portion of land in its expectant state, potentially exploitable but already possessing some kind of definition in its property to which we are external.

As for the second of the two words which make up the French expression *terrain vague*, we should note that the term *vague* has a double Latin origin as well as a Germanic origin. This latter, from the root *vagr-wogue*, refers to sea swell, waves on the water, and carries a signification that is by no means irrelevant here: movement, oscillation, instability, fluctuation.

[...] The relationship between the absence of use, of activity, and the sense of freedom, of expectancy, is fundamental to understanding all the evocative potential that the city's *terrain vagues* have accrued as part of the very perception of the city in recent years. Void, then, as absence, and yet also as promise, as encounter, as the space of the possible, expectation.

Following this idea, considering the leftovers as *terrain vague*, we could study them as in-between spaces [Azhar et al., 2016], where the project could gaze at the spatial and design possibility to enhance the physical features of the place. With this perspective, it is possible to describe the leftovers considering their relationship with the city:

They are its margins [of the city], lacking any effective incorporation; they are interior islands voided of activity; they are forgotten, oversights and leftovers which have remained outside the urban dynamic. Converted into areas that are simply un-inhabited, un-safe, un-productive.

In short, these are places that are foreign to the urban system, mentally exterior in the physical interior of the city, appearing as its negative image as much in the sense of criticism as in that of possible alternative. [de Solà Morales, 1996, 39]

Thus, leftovers show their character as residual spaces, often gravitating around railways and infrastructural margins, building edges and interstices as places of proximity between urbanity and the indeterminate [Fig. 3]. Limits and inner margins, subverting the conventional separation between suburbs and urban centers, generate many fragile spaces in which the project could play a role in the rediscovery of space, translating the proximity into a factual coexistence.

When approaching these fragments, the open question of the project should refer to the possibilities that they



Fig. 3. *Urban Leftovers*. The image focuses a portion of the eastern Milanese urban fringe, highlighting the presence of leftovers along the main infrastructures (drawing by the author).

could address. The present essay, part of a broader doctoral research, proposes an instrumental possibility for leftovers to become the first element of interaction to define new urban ecological structures.

Accordingly, observing these spaces means interpreting coexistence phenomena, defining a type of space in which the project's action is still open to invention.

This process could envision leftovers in hosting the coexistence between vegetation and minerality within the city, being refuge spaces for the current scarce urban biodiversity, increasingly poor, and at the same time, offer drainage spaces also in densely built fabrics.

Specifically, when we tackle the issue of climate action, we are mainly referring to projects aimed at adapting or mitigating. These two macro-interventions are composed of specific technics, environmental effects, and spatial implications that the design practice should embrace. Indeed, the issue of how the increasing climate fragility should go beyond the only technical approach, also considering how we could enhance territorial structures toward an adaptive horizon.

Acting on leftovers could foster this project framework, where they could be an asset to promote urban adaptation, so acting on a long-term condition of climate resilience. The abandoned urban fragments, as well as the low spatial quality of leftovers, could be tackled by reintroducing these fragments with an ethical approach to see them as possible elements that support the city

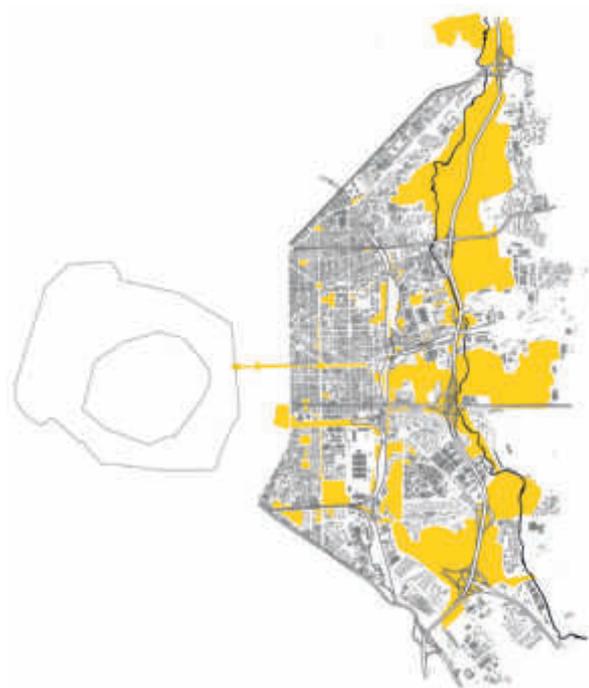


Fig. 4. An ecological structure. Connecting the leftovers could produce a new ecological structure for the city of Milan, where the urban fringe reconnects the consolidated city and the outskirts, in a necessary coexistence between minerality and naturality (drawing by the author).

in resisting the climate stress, creating green corridors, enlarging green areas, and thus thinking of a renewed urban space livability.

Leftovers could embody an ecological value [Németh et al., 2014], representing a possibility for the city's margins to reshape the balance between minerality and naturality, where the latter is a space that could acquire spatial values in terms of renewed urban landscape. A project of leftovers regeneration should recognize their possible role, not in their complete transformation, but rather in enhancing the quality that spontaneous nature has created. In this sense, the project becomes a vehicle to establish new forms of coexistence.

What is the role of the project? Interpreting the coexistence for an adaptive urban structure

Reflecting on design is essential when talking about urban fringes and leftovers. Indeed, as already mentioned, these spaces are the results of how the territory was designed in the previous decades. Thus, talking about the role of the project means to establish both the perspective for these areas, but also the attitude with which we look at them [Valente, 2011]. Indeed, the possible coexistence is already a design interpretation, that through this mediated version of the reality could enhance the physical characteristic of the space.

Working in a perspective of an ecological structure, made by fragments, in a renewed coexistence between minerality and vegetation means to re-measuring the distance between the two elements, composing new urban figures. Hence, approaching the construction of an urban imaginary made by wedges of green spaces in the city.

The architectural project thus becomes the ability to systematize, at various scales, those "molecules" of cities, fragments left over from years of development and land consumption.

In this sense, the coexistence of these spaces with the minerality of the city is a necessary relationship. They represent a starting point from which reconsider a new type of balance between the parts, to build new adaptive infrastructures, shaping possible ecological *reservoirs* in the city.

This idea of working toward the generation of adaptive urban structures is embodied in a research project, developed within the doctoral workshop at the Politecnico di Milano. The design-driven research tried to define a possible structure for the Milanese eastern fringe, to reconnect a series of leftovers, envisioning a changing condition for the city [Fig. 4]. The project, seen as urban strategy, synthesizes a keen reading

of neglected spaces that together could work in a perspective of new coexistence with the city. Here, working through the usage of nature-based solutions, so enhancing the vegetation and green quality of the space, means to act both on the permanence of the green fragmented space, but also to define an inner green structure within the city [Lemes, 2020]. This action could generate not just a proximity of elements, but a necessary co-existence between them. Indeed, a green structure needs people to taking care of the space, in a form of appropriation of the naturality, that could be framed as inclusion and welfare area [Sennet, 2018]. At the same time, the urban mineral city needs to reconsider the presence of nature in the city as a space to counteract the global climate crisis. Subsequently, from the urban structure the project moved on an intermediate scale. Here the morphological studies disclosed the consistency and the measures of leftovers [Fig. 5], also revealing their operability regarding design action to apply. Experimenting with the possibility of addressing an adaptive role to leftovers, the design actions were thought to work mainly with the ground design: implementing raingardens, foresting specific areas, and other actions to reimagine the space of leftovers [Fig. 6]. At the end, the naturality displayed it is not only a technical nature-based solutions, instead, it tries to work with the unexpressed potentiality of the

fringe, enhancing the urban quality and giving new shape to the urban space.

This experimentation shows how the project is a tool through which to understand the spatial features, structuring sequences of spaces that, in a form of proximity, interact with the limits, various thicknesses and different types of urban space.

The urban project toward an adaptive coexistence

The topics covered, starting with the theme of urban fringes, till the focus on leftovers and possible projects to enhance the coexistence, are part of a long and consolidated study of the respective themes. They have constituted, in a continuous and structured way, the research themes of the last forty years, however, the growing fragility of the climate crisis could be useful for a renewed reflection on these urban fragments. Indeed, architecture and urban design could work on the potential of these spaces, as areas of coexistence between nature and minerality, with renewed social and ecological possibilities. Coexisting in proximity, in this case, becomes potential to structure an adaptation project that is truly transcalar, and that can consist of few simple elements, despite the complexities of the surrounding contexts.

Urban fringes are not only the marginal spaces of the city, instead they could signify a possible area of

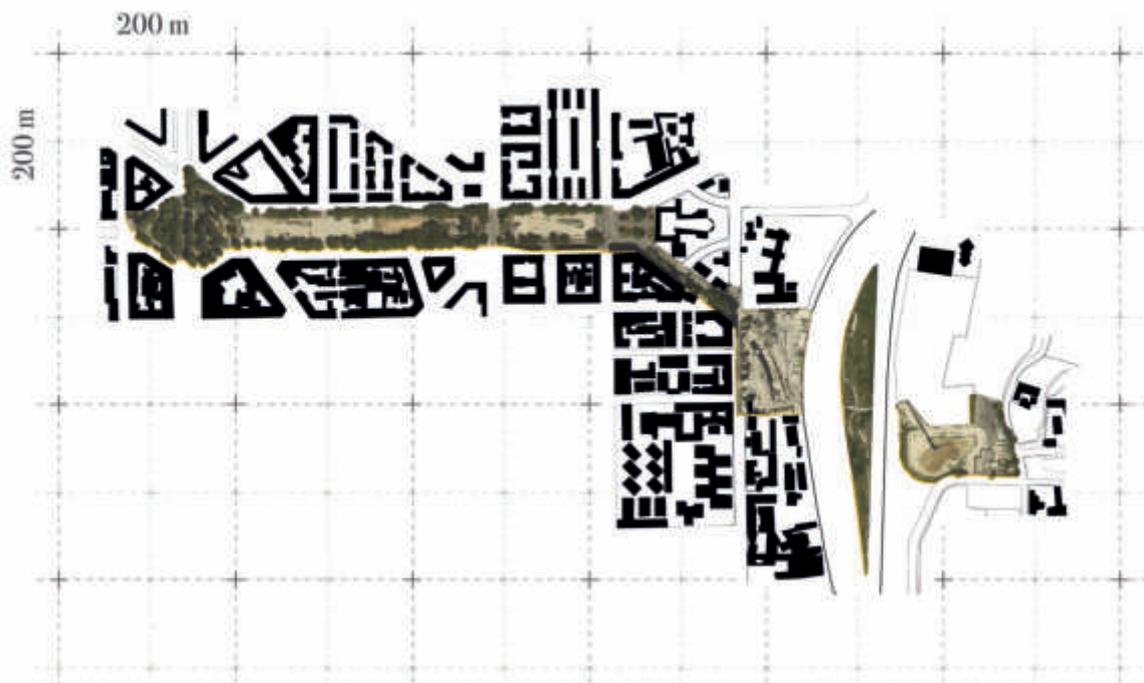


Fig. 5. A morphological interpretation. Reading measures and spatial traits of a sequence of leftovers to propose a possible site of experimentation, also to reconnect other urban green areas (drawing by the author).



Fig. 6. Methodological project. Once the morphological analysis interpreted the consistency of a possible ecological structure, the project developed a methodological process through which a set of design actions suggest the elements necessary to regenerate and enhance the spatial sequence (drawing by the author).

intervention and transformation [Oldani, 2019], where to act in a perspective of increased urban resilience. To do this, it is essential to understand the spatial threats and hazards that characterize the fringes, and that are also provoked by the design actions of the previous decades. Indeed, «the environmental crisis is a design crisis. It is a consequence of how things are made, buildings are constructed and landscapes are used» [Van der Ryn et al., 1996, 27], which gives to the project an ethical responsibility, also relating the climate breakdown we must face. Therefore, the coexistence is something we can observe, trying to enhance the values of the leftovers through simple actions. Taking up the words of Vittorio Gregotti [(1966) 2014, 91] in «Il territorio dell'architettura», with respect to the project of the possible relationship between nature and architecture:

Ma anche di fronte ad uno spazio geografico altamente manipolato il problema resta l'individuazione del punto sensibile, l'operazione minima. Si tratta cioè di stabilire il grado di congruenza tra il materiale geografico e l'organizzazione introdotta per l'orientamento degli elementi del campo verso un'intenzione di figura e sapere se in concreto sia possibile trovare una connessione che leghi la tipologia delle occasioni operative alla tipologia degli approcci formali secondo un sistema di massimo rendimento pratico col minimo sforzo operativo.

With this perspective, identifying the possible minimum operations in these residual spaces could imply an increasing ability of urban adaptation,

transforming spatial and climate fragilities into opportunities for the construction of a space capable of responding proactively to climate and environmental crises. Through a process of care, systematization, and reinforcement of the leftovers, it will be possible to generate new forms and structures of interdependence, and therefore coexistence, between leftovers, urban margins and built space. It's this possible relationship that could define urban assemblies of adaptation. Indeed, framing the leftovers as permeable and ecological spaces for the city, enhancing their presence, and implementing their relationship with the territory, could produce spaces of renewed essentiality for facing the climate fragilities. Indeed, heat waves, heat-island effects, floods, and many other climate perils, could be tackled only by reimagining our connection with the urban naturalness in its porosity and permeability. Finding the role of the project in adapting the city also means to critically read the current urban fabric, identifying where to work, and regenerate those spaces where the project could bring quality and values to the city.

To conclude, the coexistence project in urban fringes could be synthesized in the definition of territorial ecological structures, starting with the reconnection of fragments, looking at the possibilities of an urban rebalancing between the minerality and nature. This proximity between the city and the rurality defines a never-ending relationship that reveals men's attitude in relating to nature, and nowadays, reflecting on these issues and territories could mean finding the possible adaptation, the unexpressed opportunity of coexistence.

Kevin Santus , Ph.D Student
 Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
 Politecnico di Milano
 kevin.santus@polimi.it

Notes

1. The workshop, held at the Politecnico di Milano, was titled “Fringes renewal. Enhancing urban and peri-urban fragile areas” and supervised by: Prof. Corradi Emilia, Prof. Cozza Cassandra, and Prof. Dessì Valentina Maddalena. The doctoral workshop is part of the design-driven approach proposed by the AUID Ph.D. Program, coordinated by Prof. Rocca Alessandro. This contribution present part of the work developed within the context of the workshop in a group composed by the PhD candidates: Carla Bulone, Hu Dan, Kevin Santus. The reflection proposed in this article are personal elaboration by the author, while the images are re-elaborated by the author starting from the group’s work.

References

- Azhar J., Gjerde M. (2016). “Rethinking the role of Urban In-between Spaces, Journal of Architectural Science Review”, in Zuo J., Daniel L., Soebarto V. (eds.), *Proceedings of the Fifty years later: Revisiting the role of architectural science in design and practice: 50th International Conference of the Architectural Science Association* (The Architectural Science Association and The University of Adelaide 7-9 December), pp. 279-288 .
- Balducci A., Chiffi D., Curci F. (eds. 2020). *Risk and Resilience, Socio-Spatial and Environmental Challenges*, Polimi Springer Briefs.
- Benevolo L., Ermani F. (2011). *La fine della città*, Laterza, Roma.
- Bulkeley H. (2013). *Cities and Climate Change*, Routledge, New York.
- Dawson A. (2019). *Extreme Cities. The peril and promise of urban life in the climate change*, Verso, Edinburgh.
- Fontanella E. (2021). *Rigenerare periferie fragili: Posizioni sul progetto per le periferie urbane*, Lettera Ventidue, Siracusa.
- Gravagnuolo B. (1991). *La progettazione urbana in Europa – 1750-1960 – Storia e teorie*, Laterza, Bari.
- Gregotti V. (1966). *Il territorio dell’architettura*, Feltrinelli, Milano.
- Intagliata E., Barker S., Courault C. (2020). *City walls in late antiquity: An empire-wide perspective*, Oxbow books, Oxford.
- Kabisch N., Korn H., Jutta S., Bonn A. (eds., 2017). *Nature-based Solutions to Climate Change Adaptation in Urban Areas: Linkages between Science, Policy and Practice*, Springer Nature, Cham.
- Lemes de Oliveira F. (2020). *Green Wedge Urbanism: History, Theory and Contemporary Practice*, Bloomsbury, London.
- Nemeth J., Langhorst J. (2014). “Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land”, *Cities*, vol. 40, pp. 143-150.
- Northam R. M. (1971). “Vacant Urban Land in the American City”, *Land Economics*, 47 (4), pp. 345-355.
- Oldani A. (2018). “The future of marginal and residual spaces in contemporary peri-urban landscapes”, in Carlotti P., Ficarelli L., Leva M. (eds.), *Proceedings of the Reading built spaces. Cities in the making and future urban form* (Politecnico di Bari, Italy, 26-28 September 2018), pp. 1133-1141.
- Russo M. (2018). “Ripensare la resilienza, progettare la città attraverso il suo metabolismo”, *Techne*, 15/8, pp. 39-44.
- Secchi B. (1984). “Le condizioni sono cambiate”, *Casabella: Architettura come modificazione*, 498/9, pp. 48-56.
- Sennett R. (2018). *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano.
- Silva C. (2021). “Developing climate-responsive cities: exploring the environmental role of interstitial spaces of Santiago de Chile”, *Journal of the British Academy*, vol. 9, pp. 107-142.
- Solà Morales I. (1996). “Terrain vague”, *Quaderns*, 212, pp. 36-38.
- Trancik R. (1986). *Finding lost space, Theories of urban design*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Valente I. (2011). “La rigenerazione dei tessuti urbani marginali: costruire un percorso di ricerca tramite sperimentazioni progettuali”, *Territorio*, 59, pp. 66-69.
- Van der Ryn S., Cowan S. (1996). *Ecological Design*, Island Press, Washington.
- Vizzari M., Sigura M. (2015). “Landscape sequences along the urban-rural-natural gradient: A novel geospatial approach for identification and analysis”, *Landscape and Urban Planning*, vol. 140, pp. 42-55.



Immagine di apertura: Roma, scorcio della cupola di S. Pietro dalla riserva di Monte Mario, aprile 2022 (foto dell'autrice).

Il cammino come spazio di coesistenza tra l'uomo e le altre specie.

Riflessioni a partire da una prossimità nociva

Sezione I – Il tema

Alberta Piselli

Like a satellite intercepting the sphere of influence of the Christian city, via Francigena close to Rome is taken over by it.

On the plots of an ambivalent relationship of proximity between the journey and its goal, a coexistence between man and other species can be identified. This paper addresses the topic by giving a dual meaning to the walk: as an aesthetic experience of fusion between man and the surrounding environment and as a landscape in itself "made" by pilgrims, wayfarers, travelers, nomadic individuals and wandering plant species.

Keywords: Francigena, Walkscapes, Lived body, Garden in motion

La via Francigena e Roma: una prossimità nociva?

L'Europa, e in particolar modo l'Italia – configurandosi in un peculiare paesaggio culturale¹ caratterizzato da un territorio profondamente stratificato – presenta, accanto a una moltitudine di itinerari e sentieri naturalistici, una analoga moltitudine di cammini e assi viari che intercettano traiettorie di sicura rilevanza storica.

Come contraltare a questo vastissimo groviglio di tracciati, che va intersecandosi con diversi agglomerati periurbani e urbani, si registra la scarsità delle residue e pur notissime vie dei pellegrinaggi sorte nell'Alto Medioevo, che comunque continuano a intersecare polarità metropolitane.

Nella «Vita Nova» Dante descrive tre «peregrinationes maiores»: la via dei "pellegrini" che conduce alla casa di San Giacomo a Compostela, la via dei "palmieri" verso la Terra Santa e la via dei "romei", che ospita la marcia in direzione di San Pietro [Fig. 1].

Quest'ultima, più comunemente nota come via Francigena, ospitando flussi di pellegrini provenienti dalle regioni appartenenti al Sacro Romano Impero (Borgogna, Lorena, Franconia, Sassonia) e dalle isole britanniche, prende il nome proprio dai territori che

attraversa, un tempo sotto il dominio di Carlo Magno, re dei Franchi. La configurazione puntuale del suo tracciato si lega invece ad una personalità ben precisa: l'arcivescovo Sigerico di Canterbury che, recandosi a Roma nel X secolo per ricevere l'investitura, annotò in un diario le 79 tappe del suo viaggio di ritorno attraverso gli attuali territori di Italia, Svizzera, Francia, Inghilterra, depositando così l'eredità del cammino in un documento tramandato alla storia².

Nonostante la precisa restituzione del tracciato di Sigerico, sono moltissime le varianti che si sono via via stratificate e che hanno contribuito all'inevitabile dissoluzione del percorso originario in progressivi filamenti e mutamenti in ulteriori appendici e deviazioni. L'itinerario consiste oggi in un «insieme di cammini romipeti, un fascio di percorsi diversi tracciatisi in ultima istanza con l'uso da parte di pellegrini e altri utenti» [De Caprio, 2008, 42] che, pur nelle loro divergenze, di tanto in tanto confluiscono in punti obbligati: ponti, facili guadi, strutture di accoglienza, santuari, etc. I percorsi sono stati infatti oggetto di variazioni non solo a causa di processi corrispondenti a tempi lunghi della storia, ma anche sulla base di scelte operate in tempi brevi legate a problematiche stagionali, nell'evitare ad esempio zone basse che divenivano paludose durante

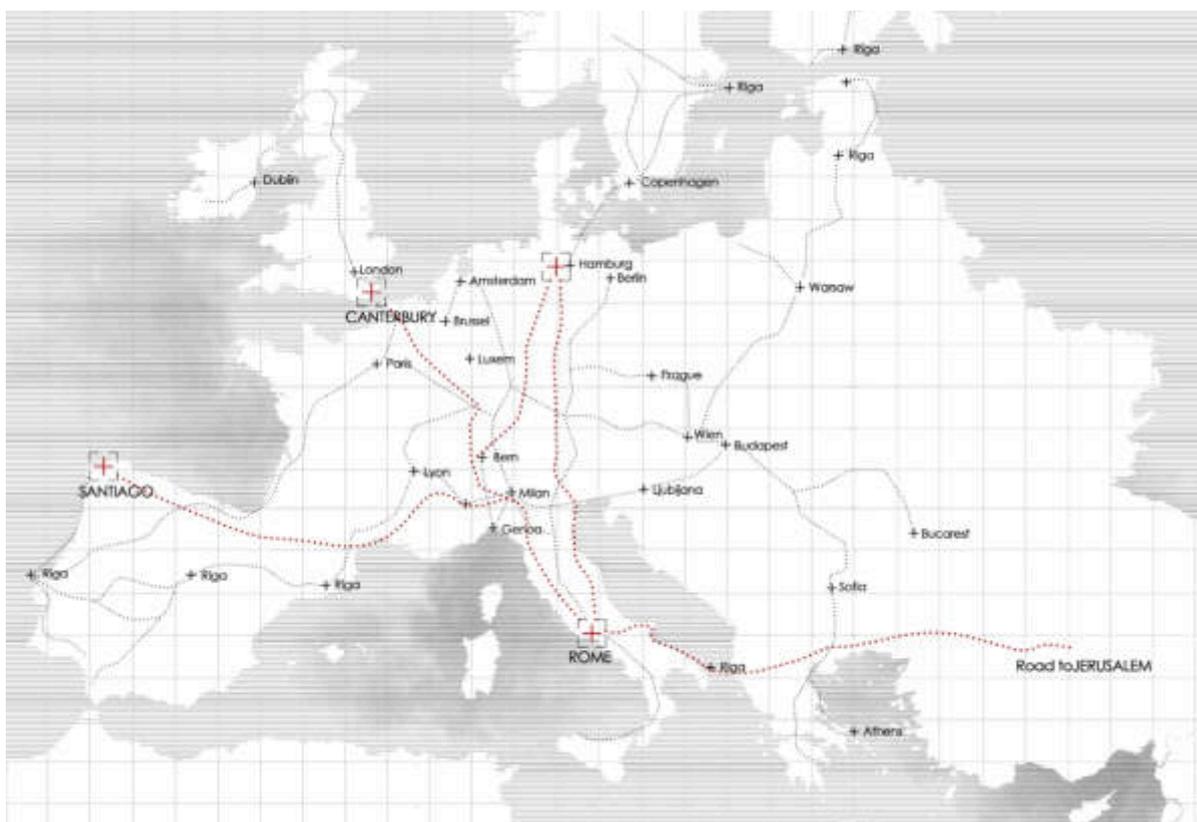


Fig. 1. Europa: "peregrinationes maiores" e le altre vie di pellegrinaggio della storia (ridisegno dell'autrice).

l'inverno [Ivi].

Riguardo a questi processi secolari e temporanei, si può asserire che la progressiva frammentazione, dissoluzione e articolazione del tracciato non ha tuttavia intaccato l'intensità della memoria storica dell'itinerario nel mantenere ben salda l'intenzione della traiettoria del pellegrino che dal nord Europa anelava Roma. La città, con il suo potenziale attrattivo, agiva, in passato come anche nella contemporaneità, come una sorta di «calamita di pietra per ogni tipo di viaggiatore, dai laici grand tourists nordeuropei ai devoti pellegrini cattolici, fino agli artisti in cerca di commissioni e ispirazioni» [Pifferi, 2008, 82].

Esisterebbe cioè, in termini astratti, una sorta di linea ideale tenuta in vita sia dalle ragioni che muovevano i pellegrini del tempo, che si traducono nella direzionalità del percorso verso la Città Eterna, sia dalle percezioni dei soggetti stessi, mossi dalla desiderabilità della meta e protesi verso questa.

Alla luce di tali considerazioni, assumendo particolare rilevanza la destinazione dell'itinerario di contro al cammino in sé, occorre riconsiderare il tratto terminale della via Francigena nella sua prossimità con Roma. Diversi sono i racconti dei viaggiatori che attestano il fenomeno della proiezione in avanti della tensione emotiva verso San Pietro che rende invisibile la

campagna romana, «quel deserto reso celebre da tanti racconti odeporeici, una landa in cui non c'è nulla da osservare» De Caprio, 2008, 45].

«La sterilità di quell'ultimo ampio tratto intorno a Roma aveva origine storica, in quanto per tutta l'età medievale e moderna essa era stata un dato oggettivo e una realtà tangibile. Un deserto, una "assenza ingombrante", un vuoto pneumatico che preparava all'arrivo nella nuova Gerusalemme» [Pifferi, 2008, 82]. La tesi proposta da Pifferi, sviluppata attorno al parallelo con il cammino di Santiago, indaga le ragioni della scarsità di successo turistico contemporaneo del sentiero italiano di contro al più fortunato itinerario spagnolo, individua proprio nella prossimità con Roma la radice del problema. «La città santa fagocitava nell'immaginario collettivo tutto ciò che la circondava: paesaggio, campagna, ma anche e soprattutto quella fase intermedia del viaggiare che in termini tecnici si è soliti definire "transito territoriale". Non è perciò un caso se i viaggiatori (specificatamente italiani) che si recavano a Roma quasi "dimenticassero" di narrare nei propri resoconti l'avvicinamento alla città e a ciò che la circondava, in particolar modo nell'ultimo tratto del viaggio, nella zona più a ridosso della città dove il cammino sembrava svanire di fronte all'importanza del luogo da raggiungere» [Ibidem].

La prossimità fisica tra Roma e il percorso di avvicinamento diventa problema a fronte della desiderabilità di una meta così ingombrante che sembra attrarre a sé e desertificare le porzioni di cammino a lei limitrofe.

Oggi, nella configurazione delle ramificazioni del tracciato attuale a ridosso del punto di arrivo, si può probabilmente leggere un parziale riscontro di tale interpretazione.

Nelle ultime tappe del cammino dentro il GRA (Grande Raccordo Anulare), la via Francigena anzitutto si sovrappone – come accade anche con altre arterie e in altri punti del suo tracciato – con la via Trionfale, mimetizzandosi con questa e confondendosi nel caos metropolitano in porzioni di strada ostili perfino ai pedoni, ancor prima che al pellegrino. L'antico itinerario, in primo luogo celato e dissimulato dalle arterie stradali e dal tessuto edilizio di Roma nord, viene in una seconda fase inglobato all'interno della riserva naturale dell'Insugherata, scomparendo nuovamente – come nella precedente incursione nel parco di Veio – in una sorta di sorprendente e inaspettato polmone verde, di scarsa notorietà e solo recentemente riportato alla luce³. Snodandosi di nuovo progressivamente nel quartiere Trionfale dopo una seconda intrusione nel traffico cittadino, trova sfogo per un breve tratto dentro la riserva di Monte Mario, snodo particolarmente rilevante per le occasioni di scorci prospettici che offre e che ripropongono le vedute medievali dei pellegrini sospinti verso la meta⁴. In entrambe le situazioni – oasi verdi e caos cittadino – le tracce della via del pellegrinaggio sono celate ed inglobate da elementi altri, prodotti di stratificazioni verificatesi in tempi recenti, in modo non dissimile dalla parabola complessiva dell'itinerario [Fig. 2].

Se dunque il rapporto fisico di prossimità tra Roma e la via Francigena si problematizza fino a concretizzarsi in un fattore di disvalore per la città e per il cammino stesso, occorre interrogarsi sulla possibilità di una interpretazione rovesciata di tale prossimità. Si può mettere in luce il rapporto di reciproca valorizzazione operata da un lato dalla città rispetto alla notorietà di una delle tre «peregrinationes maiores», dall'altro operata dal sentiero nei confronti degli snodi naturalistici delle due riserve, bacini di biodiversità della porzione nord della città di Roma.

Roma, invece di fagocitare l'itinerario nel suo tratto terminale, a causa del suo fascino attrattivo e della sua struttura urbana autonoma, dovrebbe conferire dignità alla via Francigena, sia in termini di risorsa per lo slow tourism che di bene culturale oggetto di restauro in senso lato, ossia di garanzia di trasmissione delle

tracce storiche alle generazioni future. L'itinerario romeo, al contempo, verrebbe a configurarsi come risorsa per la Città Eterna. Ma in che termini oggi un cammino può costituire un surplus di valore per una metropoli come Roma?

La capitale oggi, e più nello specifico l'emisfero nord che intercetta i frammenti dell'antico tracciato, sembra iscrivere le sue pagine di cronaca all'interno della più ampia tematica della crisi ambientale. Il problema dei rifiuti ha generato una conseguente radicale reazione da parte della natura: gruppi di cinghiali sempre più numerosi costellano le strade, assiependosi nei pressi delle abitazioni, suscitando polemiche e minacce di abbattimento da parte dei cittadini. La tesi che si vuole qui proporre è che, al fine di capovolgere in positivo il controverso rapporto di prossimità fisica tra il cammino e la città, sia urgente ridefinire lo spazio del cammino come antidoto alle problematiche attuali che riguardano il difficile rapporto di convivenza tra l'uomo e le altre specie.

Camminare: estetica della percezione

Le ragioni degli attuali soggetti attratti dal cammino sono profondamente diverse rispetto a quelle degli antichi pellegrini: sicuramente più laiche e mondane,

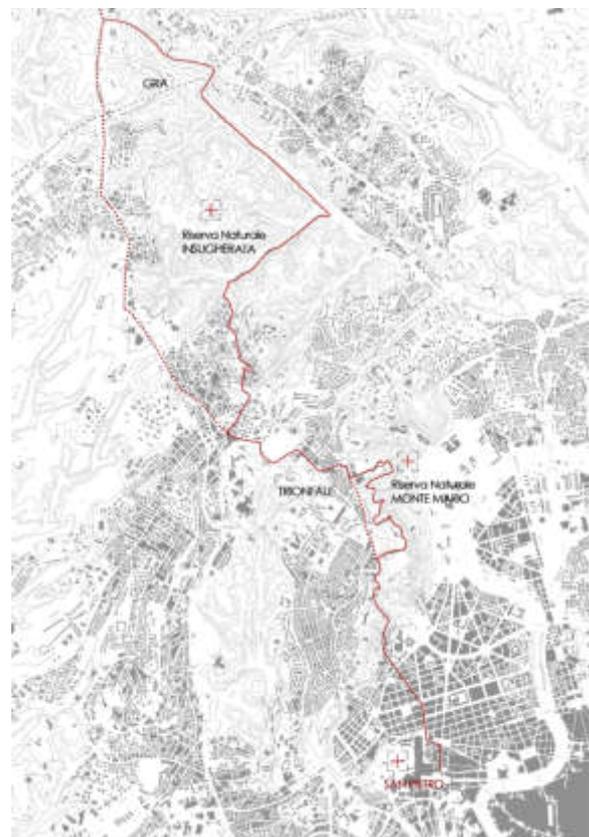


Fig. 2. La via Francigena dentro Roma (ridisegno dell'autrice).

legate a esperienze singole, spesso anche molto diverse tra loro.

Duccio Demetrio, nell'indagare tali motivazioni, individua in termini generali una pulsione di ritorno «all'istinto di reincamminarsi verso qualche luogo, per diletto, per ragioni salutistiche o per il puro piacere di raccogliersi nel silenzio e nella solitudine» [Demetrio, 2008, 31]. Attraverso un'analisi che distingue tre categorie di viandanti della modernità (peregrini, vagabondi, pellegrini)⁵, individua un comun denominatore che, nell'incedere, «incarna un'altra concezione dell'esistenza, del pensiero umano, della ricerca». E prosegue [Ivi, 34-35]:

Indipendentemente dalla scelta, peregrini, vagabondi e pellegrini condividono senza ombra di dubbio una tensione desiderante, l'attrazione e la necessità del silenzio, l'attesa di un evento fuori dell'ordinario. Tutti e tre camminano perché cercano qualcosa di arcano o di sacro; tutti e tre, in misura maggiore o minore camminano perché non si accontentano della consuetudine, aspettano che un cambiamento, una svolta, intervenga nella loro vita.

Attraverso la scelta che li proietta in una condizione esistenziale di apertura verso l'imprevedibile, non solo semplicemente ricevono in modo passivo gli stimoli provenienti dal paesaggio circostante, bensì



Fig. 3. Roma, riserva naturale dell'Insugherata, particolare tratto di sentiero ripido ed ondulato, maggio 2022 (foto dell'autrice).

attraverso il movimento corporeo-percettivo, messo in scena dall'atto del camminare, si fanno co-attori di ciò che accade, co-creatori del paesaggio intorno a loro.

Relativamente alle teorie del Leib⁶ di Hermann Schmitz, due sono gli aspetti del corpo vissuto che legano il soggetto all'ambiente circostante: dinamiche motorie e dinamiche percettive [De Matteis, 2019]. Con riferimento alle prime, si intendono i mutamenti nella disposizione che il corpo vissuto assume per interagire con la morfologia dell'ambiente. Ad esempio, rispetto all'esperienza fisica del percorrere un tratto di sentiero ripido il corpo si adatta al suolo, assumendo un atteggiamento diverso e compiendo certi movimenti per rispondere a determinate condizioni. Il terreno scosceso produce un cambiamento nel corpo vissuto che si adatta allo spazio e lo costringe ad assumere una diversa postura [Fig. 3].

Le dinamiche percettive aggiungono qualcosa in più: fanno riferimento alle presenze e agli incontri nell'ambiente, che producono una risposta emotiva nel soggetto, che a sua volta influenza i movimenti del corpo vissuto. Se il sentiero è libero e il campo visivo sufficientemente ampio, il corpo vissuto tenderà ad espandersi, entrando in risonanza con la vastità dello spazio che lo pervade. Se viceversa il sentiero è costellato da presenze "altre" – elementi di recinzione o di vegetazione fitta, incolta e arbustiva da ambo i lati – il corpo subirà una contrazione, come stretto tra due pareti [Fig. 4]. Dinanzi a un totem isolato, sarà allertato dalla presenza enigmatica che abita in modo singolare la scena [Fig. 5]. E ancora, quando nel tratto che precede una curva il cammino si prepara ad una deviazione e subentrano elementi che ne occultano lo sviluppo, il corpo vissuto sarà in tensione, contratto a causa dello stato di sospensione che precede il disvelarsi dello spazio [Fig. 6].

Quando camminiamo nel paesaggio, i nostri movimenti sono ovviamente influenzati da ciò che percepiamo, come osserva De Matteis [2019, 47]:

Se lungo il sentiero di montagna incontrassimo qualcosa di minaccioso, magari un grosso cane dall'aspetto non rassicurante, la reazione istantanea del corpo consisterebbe in una contrazione sensibile, preparazione alla fuga o allo scontro. Così come il sistema motorio si adatta a diversi tipi di terreno, così la risposta del corpo vissuto si manifesta quando dall'ambiente circostante emerge qualcosa che ci tocca.

Se dunque il modo in cui ci muoviamo è determinato da ciò che percepiamo, al tempo stesso, ciò che percepiamo è determinato da come ci muoviamo, perché la percezione cambia dinamicamente a seconda della posizione del soggetto nell'ambiente



Fig. 4. Roma, riserva naturale dell'Insugherata, la via Francigena stretta tra due recinzioni, maggio 2022 (foto dell'autrice).

[Noë, 2004; De Matteis 2019]. È attraverso il cammino verso una meta ambita e significativa che, in una modalità più intensa e più chiara rispetto ad altre condizioni, si verifica il movimento di cooperazione, compenetrazione, commistione tra soggetto e oggetto nel senso che «alla ricettività da parte del soggetto corrisponde un mostrarsi da parte della natura, un fuoriuscire da sé delle cose della natura» [Griffero, 2010, 27]. Nell'atto di camminare nel paesaggio, pratica esperienziale ed immersiva, l'uomo è afferrato affettivamente dallo spazio circostante, e nel sentire sé stesso nel proprio corpo vissuto, sente al tempo stesso anche la natura e l'esistenza di tutte le altre specie. Questo tipo di conoscenza pre-riflessiva, nella misura in cui prima percepiamo e solo in un secondo momento comprendiamo [Böhme, 2010], dischiude la possibilità di abitare il paesaggio in una modalità profonda di ancestrale interazione e coesistenza con esso e con tutti gli elementi che lo popolano. In primo luogo, grazie alla percezione multisensoriale dell'ambiente nella sua totalità, che precede la comprensione razionale degli oggetti che si incontrano lungo la strada, nello spazio del cammino si rivela una profonda analogia tra l'uomo e tutte le altre forme di vita animali. E tanto più sfumata

si fa la comprensione razionale degli oggetti, tanto più si colma il divario tra l'uomo e le altre specie. Inoltre, la relazione dell'uomo in cammino con lo spazio non è dissimile dal rapporto tattile proprio del regno animale, ovvero di tipo plastico e intimo, proprio anche di alcune culture indigene, esperibile nel senso di una fusione totale con la natura.

E ancora, rispetto all'unità tra soggetto ed ambiente, come nota Pallasmaa [2007, 74-75]:

È la pianta del piede che misura la gravità; con la pianta del piede definiamo la densità e la trama della terra. Stare a piedi nudi su una roccia liscia, levigata dal ghiaccio, di fronte al mare, al tramonto, e sentire il calore della pietra scaldata dal sole attraverso la pianta del piede è un'esperienza straordinariamente salutare, che ti rende parte dell'eterno ciclo della natura. Senti il respirare lento della terra.

In questi termini un'estetica della percezione dell'esperienza del cammino è in grado di mettere in crisi la differenza tra umano e non umano e, attraverso una condizione di commistione tra soggetto e ambiente, contribuire allo sviluppo di una rinnovata coscienza ecologica capace di minare la visione di un antropocentrismo assolutista.

Il cammino e le altre specie

In apparente contrasto con la tesi di cui sopra, l'uomo, attraverso l'atto del camminare, e più nello specifico per mezzo dell'assunzione della posizione eretta, ha storicamente definito una linea di separazione tra sé e le altre specie. A scapito della perdita di alcune capacità proprie di altri animali come la velocità, ha acquisito invece, attraverso la libertà di movimento dei due arti superiori, la possibilità di utilizzare lo strumento, inaugurando dunque la tecnica a beneficio dell'evoluzione della propria specie. L'uomo che percorre a piedi un sentiero nel paesaggio è tuttavia, anche sotto questo aspetto, gettato in una condizione di primordiale e ancestrale rapporto con la natura, nel suo essere "nudo" in quanto privo di mezzi artificiali di locomozione. De Caprio, mettendo in relazione la via Francigena con la sua antagonista via Cassia, individua come differenza fondamentale tra i due itinerari la diversa percezione causata da una diversa velocità di percorrenza. [De Caprio, 2008] Se la Cassia infatti, storica arteria romana, veniva normalmente attraversata a cavallo, mezzo di locomozione per l'epoca piuttosto veloce, la via dei pellegrini è invece percorsa fin dai tempi più remoti in assenza di qualsiasi mezzo di trasporto: l'uomo decide scientemente di abbandonare il mezzo –

conquista che, distinguendolo dal regno animale, lo poneva in una certa condizione di supremazia – per tornare ad essere parte di un sistema unitario, in uno stato di parità con le altre specie, in dialogo con la natura e in silenzio – senza il rumore degli zoccoli dei cavalli, ruote che slittano, catene che girano, ingranaggi e motori che bruciano – all'infuori dell'incedere dei propri passi [Fig. 7].

Al di là dell'esperienza di attraversare il paesaggio in una fusione olistica con il mondo naturale, che si potrebbe sintetizzare nell'atto di "fare un cammino" nel senso di attraversarlo, esiste poi una seconda accezione di "fare il cammino", nel senso cioè di imprimere concretamente una traccia umana, un segno del passaggio dell'uomo, in un terreno incolto e selvaggio. L'artista Richard Long ne realizza una dimostrazione nel celebre esperimento «A line made by walking», registrando l'azione umana del camminare in un solco nel paesaggio. A proposito della "nudità" dell'uomo in cammino, nelle opere di land art l'artista interviene senza apporti tecnologici, senza incidere in profondità la crosta terrestre, limitandosi a trasformarne soltanto la superficie in modo reversibile [Careri, 2006]. Eppure il significato emerge in modo chiaro: anche solo attraverso l'ausilio dei propri passi – sebbene in modo temporaneo ed in superficie – l'uomo è in grado di plasmare il terreno.



Fig. 5. Roma, riserva naturale dell'Insugherata, la via Francigena e un "totem", maggio 2022 (foto dell'autrice).

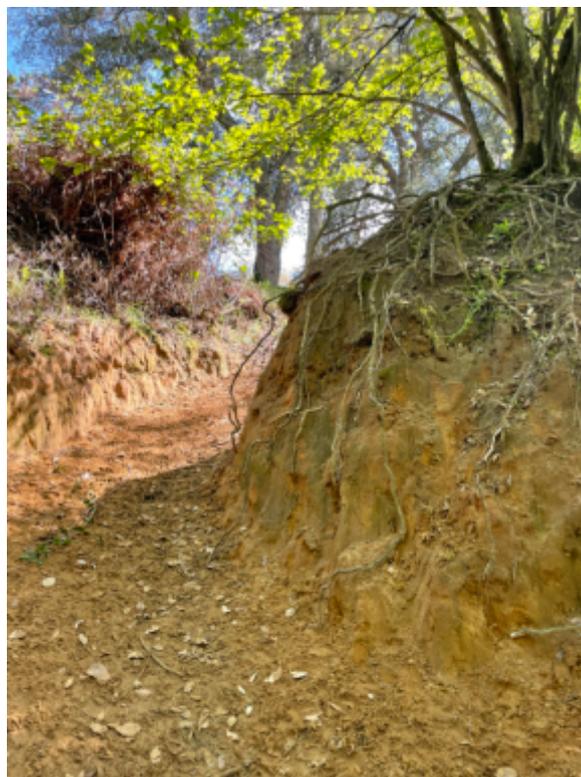


Fig. 6. Roma, riserva naturale dell'Insugherata, tratto di sentiero che anticipa la curva, maggio 2022 (foto dell'autrice).



Fig. 7. Roma, riserva naturale dell'Insugherata, uomo e cane lungo la via Francigena, maggio 2022 (foto dell'autrice).



Fig. 8. Parigi, Parc André Citroën, il giardino in movimento di Gilles Clément, novembre 2021 (foto dell'autrice).

«La forma rigidamente geometrica, la rettilineità così rara in natura allo stato puro, indicano senza ombra di dubbio la presenza e l'iniziativa dell'uomo» [D'Angelo, (2010) 2014, 91].

Non è quella umana, tuttavia, l'unica specie in grado di concorrere alla formazione di un cammino: anche gli animali, nella consuetudine di battere un percorso in maniera reiterata, sono in grado di "scolpire" linee nel suolo, semplicemente calpestando l'erba. E ancora: anche le piante, esseri tendenzialmente privi della capacità di spostamento, sono in grado, a modo loro, di tracciare un sentiero.

Alla fine degli anni settanta, durante i suoi primi esperimenti presso il giardino a La Vallée – lembo di terra denso di vegetazione spontanea, insetti, avio-fauna e piccoli animali – Gilles Clément dimostra come anche le specie vegetali siano in grado, attraverso il loro sviluppo dato da movimenti impercettibili, di modellare sottilmente e inesorabilmente il paesaggio [Fig. 8].

Dovendo tracciare un sentiero per addentrarsi nella vegetazione, per evitare di tagliare arbusti e piante spontanee che crescevano in modo autonomo sul suo percorso, Clément decide di deviare il passaggio per aggirarle. In questo senso, rispettando i movimenti spontanei della natura, lascia che l'energia delle piante disegni in un certo senso il tracciato. A tale sperimentazione, che ha poi costituito la base della teorizzazione del "giardino in movimento", segue l'intuizione del riconoscimento del nomadismo come condizione fondativa propria dell'uomo e della natura, che prende forma nelle migrazioni e nelle mescolanze. L'incolto parigino – affatto addomesticato – ne è un esempio: «è costituito soprattutto da robinie americane, da ailanti e budleia asiatici e perfino da una piccola artemisia siberiana che tappezza i suoli spogli. Insomma, un

mix biologico che gli conferisce una valenza indiziale d'eccezione» [Roger, 2001, 72].

È la condizione di perenne motilità ad accomunare dunque il regno animale e vegetale così come il mondo umano e naturale, che – anche in questo caso – invece di porsi in antitesi, vedono sfumare la distanza che li separerebbe in quello spazio di coesistenza dato dal rispettivo essere in cammino.

Conclusioni

Rispetto alla questione relativa al plus di valore che l'itinerario storico della Francigena è in grado oggi di generare nei confronti della città di Roma proprio a partire dal rapporto di prossimità con essa, si è tentato di mettere in luce come una possibile risposta sia da rintracciare intorno alla minaccia – o presunta tale – della fauna selvatica in città che impone di ridefinire il rapporto di coesistenza tra l'uomo e le altre specie. Più in generale oggi, ogni questione che abbia per oggetto la configurazione di un territorio, non può prescindere da considerazioni altre che includano fattori propri dello scenario attuale. Secondo Glenn Albrecht viviamo nell'epoca della "solastalgia"⁷, segnata dalle esperienze di cambiamenti climatici e disastri ambientali. Molte emozioni "psicoterratiche", della psiche-terra, eco-emozioni come l'"ecoansietà" e l'"ecoparalisi" si stanno diffondendo tra le popolazioni di tutto il pianeta. Di contro al termine "antropocene" il filosofo prospetta la "simbiocene" come possibile antidoto alle patologie del nostro secolo: l'umanità deve ricongiungersi alla diversità e all'unità degli esseri viventi, operando un ribaltamento di prospettiva per evitare di perpetuare il mito della separazione uomo-natura [Albrecht, 2019]. Come è stato chiarito, alcuni indizi utili ad innescare una simile inversione

di rotta possono essere ravvisati sia nell'atto di "camminare nel paesaggio" come estetica della percezione, sia nel "paesaggio del cammino" come spazio di coesistenza con le altre specie. In altri termini, soltanto attraverso la riconsiderazione di alcune premesse teoriche sullo spazio del cammino è possibile aprire nuovi scenari per riscrivere il complesso rapporto di convivenza tra uomo e altre specie, dal quale Roma, proprio nel rapporto di prossimità con l'antico tracciato, potrebbe trarre beneficio.

Note

1. Il concetto di paesaggio come patrimonio culturale si afferma attraverso la Convenzione europea del Paesaggio (Firenze, 2000). L'Italia recepisce il documento nel Codice dei beni culturali e del paesaggio che chiarisce che il patrimonio culturale è formato da beni culturali di natura materiale e immateriale «costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio». Paolo D'Angelo approfondisce il tema soprattutto in riferimento all'interazione di fattori antropici e naturali: «il nostro paesaggio è un paesaggio culturale, cioè un paesaggio nel quale i dati naturali, la conformazione fisica, l'idrografia, la flora entrano continuamente in rapporto con l'opera dell'uomo, e così si caricano di memorie e di significati» [D'Angelo, (2010) 2014, 31].

2. Il documento, conservato al British Museum di Londra, elenca le "mansiones" dei 1800 chilometri di tragitto da Roma a Canterbury, ossia i punti di sosta – luoghi di culto o strutture per l'accoglienza e l'assistenza ai pellegrini: monasteri e locande, santuari, xenodochia, hospitia, ospedali, magioni degli ordini ospitalieri [De Caprio, 2008, 42] – che costituiscono il percorso "ufficiale" della via Francigena.

3. L'antico tracciato all'interno del parco dell'Insugherata è stato liberato in occasione del giubileo del 2016. In seguito all'intervento, curato da "RomaNatura", ente regionale per la gestione del sistema delle aree naturali protette del comune di Roma, è stato intrapreso anche il recupero ambientale di alcune aree degradate interne alla riserva.

4. Anche Alessandro Cannavò, a proposito della condizione dei nuovi pellegrini oggi a San Pietro, descrivendo l'approdo di quattro giorni di pellegrinaggio in forma diaristica, parla di "metropoli tentacolare". L'articolo è «Io a piedi fino a Roma», Corriere della Sera, 01 luglio 2016.

5. "Peregrinare" risponde al desiderio di incontrarsi con l'inusuale; di affidarsi a strade e sentieri anche noti e ben tracciati, percorsi più volte, per scoprire in essi ciò che prima era sfuggito alla vista, al tatto, ai sensi, "vagabondare" è affidarsi al caso, senza un approdo prefigurato, infine "pellegrinare" significa ricercare atmosfere mistiche nell'espiare colpe o omaggiare a qualcuno il sacrificio, esperienze che non contano solo per il singolo ma per un'intera comunità di fedeli e credenti [Demetrio, 2008, 32-33].

6. Le prime acquisizioni della proprio-corporeità si devono a Merleau-Ponty, che nella "Fenomenologia

*Alberta Piselli, Ph.D Student
Dipartimento di architettura e progetto
Sapienza Università di Roma
alberta.piselli@uniroma1.it*

della percezione” incentra la riflessione sulla percezione della propria presenza, sottolineando la necessità di riscoprire e apprendere come ci si sente nel corpo-proprio. È poi Hermann Schmitz, sulla base delle teorie di Husserl, ad approfondire il Leib, il corpo vissuto, che a differenza del Körper, corpo oggetto in quanto occupa un certo spazio, definisce l’esperienza del corpo che “io sono” e per cui “sono al mondo”. Questo coinciderebbe con una somma di dinamiche corporee che avvertiamo e che includono movimento fisico, respiro, dolore, contrazioni ed espansioni: forme di movimento che il corpo vissuto avverte, senza che vengano chiamati in causa i cinque sensi tradizionali [Schmitz, 2011].

7. Espressione inglese composta dai s. “sola(ce)”: conforto, consolazione e “(no)stalgia”: nostalgia; coniata da Glenn Albrecht, Solastalgia, a new concept in human health and identity, in: «Philosophy Activism Nature», 3 (2005), pp. 41-44.

Bibliografia

- Albrecht G. (2019). *Earth emotions: new words for a new world*, Cornell University Press, Ithaca, London.
- Böhme G. (2010). *Atmosfera, estasi, messe in scena: l'estetica come teoria generale della percezione*, Christian Marinotti edizioni, Milano.
- Careri F. (2006). *Walkscapes: camminare come pratica estetica*, Giulio Einaudi editore, Torino.
- D'Angelo P. (2014). *Filosofia del paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- De Caprio V. (2008). “Fra Francigena e Cassia nel viterbese: spunti di riflessione sul viaggiare lento”, in De Caprio V. (a cura di), *via Cassia e via Francigena nella Tuscia*, Sette città, Viterbo, pp. 37-57.
- Demetrio D. (2008). “Metafore del camminare: tra mito e implicazioni filosofiche”, in De Caprio V. (a cura di), *via Cassia e via Francigena nella Tuscia*, Sette città, Viterbo, pp. 13-35.
- De Matteis F. (2019). *Vita nello spazio: sull'esperienza affettiva dell'architettura*, Mimesis edizioni, Milano.
- Griffero T. (2010). “Dal bello all'atmosferico: un'estetica “dal punto di vista pragmatico”, in Böhme G. *Atmosfera, estasi, messe in scena: l'estetica come teoria generale della percezione*, Christian Marinotti edizioni, Milano, pp. 5-33.
- Noë A. (2004). *Action in perception*, The MIT Press, Cambridge.
- Pallasmaa J. (2007). *Gli occhi della pelle: l'architettura e i sensi*, Jaca Book, Milano.
- Pifferi S. (2008). “Un modello per la via Francigena: il cammino di Santiago.”, in De Caprio V. (a cura di), *via Cassia e via Francigena nella Tuscia*, Sette città,

Viterbo, pp. 60-83.

Roger A. (2001). “Dal giardino in movimento al giardino planetario: Alain Roger sull’opera di Gilles Clément”, *Lotus Navigator*, 2, p. 72.

Schmitz H. (2011). *Nuova fenomenologia: un'introduzione*, Christian Marinotti edizioni, Milano.

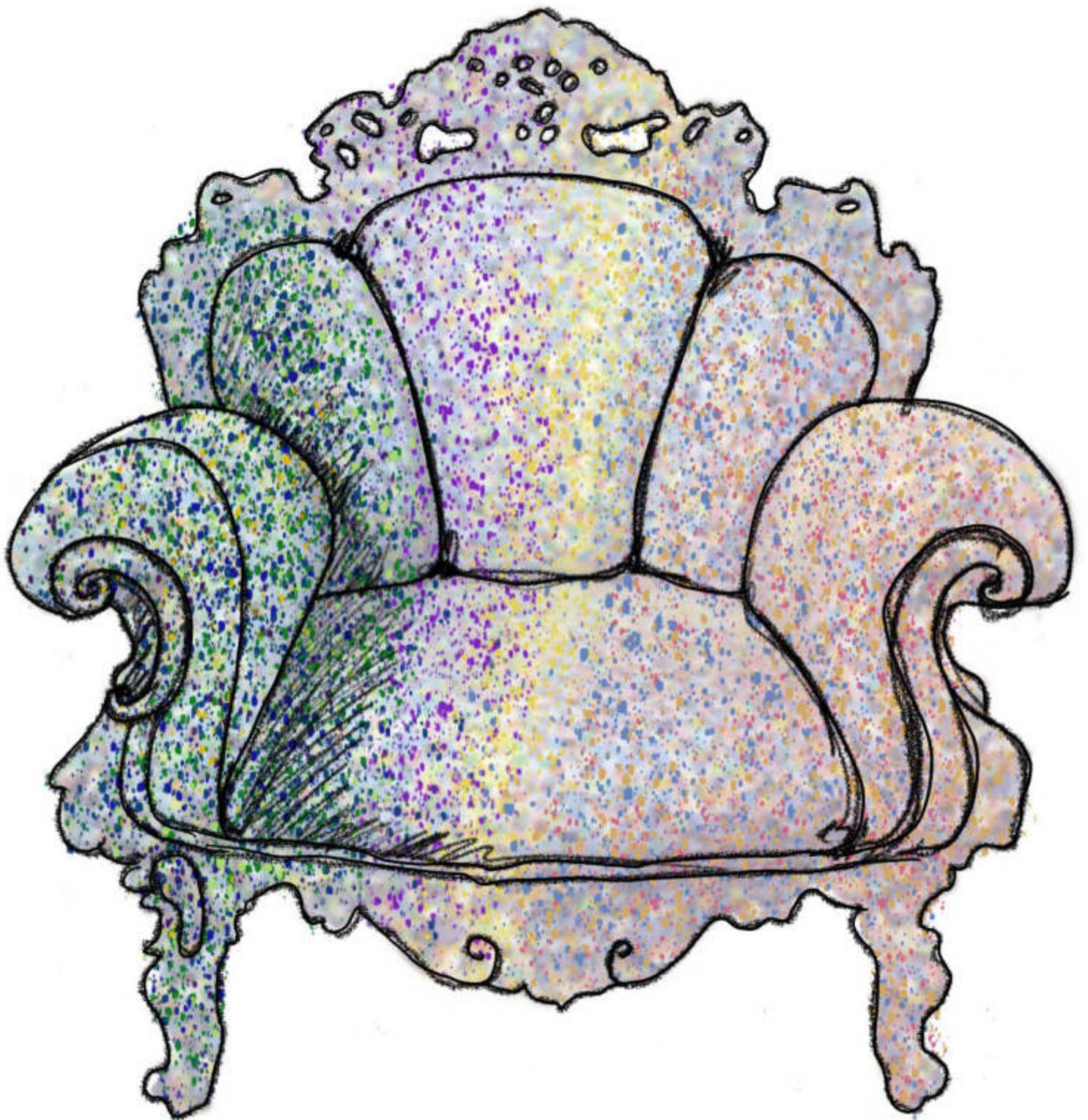


Immagine di apertura: "Poltrona di Proust", progetto di A. Mendini (1978). Ridisegno critico dell'autore.

La poltrona di Proust.

Evoluzione ed epistemologia di una relazione di prossimità tra design e artigianato

Sezione I – Il tema

Elia Maniscalco

The proximity between craft and design has been identified as one of the many reasons for the success of what has been the Made in Italy phenomenon, and now the contemporary design scenario shows a strong tendency to a contamination of skills from one discipline to the other. This paper offers a critical analysis of the evolution of this relationship to identify new cognitive tools to interpret and categorise the instances of hybrid design in the era of design when everybody designs.

Keywords: New Craft, Sustainability, Post-design, Design-craft, Cultural Identity

Introduzione

La storia del rapporto tra design e artigianato italiano è la storia di un rapporto che si è sviluppato passando attraverso una serie di fratture e rappacificazioni tra due discipline solo formalmente diverse ma che condividono *in nuce* innumerevoli punti di contatto. Già la stagione del made in Italy si è configurata come banco di prova di questa fruttuosa interazione, per certi versi trasformativa del concetto stesso di italianità venuto a corrispondere, proprio grazie ai frutti della collaborazione tra i maestri del design del novecento e l'artigianato locale, con un'idea di qualità, prestigio e lusso che mancava in Italia dai tempi delle grandi corti rinascimentali [Vercelloni, 2014].

Se adottiamo come punto di vista sul mondo la dialettica contrapposizione tra design e artigianato intesi come poli semiotici opposti, sovrapponibili agli archetipi dell'ingegnere e del bricoleur [Lévi-Strauss, 2015], sarà possibile categorizzare sistematicamente le diverse espressioni di progettualità che hanno attraversato la storia a seconda dell'estensione di quello che potremmo definire come spazio epistemologico del progetto, definito da una maggiore o minore vicinanza tra le metodologie operative del

design e dell'artigianato. In altre parole, la storia del rapporto tra le due discipline è una storia di sperimentazione e adattamento a diversi gradi di separazione tra le due: risulta evidente come i progetti meglio riusciti del design italiano siano quasi sempre il risultato di processi che hanno scelto, come proprio playground di riferimento, una zona che chiameremo prossimale e che si caratterizza per un dialogo e uno scambio di competenze costante tra gli attori coinvolti (designer e artigiano), pur mantenendo ben distinte le rispettive identità dei due. La contemporaneità e le sue sfide suggeriscono che proprio questa zona prossimale che auspica il ritorno ai paradigmi produttivi propri della piccola produzione legata al territorio e alle sue risorse, possa essere la medicina alle crisi economiche e ambientali, ed è di fatto possibile assistere alla nascita e all'affermazione radicale di forme nuove del design, sempre meno legate alla grande industria, che sembrano avvicinare ogni giorno di più i nostri due poli di riferimento, fino a definire nuove figure ibride nel panorama progettuale italiano [Alessi, 2014].

Siamo, in sostanza, di fronte all'intrecciarsi di espressioni ibride di progettualità che richiedono strumenti e punti di vista nuovi sulla storia al fine

di identificare paradigmi utili a comprendere la contemporaneità: possiamo prendere come totem di questa complessità il progetto di Mendini citato già nel titolo, «rappresentazione paradossale che non esiste più un unico linguaggio del design, ma infinite possibilità formali offerte dalle nuove tecnologie e dalla scomparsa di rigidi confini tra industrial design e artigianato» [Lauda, 2020, 19], in un'ottica secondo la quale l'avvicinare forme diverse di progettualità non significa appiattire le sfumature di significato dell'una o dell'altra, ma operare uno scambio che arricchisce entrambe le parti.

Design e Artigianato: storia minima di una relazione

Il discorso sulla relazione tra artigianato e design è un discorso vecchio come il disegno industriale stesso e prescinde ogni limite geografico del ragionamento: ci si interroga, sin dalla prima rivoluzione industriale, su come si possa, o meglio si debba, delineare un paradigma in grado di descrivere le mutue contaminazioni tra le due discipline, e se contaminazione alcuna abbia davvero senso di esistere [Maldonado, 2008]. La storia del dibattito ha evidenziato un'altalenante direzione evolutiva: si è passati infatti, a più riprese, da un sentimento di completa separazione tra le due discipline a uno invece più aperto a una possibilità di integrazione, fino alla più recente consapevolezza di una necessità dell'avvicinamento tra artigianato e design, al fine di riscoprire nuovi paradigmi progettuali e produttivi coerenti con le idee di sostenibilità, saper fare e identità locali, ultimo baluardo di resistenza all'incedere della globalizzazione omologatrice dell'industria capitalistica [De Fusco, 2009].

Il dibattito intorno al tema di artigianato vs design si è articolato per decenni nella forma di una contrapposizione semantica tra "vecchio" e "nuovo", tra tradizione e innovazione ma oggi alla contrapposizione, preferiamo l'idea di una cooperazione. Lo stesso Gillo Dorfles [2001, 29], tra i più accesi sostenitori della distanza esistente tra le due pratiche, che nel 1978 diceva:

se è indubbio che si possa considerare il primo [l'artigianato] come il vero pro-genitore di molte opere attualmente di spettanza del secondo [il design], ciò non toglie che tra i due settori produttivi esista oggi una netta differenza, una opposizione addirittura, per cui è bene dirimere ogni equivoco a questo proposito. [...] In cosa consisterà la differenza tra i due prodotti? Prima di tutto nello stesso principio informatore che è alla loro base: l'opera artigianale, per la sua stessa natura, è un'opera che deve risultare come «fatta a mano»:

non raggiungendo mai l'assoluta identità d'ogni sua copia. Un quid differenziale esiste sempre – e deve esistere – a distinguere un oggetto dall'altro; nel caso dell'oggetto industrialmente prodotto, per contro, tale evento non si verifica mai, e non deve verificarsi; quand'anche avvenga che un determinato oggetto presenti delle «imperfezioni» per ragioni di caso che sfuggono alla volontà del progettista, tali imperfezioni dovranno essere considerate come errori di fattura e non come compiacimenti d'una «bella materia».

ritorna infine sui suoi passi, arrivando a titolare, già nel 2010, un suo saggio "Finalmente è pace tra design e artigianato" [Dorfles, 2010], prendendo atto dell'attuale superamento della storica contrapposizione, già risolta nel lavoro di alcuni tra i grandi del Novecento (Sottsass, Mari, La Pietra) che proprio su quella commistione di conoscenze basarono il proprio corpus teorico e progettuale.

La longeva quanto anacronistica teoria della contrapposizione tra design e artigianato che ha attraversato la storia, la cui origine Maldonado identifica nella seicentesca invenzione dell'idea di macchina con le sue promesse di futuro e superamento dello status quo, è diretta eredità di quello scontro tra una visione sensazionalistica di scienza e tecnica e una invece più ancorata alla tradizione di fatto già presenti agli albori della prima rivoluzione industriale: basti pensare alla forza delle opposte opinioni che accolsero la Great Exhibition di Londra del 1851, che videro il sorgere di schiere di aperti sostenitori e oppositori dell'idea di manufatto industriale, in una dicotomia dialettica ben riassunta dal proverbiale giudizio di *wonderfully ugly* che la tradizione attribuisce a un allora diciassettenne William Morris di fronte al Crystal Palace [Behrens, 2003]. La paura del nuovo, quel luddismo intrinseco degli oppositori della rivoluzione industriale, fu corroborato da una visione della produzione in serie, fondamento della nuova progettualità, intesa quale mortificazione e depravazione dei valori della produzione artigianale [Branzi, 2008] amplificata dalla crociata del movimento "Arts and Craft" che auspicava un ritorno a un'età pre-industriale e a un'etica dell'artigianato, condannando ardentemente, come ebbe a dire lo stesso William Morris, ogni collaborazione tra "la classe di veri artisti" e i "designer esecutivi" [De Fusco, 2009].

Occorrerà attendere qualche decennio, e spostarsi in Germania, prima di poter vedere un primo sostanziale cambio di rotta in questa narrativa, con un Bauhaus promotore, quantomeno nelle sue intenzioni iniziali, di una commistione di competenze tra artigianato e industria alla ricerca di una nuova unità tra arte e tecnica, evidente soprattutto nell'impostazione didattica del *Vorkurs*, e nella successiva ricerca

diretta sui materiali e l'apprendimento attivo mediante la produzione manuale di modelli e prototipi.

In un'ottica che vede l'approccio artigianale come garante della sopravvivenza dell'identità culturale e antropologica dell'oggetto, il razionalismo spinto degli anni seguenti troncò ancora una volta ogni tentativo di salvaguardare questa identità e promosse l'affermarsi di una sempre più forte spinta capitalistica omologatrice, concepita dal ventre dell'idea dei "grandi mercati di massa" [De Fusco, 2009].

È a questo punto che il baricentro degli equilibri economici e sociali mondiali si sposta dall'Europa agli Stati Uniti dove il progetto Moderno trova il suo massimo compimento: la grande industria americana diventa il baluardo di un modello incentrato su standardizzazione, omologazione e iper-razionalizzazione dei processi produttivi. In questo modello non c'è nessuno spazio per il difetto, per la singolarità: la narrativa dell'etica dell'artigianato viene riscritta in termini di contrapposizione tra vecchio e nuovo, tra immobilità e movimento, tra passato e futuro e il progetto diventa un problema di scelta tra tradizione e innovazione, in un sistema culturale che demonizza il vecchio e che dell'innovazione ha fatto il proprio motore [Heskett, 1995].

Alla globalizzazione spinta perseguita dalla modernità, una globalizzazione alla maniera di Alessandro Magno cercata attraverso il tentativo di azzerare le differenze culturali e identitarie dei Paesi via via annessi a un nucleo sempre più ampio definito a partire da un Centro industrializzato, si oppose il Post-Moderno che fece proprio del ritorno all'etica dell'identità locale il proprio fondamento.

Anche l'Italia non fu scevra da queste dinamiche di azione e reazione ma ciò che, in pieno boom economico, consacrò il Bel Paese sull'altare del design fu proprio la riscoperta, già negli anni '50, delle potenzialità di un fare progetto che portasse insieme artigianato e industria, nota costante del corpus progettuale di pressoché tutti i grandi maestri del design italiano, definendo un punto di vista quasi inedito (al netto di poche esperienze precedenti nello scenario principalmente scandinavo) basato sulla continuità tra la nuova industria e la tradizione, e ben rappresentato dal progetto della Superleggera di Giò Ponti [Vercelloni, 2014].

La relazione tra industria e artigianato, esasperata solo dalla narrativa ideologica di quel "sistema disequilibrante" [La Pietra, 1997] che fu il radical design e che auspicava piuttosto un'anti-industria all'insegna della creatività libera come reazione ai limiti imposti dal progetto razionale, fu in realtà

una relazione di prossimità che nell'interazione tra progettisti e artigiani trovò la misura del successo, come il fenomeno del Made in Italy venne a dimostrare. In questo contesto, la possibilità di ritornare su archetipi produttivi propri dell'artigianato fu un vero "rifugio espressivo" [Sottsass, 1997] e un tentativo di porre rimedio alla sempre più netta separazione tra produzione e vendita di oggetti disumanizzati e progettati per utenti universali, senza volto e senza identità.

Riassumendo un leitmotiv che restò costante fino al tramontare del secolo breve, scrive François Burkhardt già nel 1997 [2]:

Rispetto a un'idea del processo produttivo basata sulla razionalizzazione e avente come unico obiettivo la concorrenza di mercato- un processo in cui l'automazione sostituisce l'uomo non soltanto nell'uso degli utensili ma anche in quello delle macchine- il prodotto fatto a mano acquista lo spessore etico e la dignità derivanti dall'essere frutto di un lavoro fatto da molti, in opposizione alla tendenza attuale verso un lavoro fatto da pochi.

È, di fatto, il "progetto uomo" alla maniera di Enzo Mari [2004], che «cerca di definire i criteri per determinare quando il lavoro creativo, il lavoro manuale, e perfino il lavoro della macchina, hanno un senso» [Burkhardt, 1997, 2] al fine di opporsi all'alienazione prodotta dalla ripetitività e promuovere una creatività basata sui sensi, sul lavoro, sulla materia e su una sensibilità artigianale rispetto alle risorse, i luoghi e le identità.

È proprio in questo contesto che vengono gettate le fondamenta ideologiche di uno dei filoni evolutivi principali del design dei primi vent'anni del Duemila che hanno visto, sulla spinta di una consapevolezza sempre maggiore sui temi della sostenibilità ambientale, economica e sociale, la nascita delle sperimentazioni più disparate nella relazione tra artigianato e design e il porsi in essere di nuovi profili professionali, dal designer-artigiano all'artigiano industriale, che superano di fatto ogni possibile idea di dicotomia in favore di una visione integrata del fare progetto, in un «nuovo artigianato che nel suo eclettismo metodologico associa modernità e tradizione, folklore quotidiano e tecnologia di punta, affermandosi come catalizzatore della comunicazione globale» [Restany, 1997, 109].

Spazi epistemologici del progetto

Raccolti gli estremi storici della ricerca, procediamo a identificare e definire quegli spazi epistemologici del progetto menzionati che utilizzeremo come mezzi per caratterizzare gli episodi pertinenti alla storia del

design, ma che risulteranno utili anche a definire degli strumenti di orientamento nel panorama complesso del design contemporaneo. Premessa a questo lavoro di categorizzazione è il bisogno di esplicitare la consapevolezza che ogni schematizzazione, in quanto processo di identificazione di pattern all'interno di sistemi complessi di informazione, si configura necessariamente come semplificazione che porta con sé il beneficio dell'offrire uno sguardo d'insieme su un fenomeno complesso, rendendolo più facilmente comprensibile, ma anche il rischio dell'appiattimento delle sfumature di significato delle singole istanze di un fenomeno ad alto grado di complessità come quello della relazione descritta. Procedendo con ordine, iniziamo giustificando e chiarendo l'espressione "spazi epistemologici del progetto" scelta per indicare questi strumenti di

catalogazione e analisi. Scopo di questa ricerca è quello di identificare, partendo dall'indagine storica, dinamiche, metodi e pattern ricorrenti nell'interazione tra due discipline, design e artigianato, che ponendosi ai vertici opposti di un piano di significato determinano *de facto* un sistema di relazioni possibili e di regole che sottendono i processi di significazione che da queste relazioni possono scaturire. Queste regole pongono delle condizioni nella possibile interazione tra le due discipline, e queste condizioni si configurano come delimitazione, perimetro dello spazio dell'interazione.

Questo spazio dell'interazione si caratterizza, inoltre, per un sistema di metodi che ci consentono di indicare le forme della progettualità in quanto scienza, nel senso etimologico del termine, e la cui conoscenza ci permette di definire una vera

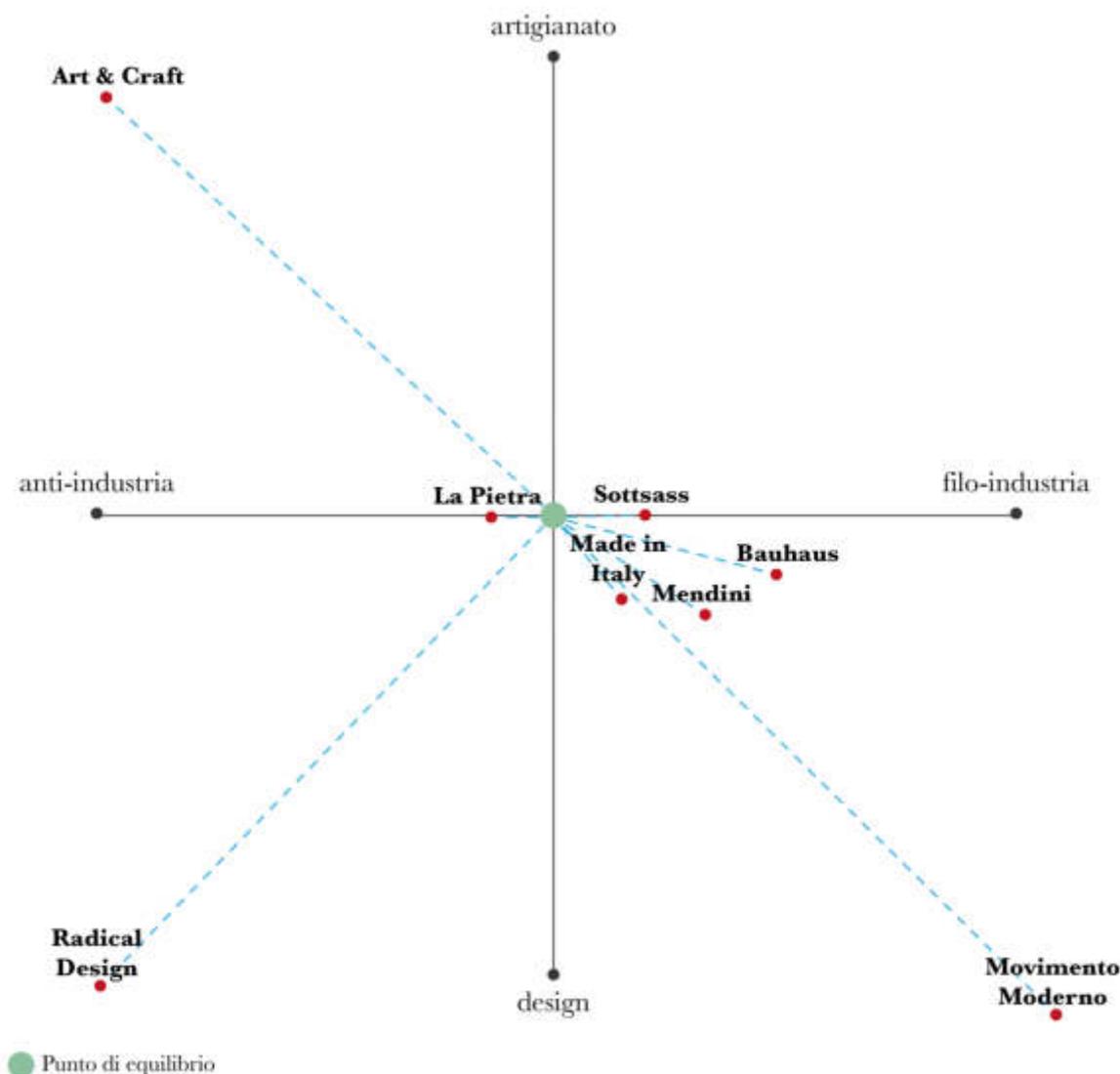


Fig. 1. Caratterizzazione dei casi studio alla luce dei quesiti di ricerca sulla commistione di competenze tra design e artigianato (elaborazione critica dell'autore).

epistemologia del progetto [Gallerani et al., 2019]. In altre parole, tentando di rispondere a un set di questioni riguardanti le relazioni tra le diverse metodologie progettuali proprie del design e dell'artigianato in senso stretto, potremo verosimilmente tirare fuori un sistema di categorie per comprendere meglio come una maggiore o minore distanza tra i due approcci possa influenzare i risultati di esperienze progettuali afferenti a ciascuno degli spazi epistemologici identificati.

Al fine di categorizzare le singole istanze prese in esame, partendo da una riflessione sulle caratteristiche che distinguono il design industriale dall'artigianato [Micelli, 2011], sono stati formulati i seguenti interrogativi da utilizzare come metro di riferimento:

- Il progetto è frutto di una disgiunzione, intersezione o sovrapposizione di competenze tra design e artigianato?
- Le dinamiche di progettazione, produzione e distribuzione del progetto sono dinamiche accentrative o delegative?
- Il progetto si fa portatore di plusvalore culturale, o il suo valore dipende esclusivamente da criteri di efficienza e razionalità?

La metodologia di questa ricerca procede tenendo insieme strumenti tipici dell'analisi storica per la raccolta dei casi studio, e quelli della statistica per identificare, attraverso un processo di inferenza, schemi ricorrenti e paradigmi.

La prima fase ha visto la selezione di casi studio noti, in grado di coprire un periodo che vada dal 1851 ai primi anni '90 del Novecento, in un contesto europeo e americano ma con un focus particolare sull'Italia, relativamente alla seconda metà del Novecento.

La seconda fase ha visto la caratterizzazione di questi casi studio alla luce dei tre interrogativi di ricerca appena definiti, al fine di identificare il posizionamento di ciascun progetto rispetto agli

estremi di riferimento (design vs artigianato) [Fig. 1]. La terza fase ha visto la mappatura sistematica di tutti i casi studio e la definizione di un sistema di spazi epistemologici del progetto che, nell'ultima fase della ricerca, sono stati definiti a livello di caratteristiche, paradigmi e metodologie, al fine di identificare degli strumenti utili a una lettura della contemporaneità [Fig. 2]. È così che si è pervenuti all'identificazione di tre spazi – distale, prossimale e di identità – del progetto, di seguito descritti prendendo come estremo di riferimento principale quello del design.

Zona distale

I progetti che ricadono in questa zona mostrano una netta disgiunzione di competenze e sono identificabili in maniera distinta come progetti totalmente di design industriale o di artigianato [Fig. 3]. Non vi è sovrapposizione di ruoli in nessun momento del processo che porta dalla nascita del concept alla distribuzione del progetto. Dalla prospettiva del design, tendenzialmente si applicano le regole della produzione industriale pura: il valore di questi progetti è legato al loro essere status symbol, o alla loro efficienza, capillarità nella distribuzione, razionalità o convenienza. Le dinamiche sono accentrative, e il designer o l'artigiano detiene totale responsabilità progettuale. Per i progetti industriali di questo spazio del progetto, l'identità culturale dei contesti progettuali e produttivi non gioca pressoché nessun ruolo nel processo progettuale, mentre per i progetti di artigianato appartenenti sempre a questo gruppo il plusvalore culturale (dettato dalla pertinenza di risorse e metodi rispetto a quelli della tradizione locale) diventa il valore principale dell'oggetto stesso.

A questa zona afferiscono, ad esempio, gran parte dei progetti nati in seno al Razionalismo.

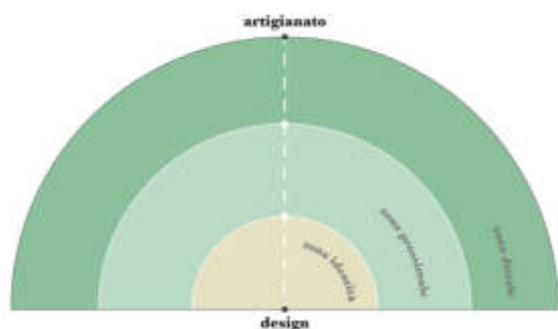


Fig. 2. Spazi epistemologici del progetto e relative relazioni di prossimità (elaborazione critica dell'autore).

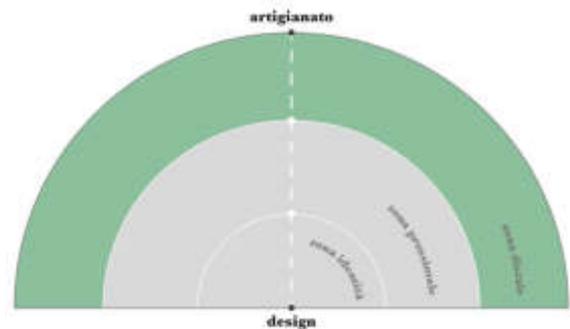


Fig. 3. Zona distale (elaborazione critica dell'autore).

Zona prossimale

I progetti che ricadono in questa zona mostrano una certa intersezione di competenze e il confine tra design e artigianato si fa più labile, sebbene i ruoli e le relative metodologie rimangano ben identificabili [Fig. 4]. I processi progettuali vedono la fruttuosa interazione tra designer e artigiani, con i primi spesso nel ruolo di progettisti di concept la cui resa concreta viene delegata completamente all'artigiano o diventa occasione di esplorazione in un lavoro congiunto tra i due. Inoltre, questi processi dimostrano una grande attenzione alla dimensione locale del progetto, a partire dalla scelta di materiali e risorse e al ciclo di vita del prodotto. Le dinamiche diventano delegative in senso verticale, con responsabilità ben definite per ogni attore coinvolto. In questa zona, i progetti acquistano tanto più valore quanto più significativa si fa la natura di questa interazione e i valori di riferimento diventano tanto la fattibilità e l'efficienza tecnica, figlia dell'approccio industriale, quanto l'attenzione al plusvalore culturale. A questa zona afferiscono, ad esempio, gran parte dei progetti nati in seno all'affermazione dell'idea di Made in Italy nella seconda metà del Novecento.

Zona d'identità

I progetti che ricadono in questa zona mostrano una certa parziale o completa sovrapposizione di competenze: il confine tra design e artigianato diventa difficile da tracciare, così come i ruoli e le metodologie diventano difficili da distinguere [Fig. 5]. I processi progettuali tipici sono quelli ascrivibili all'auto-produzione, caratterizzati da co-creatività e dinamiche delegative in senso orizzontale, con responsabilità condivise tra i vari attori coinvolti. Il sistema di valori associato ai progetti di questa zona diventa frutto di una contaminazione tra discipline e dell'esperienza

individuale del progettista che spesso giunge a formulare nuove definizioni per identificare sé stesso (artigiano industriale, designer artigiano, maker, etc). Dell'artigianato rimane il rapporto diretto con risorse, materiali e sperimentazione, mentre dell'approccio industriale resta la consapevolezza dei processi, e la capacità di ottimizzare produzione, distribuzione e promozione. A questa zona afferiscono, ad esempio, molti dei progetti nati nella contemporaneità, dopo gli anni Dieci del Duemila.

Conclusioni

Questa ricerca ci ha permesso di formulare una prima ipotesi relativa alla definizione di uno strumento cognitivo da utilizzare nell'analisi della storia del design al fine di ottenere strumenti funzionali all'analisi della contemporaneità, strumenti che ci offrono la possibilità di rivedere con sguardo critico molte delle tendenze odierne, attraverso l'identificazione di precedenti storici e vicende parallele in grado di aiutarci a capire meglio fenomeni ancora troppo vicini a noi per garantirci la loro piena comprensione.

Queste tendenze vedono il proficuo affermarsi di figure e progetti sempre più complessi, come soluzione reazionaria rispetto all'idea di progettazione iper-razionale per i mercati di massa ritenuta responsabile delle crisi energetiche e ambientali contemporanee, e rappresentati da istanze di design ibrido di difficile caratterizzazione e comprensione. Una delle parole chiave che indubbiamente descrivono l'età contemporanea è infatti "complessità", una complessità fatta di pluralismi e sovrapposizioni culturali, di sentimenti e credenze amplificati da quelle scatole di risonanza che sono l'informazione globale e l'iperconnessione, ma soprattutto una complessità figlia delle crisi economiche, ambientali e climatiche. Di fronte a questo scenario, l'interrogativo oggi più ricorrente nel panorama del design cerca proprio di



Fig. 4. Zona prossimale (elaborazione critica dell'autore).



Fig. 5. Zona d'identità (elaborazione critica dell'autore).

trovare un principio d'ordine per comprendere sé stesso e la propria complessità.

Dal lavoro di semplificazione e sistematizzazione delle istanze di design contemporaneo che è stato alla base della definizione degli spazi epistemologici del progetto qui presentati, sembra emergere una realtà che vede nella coesistenza in prossimità tra design e artigianato la formula vincente di un progetto consapevole, "glocale", e conscio di quel plusvalore culturale che è fatto di rispetto per le risorse, per i diritti dei lavoratori, per l'ambiente, e permeato da un'idea di complessità che corrisponde a quella di qualità, quella stessa qualità che è stata chiave di volta del successo del Made in Italy. Tuttavia, nelle parole di Stefano Maffei [2017], in questa nuova complessità,

i nuovi processi, strumenti e materiali dell'artigiano contemporaneo sono parte di un processo d'innovazione (che risulta) legato a un *fil rouge* sperimentale e multidisciplinare che in realtà mescola in un'area sfumata, complessa e articolata la dimensione scientifica, quella tecnologica e quella artistica.

In questo regno dai confini sfumati, la ricerca di strumenti cognitivi e prospettive nuove su design e artigianato risulteranno sempre più essenziali per comprendere e guidare il prossimo passo di una relazione di vicinissima prossimità destinata a divenire l'epitome del senso stesso del fare progetto.

Elia Maniscalco, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli studi di Palermo
elia.maniscalco@unipa.it

Bibliografia

- Alessi C. (2014). *Dopo gli anni Zero: il nuovo design italiano*, Laterza, Roma-Bari.
- Alessi C. (2020). *Design senza designer*, Laterza, Roma-Bari.
- Bassi A. (2017). *Design contemporaneo, istruzioni per l'uso*, Il Mulino, Bologna.
- Behrens R.R. (2003). "Review of the book *The Great Exhibition of 1851: New Interdisciplinary Essays*", *Leonardo*, vol. 36, 2, p. 159.
- Branzi A. (2008). *Introduzione al design italiano. Una modernità incompleta*, Dalai editore, Milano.
- Burkhardt F. (1997). "Perché un nuovo artigianato: editoriale", *Domus*, vol. 796, p. 2.
- Capella J. (1997). "Ettore Sottsass, la vita un grande progetto", *Domus*, vol. 796, p. 65.
- De Fusco R. (1997). "La storia quale sostegno del nuovo artigianato", *Domus*, vol. 796, p. 4.
- De Fusco R. (2009). *Storia del design*, Laterza, Roma-Bari.
- Dörfles G. (2001). *Introduzione al disegno industriale*, Einaudi, Torino.
- Dörfles G. (2010). "Finalmente è pace tra design e artigianato", *Mestieri d'Arte*, vol. 1, p. 16.
- Gallerani M., Birbes C. (a cura di, 2019). *L'abitare come progetto, cura e responsabilità. Aspetti epistemologici e progettuali*, Zeroseiup, Bergamo.
- Heskett J. (1995). *Industrial Design*, Thames and Hudson, Londra.
- La Pietra U. (1997). "Fatto ad Arte", *Domus*, vol. 796, p. 98.
- Lauda G. (2021). *Il design è come un panda? Il design Italiano 1980-2020*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Lévi-Strauss C. (2015). *Il pensiero selvaggio*, Il Saggiatore, Milano.
- Maffei S. (2002). "I territori del design: made in Italy e sistemi produttivi locali", *Il Sole 24 ore ed.*, Milano.
- Maffei S. (2017). *Artigianato 4.0: l'arte del sapere fare unita all'innovazione*, Domusweb, Milano.
- Maldonado T. (2008). *Disegno Industriale: un riesame*, Feltrinelli, Milano.
- Mari E. (2004). *La valigia senza manico. Arte, design e karaoke*, Bollati Boringhieri, Milano.
- Micelli S. (2011). *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Marsilio, Venezia.
- Micelli S. (2016). *Fare è innovare. Il nuovo lavoro artigiano*, Il Mulino, Bologna.
- Restany P. (1997). "Il nuovo artigianato, catalizzatore della comunicazione globale", *Domus*, vol. 796, p. 109.
- Vercelloni M. (2014). *Breve storia del design italiano*, Carocci editore, Roma.

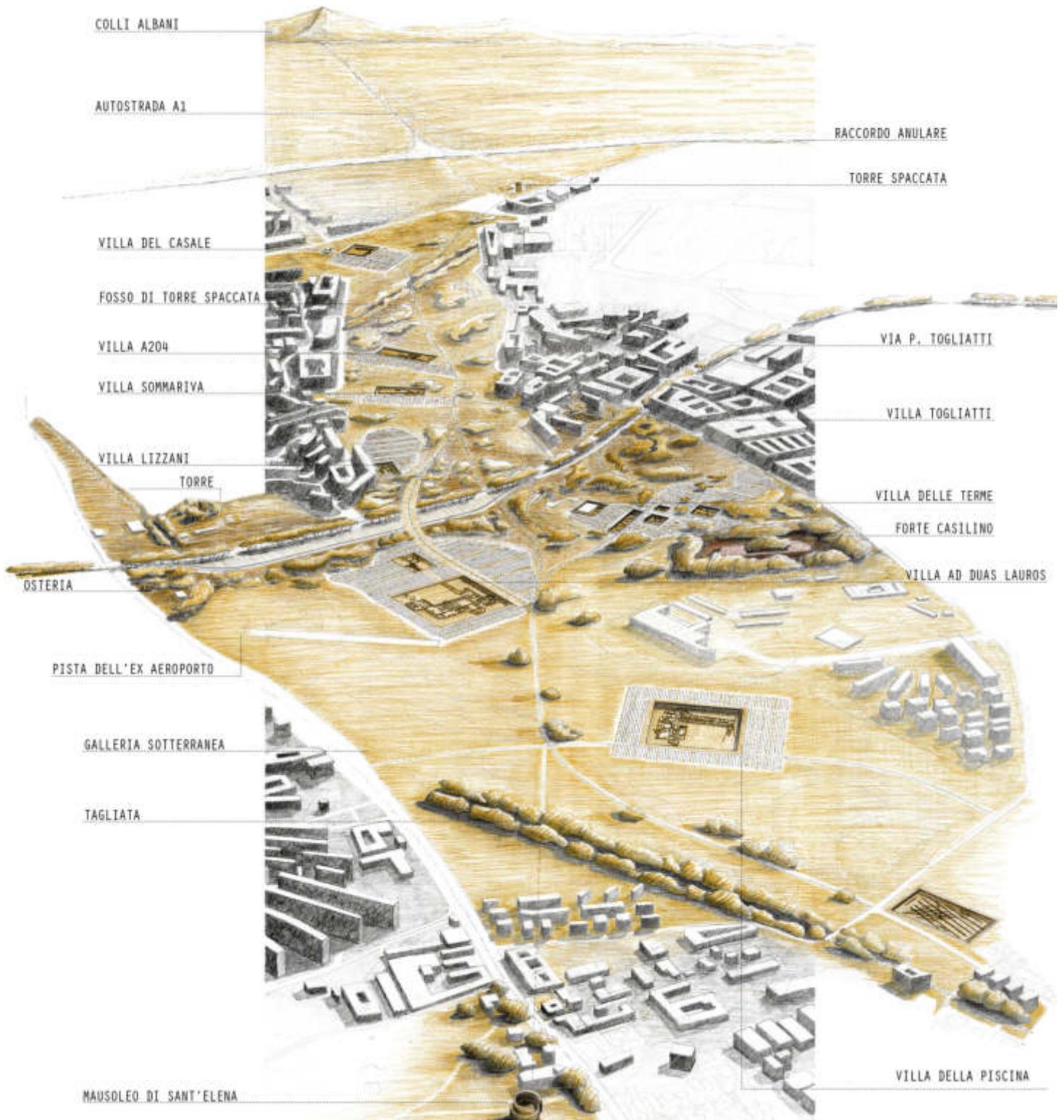


Immagine di apertura: Corridoi verdi, vista dell'area di Centocelle e Torre Spaccata (disegno a mano libera, Lisa Carignani).

Archeologia a tutela dell'ambiente: il pianoro di Centocelle e il *pratone* di Torre Spaccata

Sezione I – Il tema

Lisa Carignani, Camilla Siliotti

In Rome, ruins and archaeological constraints have represented an unconscious but effective tool to limit the urban sprawl, leaving a variety of porous and uncultivated fields. Through the cases of Centocelle and Torre Spaccata, this paper investigates the relationship between archaeology and environment and a kind of ecological urban process of self-preservation that enables today to reinterpret positively these vacant spaces: their emptiness allows the constitution of a wild habitat made by reciprocal relationships between vegetation, animals and local community able to appreciate what is already there.

Keywords: Urban voids, Archaeological constraints, Green belt, Urban wilderness, Minor infrastructure

Introduzione

A partire da un'analisi sulla città non costruita e inserendosi nelle urgenti questioni ecologiche, la ricerca propone una lettura progettuale che riconsidera il valore attuale dei vuoti urbani attraverso la relazione tra archeologia e ambiente. Nel contesto di Roma, l'apposizione dei vincoli ha riflesso una politica di conservazione che raramente ha determinato l'uso di quei beni. Tuttavia, in alcuni casi, la presenza di resti archeologici ha rappresentato uno dei pochi strumenti inconsapevoli ma efficaci per limitare l'espansione a macchia d'olio tipica della città fuori le mura. I «recinti della memoria», in quella «schizofrenica esuberanza di vuoti e pieni» [Ricci, 2005, 58], hanno conservato – seppur in modo frammentato – i caratteri storici e naturali dell'Agro romano. Ampiamente trattati in termini teorici e compositivi¹, i vuoti sono porzioni di territorio risparmiati dalle logiche di espansione perché residuali rispetto a programmi di sviluppo immobiliare. Nei piani regolatori vengono indicati come aree di rispetto o interstiziali [Secchi, 2014] da riqualificare e restituire allo spazio antropizzato, considerati marginali rispetto alla città produttiva e interpretati come vuoti da colmare.

Il caso studio: le due aree

Questo lavoro è stato realizzato tra il 2018 e il 2019 dalle due autrici nell'ambito di una collaborazione interuniversitaria tra il dipartimento di architettura dell'Università Roma Tre e quello di archeologia dell'Università La Sapienza di Roma e approfondisce i casi del pianoro di Centocelle e del cosiddetto *pratone* di Torre Spaccata. Sfuggite allo sviluppo edilizio del quadrante est di Roma, si tratta di due aree vuote lungo l'antica via Casilina, separate da via Palmiro Togliatti: fino agli anni Settanta erano unite dal fosso di Centocelle e oggi presentano una situazione analoga, risultato di vicende diverse. Sul pianoro di Centocelle, grazie a una fotografia aerea del 1953 è stata avvistata una villa imperiale, e negli anni Novanta alcuni scavi portarono alla luce altre due ville romane, conducendo l'allora sovrintendente Adriano La Regina a porre il vincolo archeologico. Oggi parte del pianoro è adibito a parco. A Torre Spaccata, tra il 1995 e il 2000, la Sovrintendenza Capitolina effettuò ulteriori scavi per orientare la programmazione urbanistica. Vennero scoperte cinque ville, un abitato di età neolitica, un sito medievale e il *lahar*, una colata di fango

vulcanico proveniente dai Colli Albani migliaia di anni fa. Inspiegabilmente l'area, un *pratone* di 60 ettari considerato "vuoto" e in apparente stato di abbandono, non è vincolata e pur trovandosi in un municipio densamente edificato, risulta ancora una Centralità Urbana da pianificare.

Torre Spaccata e Centocelle sono due frammenti naturali nel tessuto urbano [Fig. 4], che contengono una stratificazione di elementi indicatori di storie antiche e usi contemporanei. A prescindere dalla loro mancata valorizzazione, costituiscono un ambiente selvatico di duecento ettari e insieme ad altre aree residuali fanno parte di una rete ecologica² fondamentale per

il carattere connettivo e ricreativo. I resti archeologici rimangono sotterrati, ma in superficie il terreno ospita un'incredibile biodiversità di piante spontanee e animali, tra cui alcune specie protette e rare e anche senza un riconoscimento formale, questi luoghi hanno assunto un ruolo vitale per gli abitanti, ancor più negli anni di pandemia. Non si tratta di aree vuote, ma di un lacerto di Campagna romana sopravvissuta, che dovrebbero essere sentite in continuità non solo per una lettura archeologica e paesaggistica ma soprattutto per una pressante necessità ecologica e sociale. Se messe a sistema, le due aree avrebbero la forza di dare vita a un'infrastruttura minima per

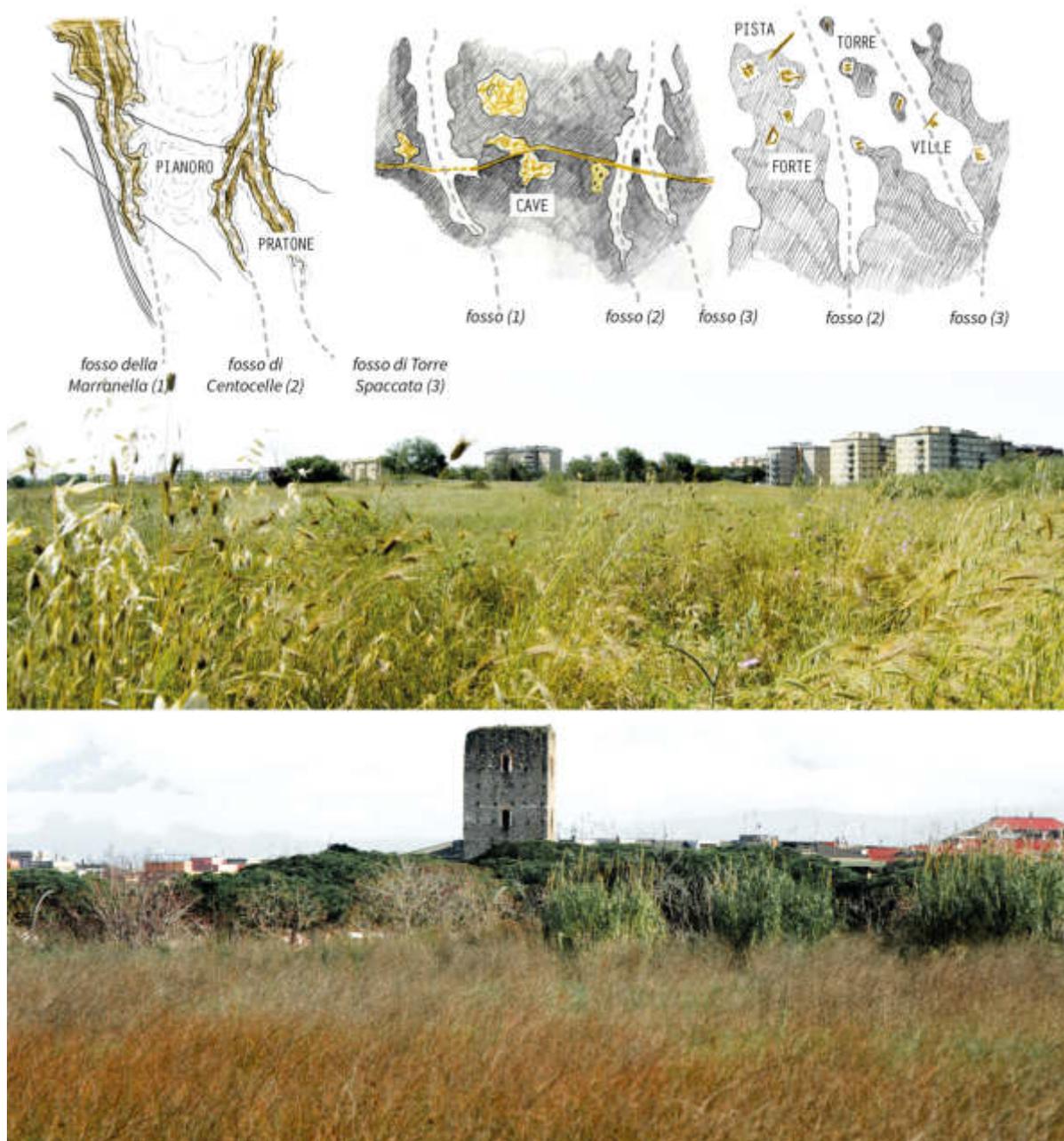


Fig. 1. Il pratone di Torre Spaccata e il pianoro di Centocelle (fotografie di L. Carignani, 2018-2021).

rispondere alle istanze delle comunità del territorio e per la formazione di un processo di piano inteso come “opera corale” [Magnaghi, 2010, 10].

Nel limitare il consumo di suolo, a Roma l'archeologia ha in parte determinato il rapporto tra pieni e vuoti e la città ha in qualche modo instaurato un processo di autoconservazione: i resti archeologici hanno tutelato i caratteri ambientali [Fig. 3].

L'obiettivo della ricerca è rileggere con accezione positiva le conseguenze del non utilizzo di questi spazi, avendo constatato come la lunga assenza dell'intervento umano abbia favorito un processo di rinaturalizzazione altrimenti impossibile.

Il problema di non riconoscere la coesistenza

La metodologia adottata si è avvalsa di strumenti interdisciplinari: la fotografia, la ricerca sul campo, l'elaborazione cartografica, la consultazione di fonti storiche e contemporanee, l'analisi dei piani previsti e quelli attuati, la pratica dell'attraversamento e gli scambi costanti con le comunità locali. Oggi, le motivazioni di questo contributo sono dipese alla situazione conflittuale del *pratone*, a rischio di edificazione perché il suo valore storico e naturale non è mai stato riconosciuto. Nonostante gli scavi, le pubblicazioni della Sovrintendenza³ e le emergenze



Fig. 2. Sguardo verso i Colli Albani (sopra) e verso il centro storico (sotto): alternanza di aree vuote e costruite (fotografie di L. Carignani).

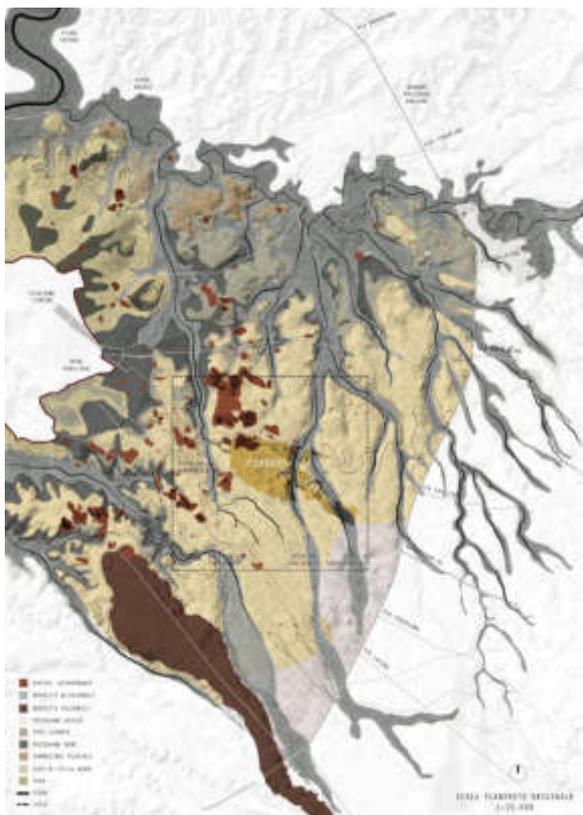


Fig. 3. Il sistema geomorfologico: i fossi, i pianori e le cavità sotterranee (elaborazione grafica di L. Carignani).

archeologiche⁴ riportate sulla Carta dell'agro del 1988, il Piano Regolatore Generale – PRG del 2008 non ha mai recepito i vincoli archeologici e paesaggistici. Recentemente, le linee di azione del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza – PNRR prevedono un progetto di ampliamento del polo cinematografico di Cinecittà S.p.A., promosso dall'Istituto Luce. Inoltre, Cassa Depositi e Prestiti, proprietaria dell'area, intende realizzare un nuovo quartiere residenziale⁵, permesso ancora oggi da quella visione di città policentrica già dimostratasi fallimentare. Torre Spaccata è considerata infatti una delle 18 centralità metropolitane, ovvero ambiti di trasformazione strategica che prevedono nuovi poli residenziali al di fuori del centro. Il nuovo progetto occuperebbe 30 ettari su 60 – e purtroppo il rischio di edificazione (600 metri cubi) è imminente.

Dopo i confronti avvenuti per la tesi, la situazione attuale ha portato le autrici a proseguire il percorso con le comunità locali, in particolare con il “Comitato del *Pratone* di Torre Spaccata”⁶, che è determinato a scongiurare la speculazione proponendo di delocalizzare gli *studios* in edifici preesistenti inutilizzati e sviluppando un progetto condiviso per apprezzare ed abitare quello che già c'è. La

questione non è locale ma simile a quella di altre realtà romane:⁷ individuare il contesto specifico e metterlo in relazione ecosistemica è necessario per comprendere il fenomeno e immaginare un'idea diversa di città. Oggi la conformazione urbana ereditata offre un terreno di sperimentazione per pensare strategie diverse, nuove pratiche progettuali, usi molteplici e temporanei.

Strutture antropiche e caratteri naturali: un dialogo millenario

In realtà, la ricerca è iniziata con un singolo monumento fuori della città storica: l'Osteria di Centocelle, il cui nome deriva da uno dei molteplici riusi che ha avuto nel corso dei secoli. Risalente all'età tardo-antica, ha una pianta curiosa ed è situato sulla Casilina a 8 chilometri dal centro. Ancora oggi non è chiara la sua funzione originaria: tra le ipotesi c'è quella di mausoleo funebre [Quilici, 1974], di ninfeo [Lugli, 1934], di edificio collegato all'acqua del vicino fosso di Centocelle oppure come annesso a una delle ville nelle vicinanze [Quilici, 1997] [Volpe et al., 2004]. Per comprendere il monumento in relazione al contesto è stato ampliato il campo d'indagine: tre ville romane si trovano sul pianoro di Centocelle⁸, a cui se ne aggiungono altre cinque sul *pratone*⁹, insieme a tombe, cisterne, ponti e strutture agricole. Questo sistema abitativo era collegato da una strada secondaria che dalla Labicana – attuale Casilina – si distaccava nei pressi del mausoleo di Sant'Elena e attraversava il pianoro e il *pratone* verso sud-est [Gioia et al., 2004]. Proprio questo antico “diverticolo” offre ancora oggi una lettura del territorio che intreccia le emergenze antropiche alle caratteristiche geomorfologiche del luogo.

Il quadrante est di Roma fa parte, infatti, dell'apparato dei Colli Albani, un complesso vulcanico che ha determinato la morfologia sub pianeggiante del suolo [Strappa 2012]: in direzione sud-nord numerosi fossi scorrono fino alla valle del fiume Aniene [Fig. 1]. In particolare, i fossi della Marranella, di Centocelle e di Torre Spaccata hanno inciso l'orografia intersecandosi con il sistema radiale delle vie consolari: in seguito, a partire dagli anni Settanta, le valli dei fossi sono state sfruttate per le principali infrastrutture viarie e le acque sono state incanalate per la costruzione di collettori fognari [Fig. 2]. Nonostante la repentina trasformazione antropica e urbana, ancora oggi è possibile apprezzare un dislivello di 10 metri tra i pianori pozzolanici e le valli colmate da depositi di argille e limi sabbiosi [Gioia et al., 2004] e nel

pratone sono presenti materiali vulcanici di centinaia di migliaia di anni fa. Questo paesaggio è ancora testimone di processi geomorfologici antichissimi.

Usi, riusi e attese

Mentre l'espansione del dopoguerra ha portato alla costruzione di nuovi quartieri (Tuscolano, Torre Spaccata, Casilino, Tor Tre Teste), le aree del pianoro e del *pratone*, abitate per secoli, sono rimaste inedificate.

Negli anni Venti sul pianoro, già utilizzato come campo di sperimentazione aviatoria, è stato costruito il primo aeroporto d'Italia e sotto il regime fascista, per collegare l'aeroporto al centro, sono iniziati i lavori per quella che doveva essere la prima metropolitana di Roma [Fig. 10]. Il tracciato, partendo dalla quota del fosso (+38 metri s.l.m.), passava in un tunnel sotto al pianoro (+52 metri s.l.m.) per poi uscire all'aperto in "tagliata", così chiamata dagli abitanti per indicare lo scavo di 7 metri effettuato per il passaggio dei binari. I lavori si interruppero con lo scoppio della Seconda



Fig. 4. In basso: fotografia aerea (Archivio Aeronautica Militare Italiana, 1923). Si vedono il fosso di Centocelle (in azzurro), via Casilina (in rosso), l'aeroporto, l'Osteria, la torre di Centocelle, il forte Casilino, la villa romana Ad Duae Lauros. In alto: via P. Togliatti, da Torre Spaccata fino alla valle dell'Aniene (fotografia di L. Carignani, 2019).

guerra mondiale, ma questa cicatrice abbandonata si può rintracciare ancora nei quartieri limitrofi al parco. L'impiego dei materiali pozzolanici in ambito edilizio ha reso l'area luogo di estrazione privilegiato, generando un vasto sistema di cave sotterranee¹⁰ che sono state sfruttate fino al XX secolo, riscoperte durante la costruzione della metro e riutilizzate come fungaie e rifugi durante la guerra.

Dagli anni Sessanta, alcune aree del quadrante Est sono state coinvolte da un altro ambizioso progetto, il Sistema Direzionale Orientale¹¹, che prevedeva un polo direzionale al fine di alleggerire il centro

dal peso dei ministeri: il comprensorio Centocelle prevedeva un quartiere amministrativo sul pianoro e il prolungamento dell'autostrada Roma-Napoli nel *pratone*. Recepito dal Piano Regolatore del 1962, lo SDO è stato simbolo della svolta urbana di Roma fino a quando, nel 1995, il consiglio comunale ne ha annullato la previsione. Il fallimento di questa mega-infrastruttura urbana ha paradossalmente preservato un'infrastruttura verde carica di testimonianze storiche. Il palinsesto antropico, geologico e naturale è ancora visibile e la situazione attuale ha portato le autrici a una elaborazione cartografica [Fig. 5] che individua le aree libere da costruzioni, indipendentemente



Fig. 5. Il percorso ciclopedonale nel sedime della galleria dismessa. (elaborazioni grafiche e fotografiche di L. Carignani).

dalla loro destinazione d'uso. Ugualmente sono stati mappati parchi pubblici, riserve naturali, ville storiche, fasce di rispetto, aree interstiziali abbandonate, scarti e zone marginali: terreni di cui questa ricerca riconosce l'importanza nel tessuto urbano al di là della loro funzione e che rifiuta di considerare vuoti o di leggere in negativo sulle planimetrie.

Attualmente lo standard di verde urbano dei quartieri limitrofi (Municipio VII) è uno dei più bassi di Roma¹². Oltre al valore archeologico, risulta necessario evidenziare il ruolo sociale e ambientale di questi spazi, utilizzati dagli abitanti a scopo ricreativo e connettivo. Inoltre, il *pratone* e il parco conservano intatte le caratteristiche ambientali della campagna romana garantendo una percezione unitaria e panoramica del paesaggio fino ai Castelli Romani. E ancora, sono fondamentali per le connessioni ecosistemiche: come rilevato dal WWF¹³, più di 45 specie di uccelli transitano in queste aree, numerosi sono i mammiferi come la volpe e il riccio, diversi i rettili e moltissimi gli insetti¹⁴; anche la vegetazione è variegata e nella parte più interna si trovano cespuglieti, arbusteti caducifoglie e alberature sparse o a boschetto, mentre a est sono presenti praterie termofile ed essenze tipiche della campagna romana.



Fig. 6. I resti archeologici e la città non costruita (elaborazione grafica di L. Carignani).

Le recinzioni: un ostacolo alla coesistenza

Tuttavia, alcuni elementi – come le recinzioni e i dispositivi di tutela archeologica – da un lato rendono difficile apprezzare questa coesistenza e comprenderne la storia, dall'altro sottraggono contemporaneamente spazio all'uso civico.

Le ville del pianoro sono interrate e una grande area del parco è chiusa al pubblico; l'Osteria, per anni abbandonata, è circondata da una recinzione; il forte Casilino, bene storico e pubblico è inaccessibile perché inglobato nella sede di Comando Aeronautica Militare, costruita negli anni Novanta. Altre recinzioni circondano il pianoro delimitando i confini amministrativi del parco riducendolo a 33 ettari, piuttosto che i 90 previsti, e nel *pratone* solo alcuni punti permettono l'accesso agli spazi verdi.

Nel gennaio 2017 un incendio nella "tagliata" ha portato alla luce una grande quantità di rifiuti che per un mese ha provocato la fuoriuscita dei fumi della combustione, provenienti da una voragine usata come discarica. Da quel giorno decine di incendi causati da attività non idonee e dell'assenza di manutenzione hanno continuato a danneggiare l'ambiente e adesso anche questa zona è interdetta da un'ulteriore recinzione.

Ad oggi non è mai stata realizzata una bonifica del suolo, sebbene le analisi del Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali abbiano riscontrato concentrazioni di metalli pesanti superiori ai limiti di legge e l'Agenzia Regionale Protezione Ambiente-ARPA abbia rilevato la presenza di sostanze dannose.

Infine, via Casilina e via Togliatti, strade ad alto scorrimento ad esclusivo uso carrabile, formano delle barriere tra i quartieri e disincentivano la frequentazione delle aree. Come già sottolineato, al di sopra di queste problematiche una ha adesso la precedenza: il rischio di cementificazione che in modo definitivo distruggerebbe tutte le caratteristiche ecosistemiche presenti.

Il 9 luglio 2022, durante la fase di pubblicazione del presente contributo, dal parco è partito un incendio. A causa del vento forte, il fuoco si è propagato velocemente, causando esplosioni dovute ai materiali infiammabili degli autodemolitori e ha poi attraversato via Togliatti bruciando un terzo del *pratone*. L'enorme nube nera che si è sollevata è stata avvistata fino al litorale laziale e il valore della diossina registrato all'indomani è stato ampiamente superiore ai valori di riferimento. Le reti del territorio si stanno attivando per reagire a un disastro ambientale prevedibile e prevenibile, chiedendo risposte dalle istituzioni.

Oltre la tutela: percorsi e corridoi verdi da attraversare

La ricerca ha prediletto la dimensione territoriale e il progetto non ha voluto fornire una prospettiva unitaria: ritenendo che la dimensione identitaria possa scaturire solo da un processo comunitario e auto-generativo, le soluzioni proposte sono prive di carattere formale a livello architettonico e rispondono con interventi minimi di ricucitura strategica e valorizzazione mirata. Si tratta di adattamenti puntuali e reversibili e di percorsi di attraversamento che tentano di raccontare la storia dei luoghi e di agevolare gli usi attuali per abitare e attraversare questi spazi, rinunciando a nuove costruzioni. Le aree libere sono state ricomposte in due grandi corridoi ecologici: un sistema in direzione nord-

sud lungo via Togliatti, che collega il parco degli Acquadotti e la Riserva Naturale dell'Aniene, e un altro in direzione est-ovest dalle mura Aureliane al Raccordo Anulare. Alcune premesse di carattere politico-amministrativo sono state indispensabili: la delocalizzazione degli autodemolitori, la bonifica del terreno, la ridefinizione dell'area militare e la cessione del Forte Casilino al Comune come da accordi stabiliti e l'indispensabile apposizione dei vincoli archeologici e paesaggistici nell'area di Torre Spaccata. Data la complessità del contesto, le proposte sono state elaborate sulla base di analisi progettuali preesistenti: uno studio di fattibilità del Comune per una linea tramviaria lungo via Togliatti¹⁵, strategica perché intercetterebbe le tre linee metropolitane di Roma (la linea A-fermata



Fig. 7. Masterplan di progetto: percorsi urbani e corridoi ecologici tra le due aree (elaborazione grafica di L. Carignani).

Subaugusta, la B-Ponte Mammolo, la C-Parco di Centocelle); l'ipotesi di un ponte pedonale su via Casilina tra la quota del quartiere di Centocelle e il parco; uno studio di promozione sociale per il recupero dei forti di Roma¹⁶; e il progetto di musealizzazione della villa della Piscina¹⁷.

Due percorsi per attraversare una città geologica, sotterranea, marginale, selvatica

Per tenere insieme la storia e il futuro delle due aree e per creare percorsi alternativi alla viabilità veicolare vengono recuperati due segni ancora riconoscibili [Fig. 6]. Il primo percorso segue il diverticolo antico che, attraversando il pianoro,

il fosso e poi il *pratone*, collegava le otto ville: ripercorrendo l'andamento orografico, il nuovo tracciato faciliterebbe la comprensione territoriale dell'antico suburbio romano, raggiungendo il casale medievale di Torre Spaccata.

Il secondo percorso, invece, recupera il sedime della metropolitana mai completata per realizzare una pista ciclopedonale: il tracciato inizierebbe nei pressi della fermata Alessandrino, passerebbe sotto al parco in galleria e uscirebbe in "tagliata" nel punto in cui il terreno degrada verso il fosso della Marranella; proseguirebbe attraverso i quartieri del Quadraro, della Certosa e Torpignattara; dopo il sottopassaggio ferroviario si immetterebbe in via del Mandrione, strada pedonale chiusa al traffico per rischio geomorfologico. Intercettando elementi

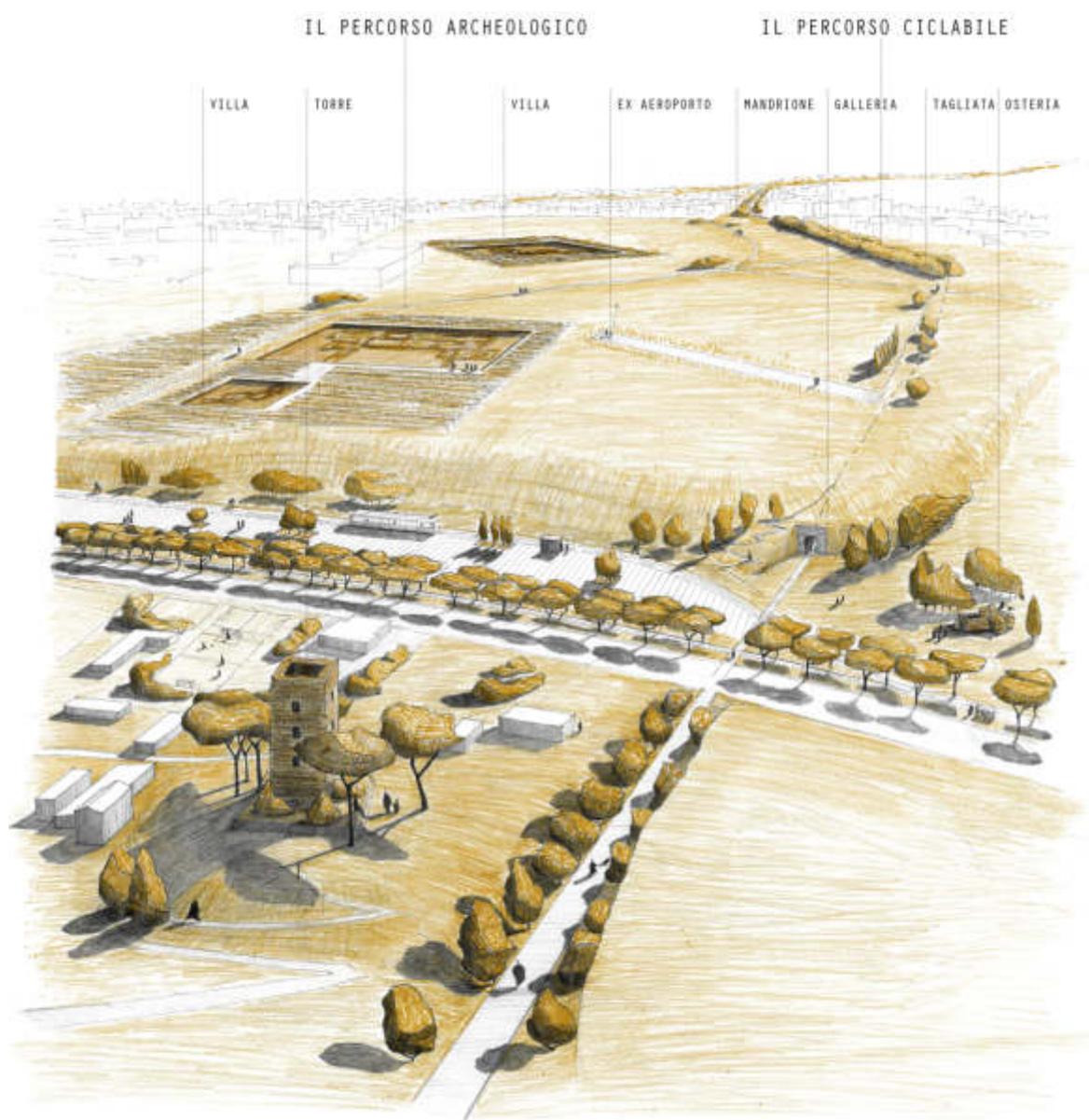


Fig. 8. I due tracciati: il percorso archeologico sul pianoro e la ciclabile lungo la galleria dismessa (disegni a mano libera, L. Carignani).

alla pianificazione sintetizzando gli specialismi attraverso il concetto di evoluzione in biologia. La «meravigliosa correlazione» [Geddes, 1911, 245] della vita (biologica e sociale) si traduce in programmi di recupero urbano per città scozzesi e indiane; riannodando il filo delle relazioni reciproche tra vegetazione, animali e cittadini e coniugando il progetto con i loro caratteri spontanei e imprevedibili, Geddes è tra gli inventori delle *green belts*, i primi corridoi verdi.

Nell'ambito del recupero urbano il valore spaziale degli elementi recuperati contribuisce a dare forza ai nuovi interventi, ma meno immediato è riconoscere

il valore di aree vuote e la loro frammentazione – più evidente nelle planimetrie che nella realtà – può indurre a progetti impositivi e d'impatto: spesso derivano soluzioni di inserimento, completamento o densificazione che rischiano di non riconoscere il valore ecologico e connettivo, che invece può emergere da una lettura multi-scalare del territorio. Considerando la città come organismo vivente, Geddes sosteneva che la progettazione non può predeterminare un'unica visione e metteva in discussione gli strumenti progettuali; disegnava poco, camminava nella città e intrecciava la pianificazione con la narrazione dei luoghi.

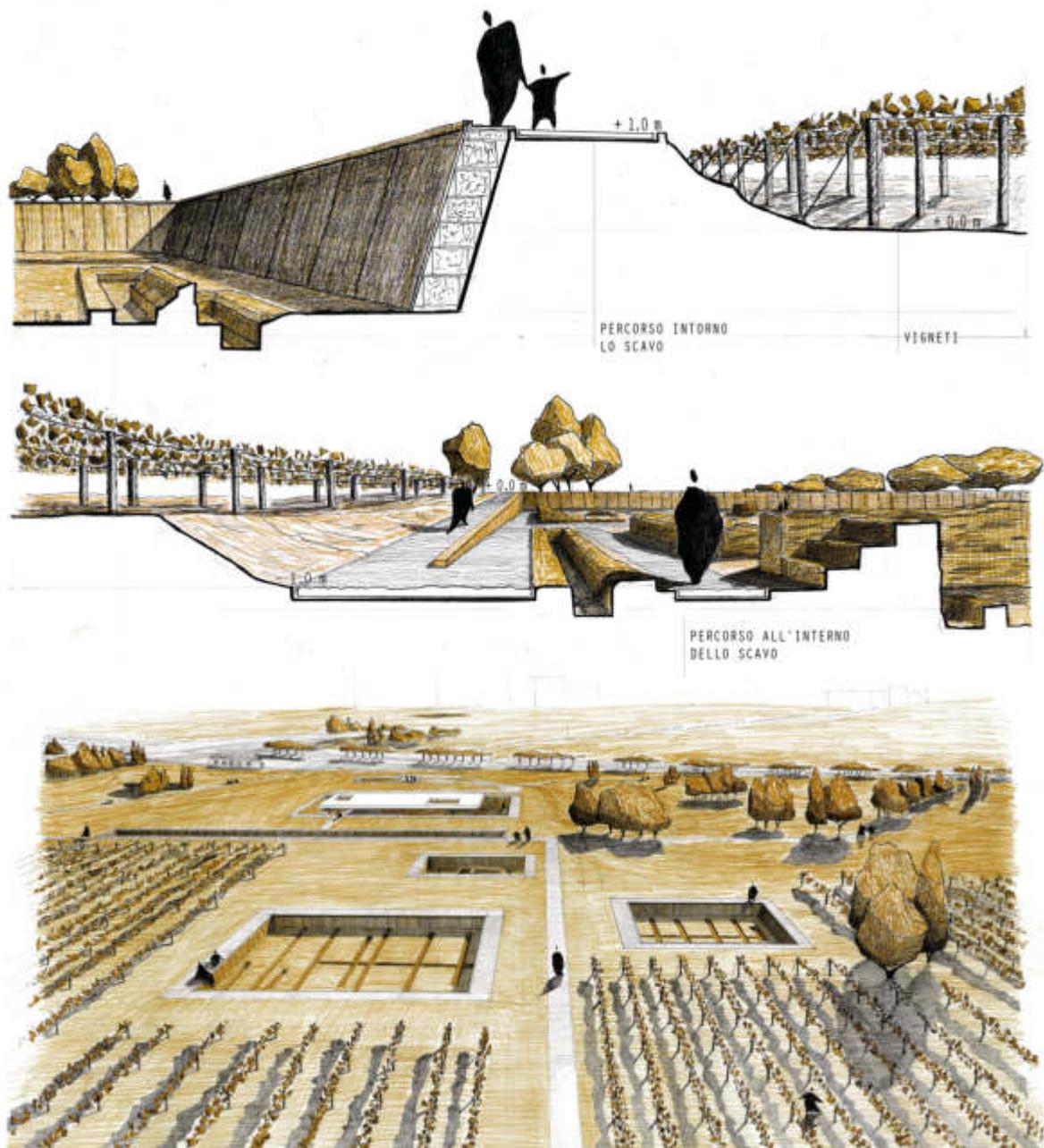


Fig. 10. Recupero delle ville romane (disegni a mano libera, L. Carignani).

Ribaltando la gerarchia tra testo e immagine, descriveva la difficoltà di mappare il mondo in evoluzione [Geddes, 1924] e considerava la progettazione come «l'arte di cercare un contatto non dissipativo con la natura» [Ferraro, 1998, 57]. Il progetto presentato ha provato a far suo questo pensiero. Le aree di Centocelle e Torre Spaccata sono un caso specifico che rimanda al secolare dialogo tra umani e non umani, tra elementi animati e inanimati, tra usi e riusi della storia. Invece di gettare avanti (dal lat. *pro* e *jacere*), il progetto ha provato a fare un passo indietro e di diventare *minore* [Jill Stoner, 2012], avvalendosi di interventi minimi [Burckhardt et al., 1981] per non lasciare traccia e per coniugare i caratteri spontanei del mondo vivente. Un approccio che a prima vista potrebbe risultare incerto, ma che secondo le autrici risulta fondamentale in un progetto che si dichiara incline a una coesistenza molteplice.

Lisa Carignani, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Roma Tre
lisa.carignani@uniroma3.it

Camilla Siliotti, archeologa
e ricercatrice indipendente
camillasiliotti@gmail.com

Note

1. All'interno della letteratura a riguardo si ricordano a partire dagli anni '80: *il progetto di suolo* (1986) di Bernardo Secchi, il concetto di *wasting away* (1991) di Kevin Lynch, i *terrain vague* (1996) di Ignasi de Solà-Morales, il terzo paesaggio di Gilles Clement (2004), il tema dei *drosscapes* (2007) di Alan Berger.
2. Nella Rete ecologica del PRG, il pianoro è considerato "verde della città consolidata da ristrutturare", mentre il *pratone* è inserito tra le "Componenti secondarie".
3. Sugli studi delle aree sono stati pubblicati tre volumi a cura delle archeologhe che hanno condotto gli scavi: due sul pianoro di Centocelle [Gioia et al., 2004]; [Volpe et al., 2006] e uno sul *pratone* di Torre Spaccata [Gioia, 2008].
4. Nella "Carta storica archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano" del Comune di Roma, nell'area del *pratone* (foglio 25) ricadono nove toponimi, identificati dai numeri: 87; 96; 97; 104; 109; 111; 121; 122; 124.
5. All'interno della missione "Turismo e Cultura 4.0" sono previsti 6 miliardi di euro per incrementare il "livello di attrattività del sistema turistico e culturale, attraverso la modernizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali". Di questi, una parte sarà dedicata a Cinecittà per migliorare la competitività internazionale del settore cinematografico.
6. Per approfondire, rimandiamo al sito del Comitato: <https://pratone.torrespaccata.it>.
7. Si vedano le battaglie portate avanti da Casale Alba 2 nel parco di Aguzzano, gli appelli per la realizzazione del Parco Lineare Roma Est e l'azione del forum del lago dell'Ex-Snia, che ha ottenuto il riconoscimento a monumento naturale di un'area a rinaturalizzazione spontanea.
8. La villa Ad duas Lauros, la villa della Piscina e la villa delle Terme.
9. La villa di via Lizzani, la villa di via Sommariva, la villa "A204", quella di via Togliatti e la villa del Casale.
10. Carta delle Cavità sotterranee, 1:15.000 (ISPRA, ottobre 2017).
11. Per approfondire la storia e le contraddizioni del progetto, si veda [Samperi, 1996].
12. Sono 6,7 mq/abitante, secondo le elaborazioni dell'Ufficio di Statistica di Roma Capitale sui dati del Dipartimento tutela ambientale (dicembre 2016).
13. Si veda il dossier del WWF Pigneto-Prenestino (marzo 2015).
14. Nel pianoro è riscontrata la presenza di

allodole, cappellacce, pispole, saltimpali, strillozzi, pavoncelle e, nel periodo di passo migratorio, di stiacchini, codirossi, culbianchi, upupe e averle. A Torre Spaccata vivono il fagiano, lo strillozzo, il gheppio, il falco.

15. Vedi *Tranvia Togliatti* del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS del Comune di Roma (2017).

16. Vedi *Progetto Forti* per Roma Capitale (2014).

17. Vedi *Parco di Centocelle – valorizzazione delle ville romane*, progetto esecutivo della Sovrintendenza Capitolina (2019).

18. Geddes studia biologia con Huxley, insegna zoologia e botanica in Scozia, sociologia in India, lavora a contatto con geografi e scrive di arte, teatro, museografia e letteratura.

Stoner J. (2012). *Toward a minor architecture*, MIT Press, Cambridge.

Strappa G. (2012). *Studi sulla periferia est di Roma*, FrancoAngeli, Milano.

Quilici L. (1974). "Inventario e localizzazione dei beni culturali archeologici nel territorio del Comune di Roma", *Urbanistica*, 54-55, pp. 109-128.

Quilici L. (1997). "Il parco di ad duas lauros a Centocelle sulla via Labicana", *Ocnus*, vol. 5, pp. 187-196.

Bibliografia

Ferraro G. (1998). *Rieducazione alla speranza: Patrick Geddes, planner in India, 1914-1924*, Jaca book, Milano.

Burckhardt L., Lassus B. (1981). *L'intervento minimo*, 3° Convegno Internazionale sui Parchi, Centro Studi Belice Deutscher Werkbund.

Geddes P., Thomson, J. A. (1911). *Evolution*, Henry Holt and Company, New York.

Geddes P. (1918). *Town Planning towards city development: A report to the durbar of Indore*, vol. I, Indore.

Geddes P. (1924). "B. The Mapping of Life", *The Sociological Review*, vol. a 16, fascicolo 3, 193-203.

Gioia P., Volpe R., Arnoldus-Huyzendveld A. (a cura di, 2004). *Centocelle: Roma S.D.O. le indagini archeologiche*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Gioia P. (2008). *Torre Spaccata: Roma S.D.O. le indagini archeologiche*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Lugli G., Garcia Barraco M. E. (2014). *Storia edilizia di Roma antica: dall'epoca dei re alle invasioni barbariche*, vol. 9 di Antichità romane, Arbor Sapientiae, Roma.

Magnaghi A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Nuova edizione accresciuta, Bollati Boringhieri, Torino.

Pavia R., Secchi R., Gasparri C. (2014). *Il territorio degli scarti e dei rifiuti*, Aracne, Roma.

Ricci A. (2006). *Attorno alla nuda pietra: Archeologia e città tra identità e progetto*, Donzelli, Roma.

Samperi P. (1996). *Distruggere Roma: La fine del Sistema direzionale orientale*, Testo & immagine, Roma (1a ed.).



Immagine di apertura: Processione del venerdì santo a Cianciana, 2022 (foto dell'autore).

Cultura e patrimonio immateriale nelle definizioni istituzionali della SNAI e nell'area dei Sicani

Sezione I – Il tema

Alejandro Gana

Culture and heritage are a crucial component in the development policies for the Inner Areas. For this reason, this article analyzes its place within the National Strategy for the Inner Areas (SNAI), from the institutional definitions at a national level and at the scale of the Sicani intervention area. With an exploratory approach, this document aims to find out the way in which culture is dealt with in the framework of the promotion of tourism and local productive economies; the definitions of the types of heritage that are favored; and to analyze the place of intangible heritage and cultural festive events in the institutional framework.

Keywords: Inland areas, Culture, Intangible heritage, Tourism, Sicani

Introduzione

Questo documento si propone di presentare alcune informazioni di base sulla presenza della cultura all'interno della Strategia Nazionale per le Aree Interne SNAI, sul modo in cui la strategia posiziona la cultura in relazione al turismo e all'ambiente, sulla presenza della sfera immateriale nell'approccio al patrimonio, e di riflettere criticamente sulla situazione delle aree interne della Sicilia, e più in particolare sulle iniziative della strategia nei Sicani. L'approccio dell'articolo è esplorativo e si focalizza principalmente sui documenti istituzionali, prodotti da organi della pubblica amministrazione, e solo alcune pubblicazioni di ricerca accademica che analizzino le politiche per le aree interne nell'ambito della cultura e del patrimonio, o che forniscano dati rilevanti sull'attuazione della politica nel contesto siciliano e dei Sicani.

Due tipi di azioni di intervento sulle aree interne sono presenti nell'Accordo di Partenariato della SNAI (2014-2020). Il primo mira alle precondizioni strutturali che determinano il grado di perifericità, misura centrale tra quelle considerate per la definizione e l'individuazione di un comune come

area interna, che è stata costruita sulla base della distanza in minuti dai servizi sanitari, educativi e di trasporto ferroviario.

Nonostante questa definizione, la maggior parte delle aree interne non sono comuni ultraperiferici, ma in buona parte aree intermedie e aree considerate periferiche. Ciò implica che, in generale, le aree interne in Italia possono essere vicine ai servizi di cittadinanza citati, anche se presentano altre condizioni di precarietà sociale ed economica.

Precisamente nella selezione delle aree pilota da parte delle regioni, prevista nella SNAI – in un lavoro che coinvolge la regione stessa, il sindaco del Comune referente d'area e il Comitato Tecnico Aree Interne (CTAI) – si osservano delle diversità tra i comuni raggruppati, tanto nell'accesso a servizi di cittadinanza, come nelle tendenze demografiche, forme di associazionismo e governance, attività economiche e turistiche, tra altri dati emersi nella fase diagnostica per ogni una di queste aree [Esposito De Vita et al., 2021].

Il secondo tipo di azioni di intervento mira a promuovere progetti di sviluppo territoriale, localmente basate, negli ambiti ambientale, culturale e di slancio economico, che valorizzino il

patrimonio naturale e culturale delle aree interne, con il proposito di invertire o al meno arrestare i processi di spopolamento e di marginalizzazione territoriale nel lungo periodo¹, promuovendo a sua volta, percorsi di sviluppo locale equilibrati e sostenibili, radicati in termini territoriali e di comunità [Evangelista et al., 2018]. Questa seconda linea d'azione presuppone la grande diversità esistente tra le diverse aree interne, in termini demografici, di qualità ambientale, e di condizioni di associatività e imprenditorialità, e quindi di elementi potenzialmente catalizzatori di processi di sviluppo. I punti focali della strategia in termini di progetti di sviluppo secondo le linee guida dell'Accordo di Partenariato [2013] sono:

- Tutela del territorio e comunità locali;
- Valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile;
- Sistemi agro-alimentari e sviluppo locale;
- Risparmio energetico e filiere locali di energia rinnovabile;
- Saper fare e artigianato.

La cultura è citata esplicitamente solo nel punto 2, insieme alla valorizzazione delle risorse naturali e al turismo sostenibile, anche se in altre aree della strategia troviamo punti di collegamento con la cultura. Nello specifico del punto 2, i riferimenti alla dimensione culturale sono limitati e poco dettagliati, sottolineando innanzitutto la presenza nelle aree interne del Paese di una diversità di lingue, culture e tradizioni, che appare naturale data la distribuzione di queste aree nel territorio nazionale. La ricchezza di risorse naturali e culturali delle aree interne viene inoltre menzionata, evidenziando la questione

dell'identità culturale come chiave per una messa in valore efficace attraverso gli interventi, che idealmente dovrebbero mantenere le tradizioni e le culture locali, promuovendone la valorizzazione verso un pubblico più ampio.

Altri riferimenti alla cultura sono citati nell'ambito dei sistemi agroalimentari, in relazione alla tipicità della produzione locale data dalle vocazioni di ogni territorio e dalle tecniche produttive utilizzate, per convergere in un prodotto alimentare che in quanto patrimonio culturale è riconosciuto anche come componente dell'identità locale.

Il punto 5, sul "saper fare" e artigianato attribuisce un ruolo centrale alle culture locali storicamente radicate, nella produzione di beni che sono espressione di una tradizione legata ad un determinato territorio, e che rappresentano elementi "vivi e in movimento" in grado di generare ricchezza [Agenzia per la Coesione Territoriale, 2013]. In questo senso, la politica propone che la conservazione e la valorizzazione di questi elementi endogeni possa essere resa compatibile con altri elementi esogeni, come l'introduzione di componenti innovative, la modernizzazione e l'ibridazione.

Il Ministero della Cultura (Prima Ministero dei beni e delle attività culturali, MiBact), da parte sua, ha presentato nel 2016 un rapporto sulle linee guida per la SNAI, in cui inserisce cultura e turismo come strategie integrate per lo sviluppo del Paese. Contemporaneamente il patrimonio, le attività culturali e il turismo sono alla base dei programmi elaborati e adottati dal Consiglio d'Europa e dalla Commissione Europea come il Piano Nazionale di

Contributo delle singole risorse agli ambiti finanziati dalle 71 Strategie di area approvate

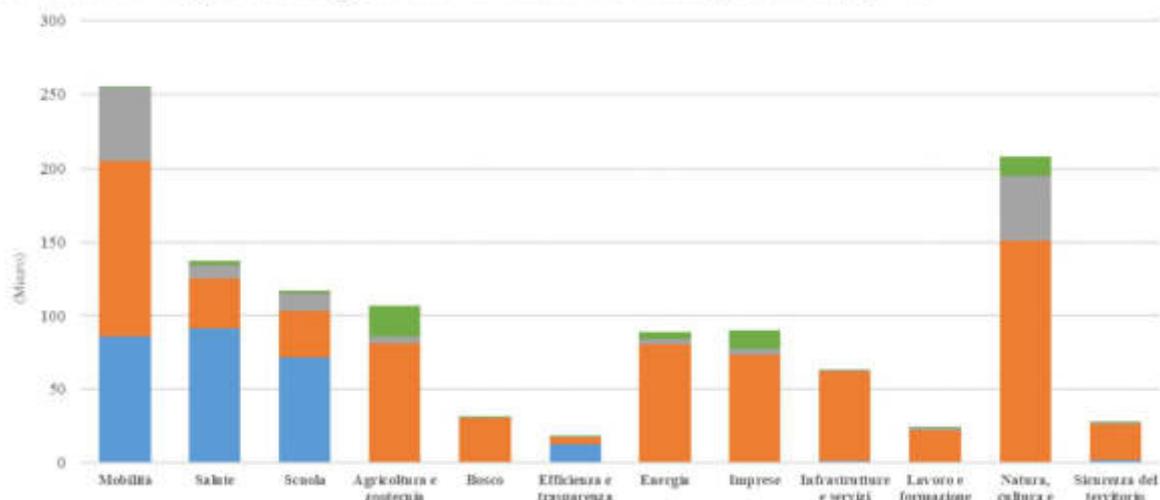


Fig. 1. Costi per ogni settore della Strategia a livello nazionale (Grafico elaborato dal Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2020).

Ripresa e Resilienza PNRR. Dal punto di vista del Ministero citato, lo spopolamento delle aree interne e il declino socio-economico, si ripercuotono negativamente sul deterioramento del patrimonio artistico, culturale e paesaggistico nazionale, per cui la valorizzazione e la fruizione dei beni culturali contribuiscono a questa strategia di sviluppo come forma di tutela, insieme al turismo e ai servizi di cittadinanza [MiBact, 2016] [Fig. 1].

La metodologia del Ministero adottata per l'elaborazione delle linee guida per la SNAI è volta sul turismo come elemento cruciale, attorno al quale, in una prima fase di bozze di idee, mira a individuare in ogni area d'intervento la vocazione e la specificità del territorio in questione, nonché il potenziale esistente in termini di diversità e ricchezza di risorse naturali e culturali. Oltre a questo sguardo sulle possibilità di offerta turistica, ogni territorio analizza anche il contesto, in termini di domanda di servizi turistici. Successivamente, sono state elaborate le strategie generali e le strategie di ogni area con le relative azioni.

Ancora in questo ambito, la caratterizzazione delle aree interne presente nell'Accordo di Partenariato [2013] individua tra le sue principali potenzialità la disponibilità di importanti "risorse culturali", tra cui beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, musei e centri di artigianato locale. In termini di risorse, il settore natura, cultura e turismo è quello che riceve più finanziamenti (considerando le 71 strategie d'area approvate al 2020 nell'ambito della SNAI), dopo la mobilità, che per sua natura richiede ingenti somme per l'esecuzione di opere infrastrutturali e rappresenta quasi un quinto del totale, con il 18%. Per quanto riguarda la ricezione dei fondi SIE (Fondi Strutturali e di Investimento Europei), questo settore è quello che riceve la maggior parte delle risorse. In ogni caso, la cultura compare sempre accanto alla dimensione ambientale e al turismo.

Per quanto riguarda il turismo, Evangelista, Di Matteo e Ferrari [2018] descrivono come è stato inserito nella SNAI e l'approccio che gli è stato assegnato, più legato alle dimensioni economia e ambiente che a quella culturale, almeno nelle definizioni generali. Infatti, gli elementi considerati dal Comitato Tecnico per le Aree Interne CTAI (2017), per differenziare le aree mature dalle proto-destinazioni turistiche, dipendono dalle condizioni di accessibilità, dalla struttura demografica, e dalla presenza di capitale umano, ma non sono incluse variabili culturali o di potenziale in tale settore.

I Sicani e la cultura nel contesto siciliano

A livello regionale, la Sicilia mostra alcuni dati rilevanti per questa analisi. Come riportano Evangelista, Di Matteo e Ferrari [2018] attraverso dati demografici, e di disponibilità di servizi e beni culturali, esiste una grande diversità tra le diverse aree di intervento della SNAI e una grande complessità nel modo in cui le variabili di studio si comportano e sono distribuite territorialmente. Per quanto riguarda la disponibilità alberghiera, le aree SNAI in Sicilia si collocano nella fascia di minore disponibilità di posti letto per 1000 abitanti. Una situazione simile si osserva in tutto il centro-sud del territorio nazionale. Bisogna però considerare che è possibile che molti servizi alberghieri minori, e altri non regolarizzati, non siano stati quantificati sulla base dei dati ISTAT.

È interessante anche esaminare la quantificazione dei beni culturali per 1000 abitanti per area SNAI, e che secondo la mappa pubblicata nell'articolo citato, le quattro aree di intervento in Sicilia si trovano nella fascia più bassa, così come la maggior parte delle regioni dell'Italia meridionale. Rispetto a questi dati, possiamo ipotizzare da un lato, che nelle aree interne siciliane ci sia effettivamente una minore disponibilità di beni culturali materiali, che sono quelli più ampiamente censiti e registrati istituzionalmente, ovvero i beni archeologici, architettonici, museali e artistici. Un'altra ipotesi è che in Sicilia, e in generale nel Sud Italia, si presenti una minore valorizzazione istituzionale e quindi una carenza di attività di ricerca e riconoscimento dei beni culturali presenti in questi territori. Inoltre, questa mancanza di informazione, registrazione e valorizzazione è probabilmente più diffusa nei settori immateriali della cultura e del patrimonio, dove la Regione siciliana potrebbe avere una posizione di forza importante [Figg. 2-3].

La scarsa presenza della cultura o la sua posizione marginale all'interno della strategia ha il suo correlato, nel caso siciliano, nel fatto che né il Ministero della Cultura, né alcuna delle istituzioni ad esso collegate, fanno parte dell'Accordo di Programma Quadro dell'area interna siciliana. Solo il Dirigente Generale del Dipartimento regionale dei Beni Culturali e delle Identità Siciliana è presente nella delibera di giugno 2021².

La dimensione culturale viene affrontata soltanto dalla Strategia d'area per i Sicani, nella definizione del gruppo di 12 comuni che compongono l'area

di intervento. Il documento della strategia d'area propone il concetto di "identità territoriale" per quei comuni collinari e montani, che conservano nei loro centri storici un ricco patrimonio culturale, materiale e urbano. In questa linea, si sottolinea che uno degli elementi caratteristici dell'omogeneità interna dell'area è il potenziale turistico, che deriva dal "ricco patrimonio storico, culturale e archeologico" [Regione Siciliana, 2020].

In questo documento viene rilevato che l'area dei Sicani si distingue anche per le innumerevoli manifestazioni culturali legate alle tradizioni locali, che durante l'anno compongono un ricco calendario di eventi, soprattutto feste religiose, ma anche le numerose sagre o fiere dei produttori

locali, che attirano ogni anno un gran numero di visitatori. Il lavoro di Scrofani, Petino e Novembre [2019] rappresenta un passo interessante nella quantificazione e mappatura dei diversi eventi culturali in Sicilia, per il rilancio turistico delle aree interne.

Il riferimento appena citato della strategia d'area, sarebbe praticamente l'unico della politica istituzionale rispetto a elementi immateriali della cultura locale, che non rappresentino forme o tecniche di produzione artigianale o alimentare. La fruizione o il godimento del patrimonio culturale e la sua valorizzazione, attraverso sistemi innovativi e tecnologici che ne migliorino la promozione e adeguati canali di diffusione e attrazione della

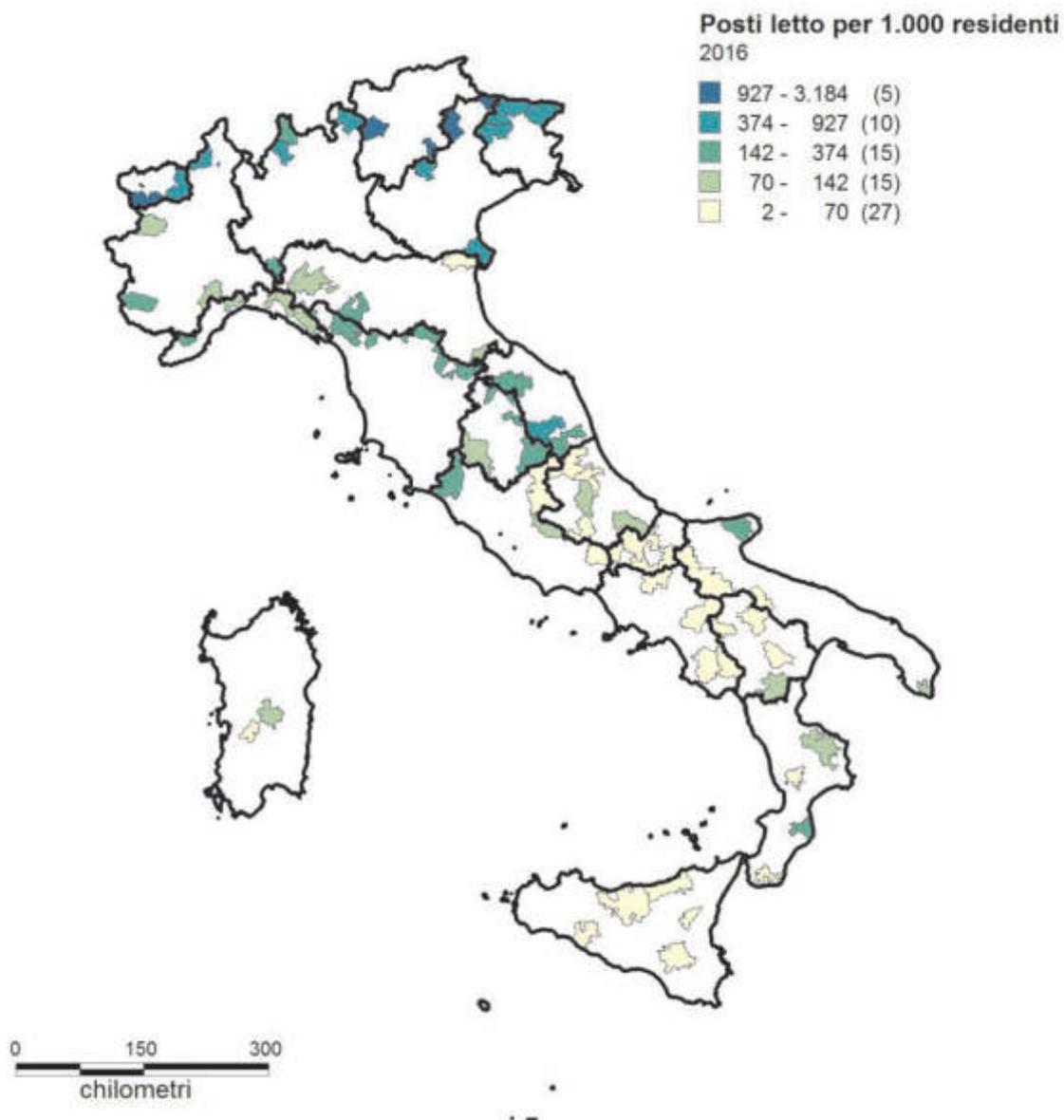


Fig. 2. Posti letto in tutte le strutture per 1000 residente (2016) nelle aree interne (Elaborazione di Fabrizio Ferrari, su dati ISTAT).

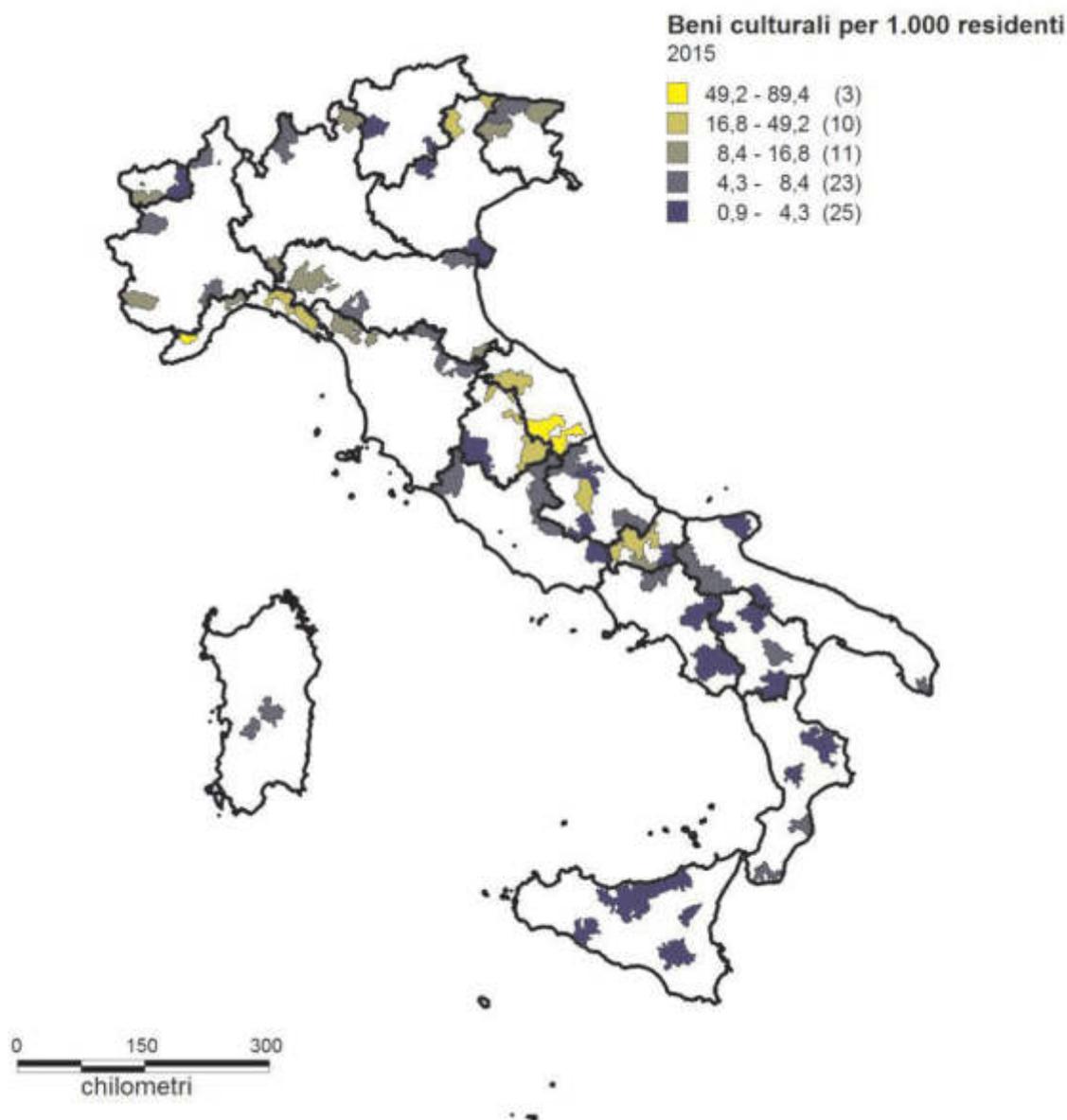


Fig. 3. Beni culturali per 1000 residenti nelle aree interne (Mappa di Fabrizio Ferrari, su dati ISPRA, Mi BACT).

domanda turistica, è una delle linee di azione della strategia dell'area finalizzata allo scenario desiderato. Ancora una volta, il turismo emerge come alternativa guida per la quale la cultura e il patrimonio sarebbero strumenti di promozione.

Azioni della politica SNAI nel campo della cultura

Il Ministero della Cultura ha presentato nel suo rapporto 2016 una proposta di indicatori di risultato per la SNAI, per la valorizzazione delle risorse naturali e culturali, e del turismo sostenibile. È interessante notare che mentre il primo risultato, quello più direttamente legato al

patrimonio culturale, e definito come miglioramento dell'offerta, viene valutato come un "indice di domanda" di patrimonio, verificato dal numero di visitatori, e il secondo risultato, più focalizzato sul turismo, è anch'esso valutato in termini di domanda di visitatori, sia durante l'anno che nei mesi non estivi [Fig. 4]. L'approccio sembra decisamente orientato alla domanda e all'offerta, principalmente di patrimonio fisico e tangibile, e misurato quasi esclusivamente in base all'aumento previsto dei visitatori, il che di per sé non è un problema, ma non è coerente con le azioni proposte per raggiungere il risultato atteso. Per quanto riguarda l'obiettivo 1, le azioni possibili includono: interventi per la tutela, la valorizzazione e la messa in rete

RISULTATI ATTESI E INDICATORI AI		
Risultato atteso	Denominazione	Definizione
[AP] RA 6.7 Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione	[AP] Indice di domanda culturale del patrimonio statale e non statale.	Numero di visitatori negli istituti statali (in migliaia)
		Numero di visitatori negli istituti non statali per istituto (in migliaia)
[AP] RA 6.8 Riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche	[AP] Tasso di turisticità	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante
	[AP] Turismo nei mesi non estivi	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi nei mesi non estivi per abitante

Fig. 4. Indicatori di risultato proposti dal MiBact per le azioni un turismo e cultura. (Elaborazione propria con dati del rapporto del MiBact per le aree interne, 2016).

del patrimonio culturale, materiale e immateriale; sostegno alla diffusione della conoscenza e della fruizione del patrimonio materiale e immateriale, attraverso sistemi innovativi e tecnologici; e sostegno a prodotti e servizi complementari agli attrattori culturali e naturali, attraverso l'integrazione di filiere culturali, turistiche, creative e dello spettacolo e di prodotti tradizionali.

Riguardo a quest'ultimo punto, il rapporto del Ministero della Cultura include come proposta, tra gli elementi di analisi dell'offerta turistica e culturale locale – e più specificamente come attrattori culturali da inventariare, oltre a musei, siti archeologici, monumenti e biblioteche – gli eventi e manifestazioni culturali, nonché elementi del patrimonio immateriale tra cui tradizioni e cultura artigianale.

In relazione alle organizzazioni culturali locali, il rapporto ministeriale propone di inventariare le società, le cooperative o le associazioni che organizzano o promuovono eventi culturali, che forniscono prodotti culturali, come editori, imprese creative e digitali, e manager. Si propone inoltre, per l'analisi della domanda di fruizione del patrimonio, di esaminare i dati relativi al numero di presenze di eventi culturali (concerti, festival, itinerari culturali, percorsi tematici). Più avanti si analizzerà se questi elementi sono stati effettivamente considerati nelle azioni concrete sviluppate nel territorio dei Sicani. La strategia d'area definita nell'Accordo di

Programma Quadro per i Sicani afferma che il territorio ha in effetti un potenziale turistico naturale e culturale, ma rileva un'offerta sottodimensionata, inadeguata e inefficiente dei servizi ricettivi e complementari. Ciò è coerente con i dati presentati in precedenza relativi all'offerta di posti letto nelle aree interne della Sicilia. Nella visione della strategia si ipotizza che, gestito correttamente, il settore turistico potrebbe dinamizzare le attività economiche tradizionali e valorizzare le loro specificità culturali, offrendo in futuro nuove opportunità di lavoro che avrebbero un impatto positivo sull'attuale processo di spopolamento [Regione Siciliana, 2020].

Insieme al Distretto Rurale di Qualità Sicani, si propone un modello di turismo relazionale, all'insegna del concetto di "turismo delle esperienze", sviluppato in considerazione di intermediari culturali e attori locali. Nella proposta questo tipo di turismo si rivolge a un pubblico di nicchia, a piccoli gruppi; pensato più per i viaggiatori che per i turisti, con un formato di esperienza lenta. La costruzione di questa immagine del territorio locale non si discosta da quella proposta a livello nazionale dall'ultimo documento dell'Accordo di Partenariato 2022, dove per il periodo 2021-2017 nel campo della cultura e del turismo si sottolinea l'importanza di forme di turismo esperienziale e responsabile, anche se con una maggiore enfasi sul principio di accesso, inclusione e pratiche

sostenibili [Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2022].

Dentro questa linea di lavoro, gli itinerari già esistenti vengono valorizzati dalla Strategia d'area come un elemento strategico del sistema turistico locale, i cui nodi sono le strutture che hanno aderito al "percorso agriturismo", come le fabbriche didattiche, le aziende agricole, gli operatori dell'artigianato artistico e tipico, i siti di interesse naturalistico, museale e culturale. Non si parla esplicitamente, invece, di gestori o promotori di eventi, attività culturali e associazioni culturali locali. L'attenzione è rivolta alla produzione, al turismo e ai musei. A questo proposito, la composizione del Tavolo "cultura, ambiente e turismo" nella Giunta Regionale Siciliana del giugno 2021 è esplicita, dove è scarsa la presenza di associazioni di gestione culturale, organizzatori e promotori di eventi culturali, comunità di feste ed eventi tradizionali, tra gli altri legati a espressioni ed elementi del patrimonio immateriale. Gli enti presenti sono:

- Fondazione universitaria "A. & S. Lima Mancuso;
- Proloco territoriali;
- GAL Sicani;
- Ente Parco Monti Sicani;
- Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale;
- Consorzi di tutela riconosciuti Arancia di Ribera DOP e Olio Val di Mazara DOP;
- CREA (Consiglio per la ricerca in agricoltura e analisi dell'economia agraria).

Per quanto riguarda le azioni concrete realizzate dalla SNAI nell'area dei Sicani, è importante notare che l'asse turismo e cultura costituisce poco più del 10% dei costi totali destinati all'intera area, e che le azioni sono distribuite solo tra i comuni di Bivona per quanto riguarda il turismo, e di Cattolica Eraclea per quanto riguarda il patrimonio. Nel caso del comune di Bivona, le azioni specifiche mirano a generare sinergie tra il mondo della produzione agricola e artigianale locale e l'offerta ricettiva, generando anche contenuti audiovisivi e informativi, e promuovendone la diffusione, in

Risultati attesi	Azione scheda intervento	Costo	Beneficiari
D.1 Riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche (AP - RA 6.8)	AISIC_23 Sistema turistico integrato Info Point Sicani	€ 888.060,0	Comune di Bivona
	AISIC_24 Vivere e Viaggiare nel Distretto Rurale dei Sicani	€ 848.275,9	
	AISIC_25 Creazione di rete di imprese e messa a sistema delle strutture di ospitalità diffusa extra alberghiera in aree rurali C e D	€ 250.000,0	
D.2 Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione (AP - RA 6.7)	AISIC_26 Riqualificazione e restauro conservativo del complesso monumentale Calvario e Via Crucis e delle aree esterne di pertinenza	€ 843.000,0	Comune de Cattolica Eraclea
	AISIC_27 Riqualificazione e Miglioramento dell'Accessibilità delle Aree Esterne di Pertinenza dell'Area Archeologica di Eraclea Minoa	€ 670.645,7	
	AISIC_28 Sistemi Innovativi per la Fruizione Turistica del patrimonio culturale	€ 470.414,3	
Totale azioni		€ 3.970.395,9	
Totale strategia Sicani		€ 34.027.367,12	

Fig. 5. Risultati, azioni e costi, nell'asse turismo e cultura (Elaborazione propria con dati della strategia d'area Sicani dell'Accordo di programma quadro Regione Siciliana, 2020).

coerenza con il concetto di ospitalità diffusa.

Nella seconda delle due aree di lavoro rilevate dal Ministero della Cultura, in relazione al miglioramento delle condizioni di fruizione del patrimonio culturale, circa il 25% dei costi è indirizzato all'intervento "Sistemi innovativi per la fruizione turistica del patrimonio culturale", essendo l'unico che si concentra esplicitamente sul patrimonio culturale. L'iniziativa si propone di sviluppare strumenti innovativi e tecnologici per la catalogazione, l'analisi e la divulgazione dell'area archeologica di Eraclea Minoa, come nodo e porta d'accesso a un futuro museo diffuso dei Sicani, promuovendolo anche attraverso azioni di intervento artistico che faranno parte di un calendario di eventi che si estende agli altri comuni limitrofi. Gli altri due interventi previsti per il comune di Cattolica Eraclea riguardano opere di miglioramento fisico e di restauro dello stesso sito archeologico di Eraclea Minoa e del complesso monumentale Calvario e Via Crucis [Fig. 5].

Conclusioni

Nella dimensione dei progetti di sviluppo delle aree interne dentro la Strategia Nazionale per le Aree Interne SNAI, le definizioni istituzionali posizionano la cultura in una posizione secondaria, accanto ai settori dell'ambiente e del turismo, e quindi il suo ruolo e i suoi confini non sono ben definiti dalla strategia. Infatti, nonostante l'ampia quota di risorse destinate a questo settore integrato, gran parte delle iniziative sono orientate al turismo, concentrandosi principalmente sulla ricettività dei visitatori. Di fatto, nello strumento proposto per ogni territorio per definire la propria vocazione turistica, si evoca l'esame delle dimensioni strutturali, dell'accessibilità e della mobilità, del capitale umano e della situazione demografica, ma non necessariamente dei fattori di natura culturale o patrimoniale.

Nelle definizioni programmatiche proposte dal Ministero della Cultura, l'attenzione è rivolta all'aumento della domanda turistica e del numero di visitatori, anche nel settore della conservazione del patrimonio culturale. Questa prospettiva è coerente con la politica della SNAI, che sottolinea l'esigenza che i processi di valorizzazione delle culture locali come gli elementi endogeni, cerchino di integrare dinamiche di modernizzazione e ibridazione per generare attrattività e apprezzamento da parte di un pubblico più ampio, cioè adattamento a logiche e aspettative esogene.

Sia i dati sulla limitata disponibilità di beni culturali nelle aree interne della Sicilia, sia l'assenza di azioni concrete – e di definizioni programmatiche per il futuro – volte a generare processi di ricerca, catalogazione e divulgazione del patrimonio materiale e immateriale, evidenziano una debolezza della strategia in questo senso. In questa linea, è doveroso integrare nei processi partecipativi e di co-costruzione delle politiche di sviluppo locale anche le entità locali per la gestione, l'organizzazione e la promozione di attività culturali, eventi, festival, mostre artistiche, nonché le comunità artistiche e culturali, oltre alle entità legate alla produzione agricola e artigianale e ai servizi turistici.

Sebbene i complessi interventi SNAI promossi finora nei Sicani affrontino e integrino diversi ambiti del turismo e della produzione locale in relazione alla cultura, sono ancora limitati ad alcuni comuni e si concentrano principalmente sui siti archeologici con l'obiettivo di aumentare la presenza turistica e generare benefici economici.

In questo senso, ci si propone di lavorare alla costruzione di una visione di sviluppo locale legata alla cultura, al patrimonio materiale e immateriale e agli eventi culturali, che avrà effetti economici e sociali positivi, ma che richiede processi di ricerca e divulgazione, il coinvolgimento di attori locali non considerati, come la definizione di obiettivi di sviluppo culturale verso la generazione di sinergie positive dall'interno dei territori.

*Alejandro Gana, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
alejandro.gana@community.unipa.it*

Note

1. Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le aree interne, anno 2020. Dipartimento per le politiche di coesione.
2. Deliberazione n. 231 del 10 giugno 2021. "Accordo di Programma Quadro Area Interna Sicani 'L'innovazione e l'associazione, nuova linfa del territorio'. Presa d'atto", p. 26.

Bibliografia

Agenzia per la Coesione Territoriale (2013). *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance. Accordo di Partenariato 2014-2020*, Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013.

Dipartimento per le politiche di coesione (2022). *Aggiornamento 2020 della mappa delle aree interne*, Nota tecnica, NUVAP Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione.

Dipartimento per le politiche di coesione (2020). *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le aree interne*, Appendice sullo stato di attuazione della Strategia nazionale per le aree interne al 30 giugno 2021.

Dipartimento per le Politiche di Coesione (2022). *Programmazione della politica di coesione 2021-2027*, Accordo di Partenariato.

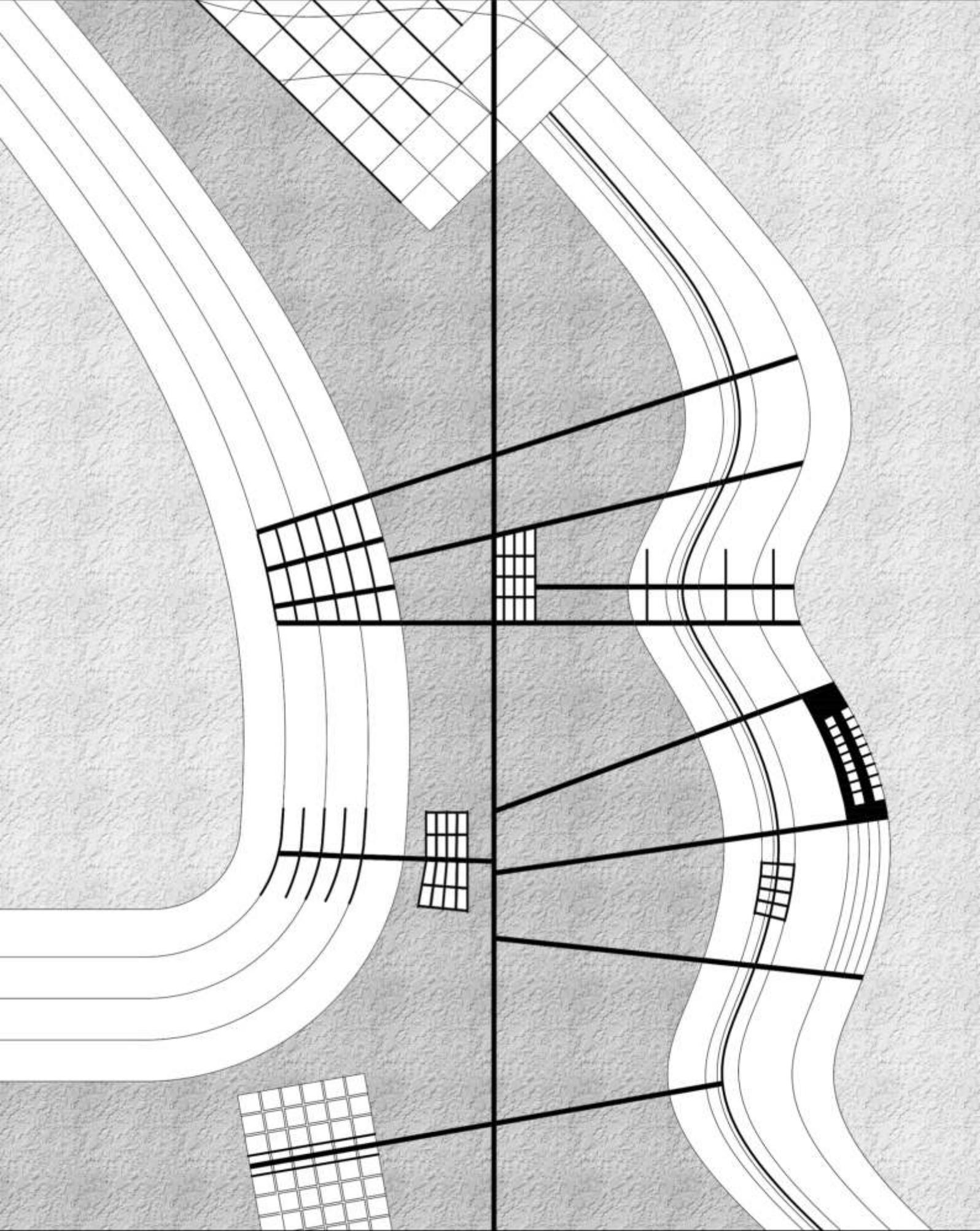
Esposito de Vita G., Marchigiani E., Perrone C. (2021). "Sui margini: una mappatura di aree interne e dintorni", *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 21, 2, pp. 183-216.

Evangelista V., Di Matteo D., Ferrari F. (2018). "La strategia nazionale per le aree interne e il turismo: appunti di riflessione", in Cavuta G., Ferrari F. (a cura di) *Turismo e aree interne*, Aracne, Roma, pp. 91-110.

Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (2016). *Linee Guida per la Strategia Nazionale per le Aree Interne*.

Regione Siciliana (2020). *Accordo di programma quadro "Area Interna - Sicani". Strategia Area Interna Sicani "L'innovazione e l'associazione, nuova linfa del territorio"*, Roma.

Scrofanì L., Petino L., Novembre C. (2019). "Le attività culturali e creative per il rilancio turistico delle aree interne in Sicilia. Il caso studio dell'Ypsigrock Festival", *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 166, pp. 28-42.



2. STATO DELLE RICERCHE

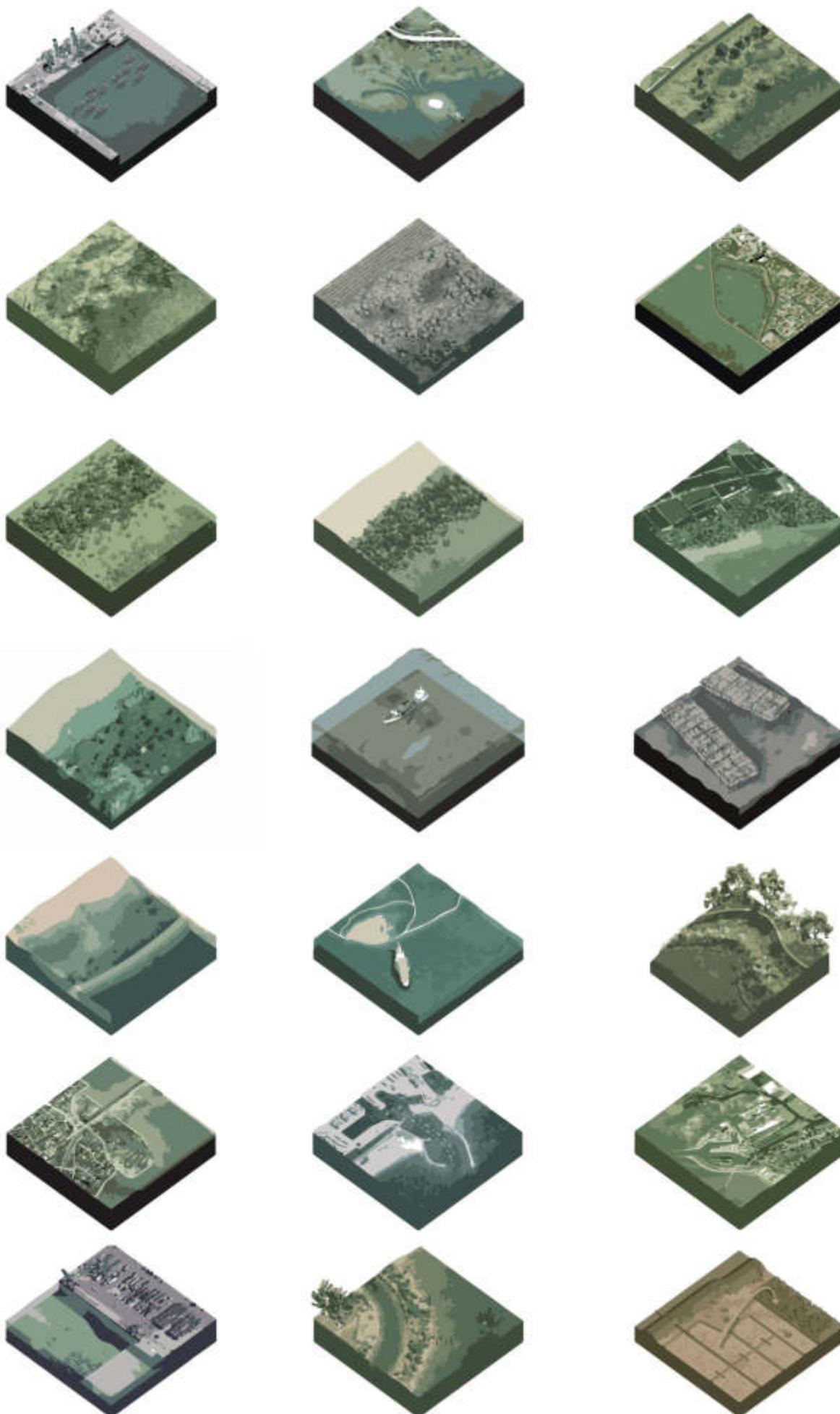


Immagine di apertura: Schemi concettuali di soluzioni basate sulla natura per le città portuali rielaborato da van Eekelen, Bouw [2020] (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

Soluzioni basate sulla natura per le città portuali. L'approccio "Building with nature" e i limiti di trasferibilità nel contesto italiano

Sezione II – Stato delle ricerche

Dalila Sicomo

Achieving sustainable development goals in port cities is an increasingly challenging task as the trend is toward their expansion for global competition, thus increasing their impacts on soil, atmosphere, water, and marine and terrestrial ecosystems. The present contribution proposes to explore the Building with Nature approach developed by EcoShape and Deltares in the Dutch context through the comparison of case studies and to highlight some critical issues in its transferability to the Italian context.

Keywords: Port cities, Nature-based solutions, Grey infrastructure, Biodiversity, Climate change mitigation

Introduzione

I contesti portuali urbani sono luoghi in cui il paesaggio naturale è stato storicamente sfruttato e profondamente trasformato. Raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile nelle città portuali è una sfida sempre più impegnativa in quanto la tendenza è orientata alla loro espansione per la competizione globale, aumentando così i propri impatti su suolo, atmosfera, acqua ed ecosistemi marini e terrestri.

Per affrontare alcune di queste situazioni complesse – come la mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici (CC) e le sfide legate alla perdita di biodiversità – negli ultimi quindici anni le soluzioni basate sulla natura (NBS) si stanno diffondendo anche nei porti urbani.

La diffusione dell'applicazione e della sperimentazione delle NBS, spesso in paesaggi profondamente artificiali come quelli dei principali porti del Northern Range¹, testimonia ancora una volta la necessità di un rapporto sostenibile tra pianificazione territoriale e urbana, comunità, ecosistemi naturali, ambiente marino e il più vasto dominio marittimo.

Il presente contributo propone di esplorare l'approccio Building with Nature, sviluppato nel contesto olandese da EcoShape² e Deltares³ attraverso la comparazione di casi di studio e di mettere in luce alcune criticità nella sua trasferibilità nel contesto italiano. Questo contributo rappresenta una porzione della ricerca dottorale relativa all'analisi dei casi di studio.

L'articolo è composto da cinque paragrafi principali: Problematica, Stato dell'arte, Materiali e metodi, Risultati e discussione e Conclusioni. In primo luogo, verranno presentate le problematiche relative alle sfide della sostenibilità nei contesti delle città portuali e i vincoli dell'applicabilità spaziale delle NBS. Seguirà poi un paragrafo sullo "Stato dell'arte", che illustrerà il concetto di sostenibilità applicato alla pianificazione territoriale, i 17 OSS e gli obiettivi dell'Association Internationale Villes et Ports (AIVP)⁴ dell'Agenda 2030 [AIVP, 2018]. Lo stesso paragrafo presenterà il concetto 'Building with Nature' [Costruire con la natura] e gli approcci sviluppati da EcoShape e Deltares nell'ultimo decennio. Seguirà poi il paragrafo "Materiali e metodi", che descriverà per tipologia le principali soluzioni basate sulla

natura applicate nei contesti delle città portuali e spiegherà i criteri di selezione dei casi studio e la costruzione della tabella relativa al loro quadro di pianificazione, governance e attuazione. I risultati emersi dal confronto della tabella sono descritti e discussi nel paragrafo successivo, dedicato a delineare i limiti di applicabilità di alcune di queste soluzioni nel contesto italiano e i possibili benefici e potenzialità del sistema di pianificazione portuale italiano nell'integrarle. Infine, verranno presentate alcune considerazioni conclusive sullo stato attuale della ricerca e verrà delineato un possibile percorso per orientare la ricerca futura.

Problematica

Le città portuali, siano esse costruite su un sistema fluviale o su di un'area costiera, sono paesaggi altamente artificiali e costituiscono insediamenti dinamici. Essendo state costruite su quel particolare ambiente in cui terra e acqua si incontrano – sia esso un fiume, un estuario, un delta o il mare – sono soggette ai fenomeni naturali che riguardano questi elementi e le loro interazioni (es. terra-mare), che sono fortemente influenzati dalle attività umane. Le città portuali sono anche insediamenti urbani dinamici perché occupano posizioni strategiche per il commercio, il trasporto e il turismo, la cui configurazione spaziale e il cui sviluppo sono influenzati da molti fenomeni sociali, economici e geopolitici. Per la loro essenza dinamica, le città portuali possono attrarre molti residenti e hanno il più alto tasso di densità di popolazione tra gli altri insediamenti urbani. Questa concentrazione di popolazione e interessi umani genera una crescente domanda di risorse e servizi che mette in pericolo il contesto ambientale in cui le città portuali si trovano e che è sempre più esposto alle pressioni delle attività umane. Se, da un lato, le città portuali possono dare benefici significativi ai loro abitanti, dall'altro sono anche responsabili dell'esaurimento delle risorse, delle emissioni inquinanti e della perdita di biodiversità che inevitabilmente influiscono sul benessere e sulla salute umana. Lo sviluppo dei porti si è concentrato sull'ottimizzazione dei trasporti e della logistica a spese degli ecosistemi naturali del paesaggio. Al fine di competere su scala globale e soddisfare i requisiti funzionali del trasporto marittimo, i porti tendono a espandersi sempre di più, occupando più spazio sulla terraferma, sulle superfici acquatiche e sui letti dei fiumi e sui fondali marini; di conseguenza,

oggi gli ambienti portuali sono isolati dai paesaggi dinamici che occupano [van Eekelen et al., 2020]. Questa tendenza, che non sembra destinata a cambiare in futuro, potrebbe mettere ulteriormente a dura prova la salute degli ecosistemi urbano-portuali. Tra le principali pressioni ambientali negli ambienti urbano-portuali vi sono: la contaminazione dell'aria e dell'acqua, le fognature, la bonifica dei terreni, la costruzione e il dragaggio, la regolazione dei livelli delle acque e il trasporto marittimo.

A causa degli effetti del cambiamento climatico e dell'innalzamento del livello del mare, la pressione sulle città portuali aumenterà ulteriormente e sarà potenziata soprattutto dalle cause che esse provocano. Le città portuali devono affrontare in egual misura i rischi urbani, costieri e legati all'acqua (erosione, rischio di sommersione a causa dell'innalzamento del livello del mare, inondazioni, subsidenza, forza delle onde aumentata dal traffico marittimo o da eventi pericolosi).

In quanto insediamenti urbani, le città portuali contribuiscono in modo significativo al cambiamento climatico; secondo le stime pubblicate dall'UNEP, le città da sole sono responsabili del 75% delle emissioni globali di CO₂, soprattutto a causa dei trasporti e del consumo energetico degli edifici. Secondo il sesto e ultimo rapporto del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC, 2022), gli eventi di innalzamento del livello del mare, che prima si verificavano ogni 100 anni, potrebbero verificarsi ogni anno entro la fine di questo secolo. I principali rischi legati agli effetti del cambiamento climatico che le città portuali devono affrontare possono essere riassunti come segue:

- l'innalzamento del livello del mare e di conseguenza il rischio di sommersione;
- aumento della frequenza di fenomeni catastrofici come inondazioni, tempeste e terremoti;
- che si verifica l'effetto isola di calore urbana (UHI), che di conseguenza influisce sulla salute e sul benessere delle popolazioni urbane;
- intrusione del cuneo salino, che di conseguenza influisce sulla produzione agricola delle aree circostanti;
- i fenomeni di siccità, ondate di calore e carenza idrica;
- l'invasione di specie "aliene", sia vegetali che animali, con conseguente perturbazione delle specie endogene, degli habitat e aumento del rischio di malattie;
- emergenze migratorie endogene ed esogene;

- gestione di epidemie e pandemie (trasformazioni legate agli usi temporanei del suolo e del mare, trasformazioni legate alla riduzione e all'aumento dei flussi di persone e merci).

Questi rischi sono infatti continui e rappresentano situazioni complesse da affrontare e gestire. Raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile nei contesti urbano-portuali è una sfida, poiché gli interessi conflittuali, l'economia e le dinamiche di profitto giocano il ruolo principale in questi particolari insediamenti tra terra e acqua. Nel 2015 l'AIVP ha identificato quattro sfide principali per le città portuali contemporanee relative alla configurazione spaziale, all'ambiente, all'economia e alla governance [AIVP, 2015].

Il presente contributo si concentra principalmente sulle sfide ambientali e su come le soluzioni basate sulla natura possano affrontarle attraverso la mitigazione e l'adattamento. Secondo l'AIVP, la prima sfida ambientale riguarda il rischio di sommersione, la seconda il disturbo causato dalle attività industriali e portuali, la terza l'ottimizzazione del fabbisogno energetico e la quarta la conservazione della biodiversità nei contesti urbano-portuali. Creare città e comunità sostenibili e promuovere azioni per combattere il cambiamento climatico sono tra i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. Nel 2018, l'AIVP li ha tradotti in dieci obiettivi corrispondenti per le città portuali contemporanee nell'Agenda 2030 dell'AIVP [Fig. 1], dove sono elencate le sfide dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della conservazione della biodiversità.

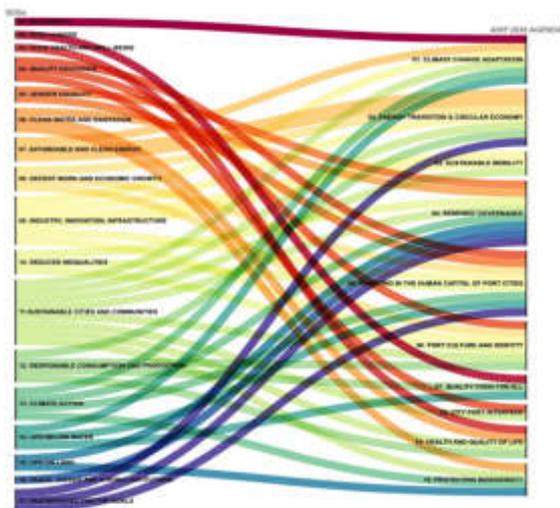


Fig. 1. Diagramma alluvionale che mostra i collegamenti tra i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) e gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'AIVP (AIVP, 2018), sviluppati dall'Associazione e da UN-Habitat (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

Stato dell'arte

Secondo la definizione dell'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN), le NBS sono «azioni per proteggere, gestire in modo sostenibile e ripristinare gli ecosistemi naturali e modificati in modo da affrontare le sfide della società in modo efficace e adattivo, per fornire sia il benessere umano che i benefici della biodiversità» [Cohen-Scacham, 2016, 5]. Le soluzioni basate sulla natura sostengono ecosistemi sani, affrontano sfide importanti come il cambiamento climatico, la riduzione del rischio di catastrofi, la sicurezza alimentare e idrica, la salute e sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Costruire con la natura è «un approccio concettuale per la creazione, l'implementazione e l'upscaling di soluzioni basate sulla natura per le infrastrutture idriche» [van Eekelen et al., 2020, 14]. L'approccio progettuale è ciclico e può essere suddiviso in cinque fasi principali di sviluppo, delineando un processo creativo che può ottimizzare ulteriormente la soluzione [Fig. 2]. Il processo di progettazione inizia con la raccolta di informazioni da diverse fonti (esperienze storiche, accademiche e locali) per capire come funzionano i sistemi naturali e sociali adiacenti, determinando obiettivi, vincoli temporali e confini spaziali. La seconda fase riguarda solitamente l'identificazione di soluzioni che sfruttano la natura in modo pro-attivo, utilizzando materiali, forze e interazioni naturali e creando nuove opportunità di sviluppo per la natura. Questa fase promuove il lavoro transdisciplinare – riunendo

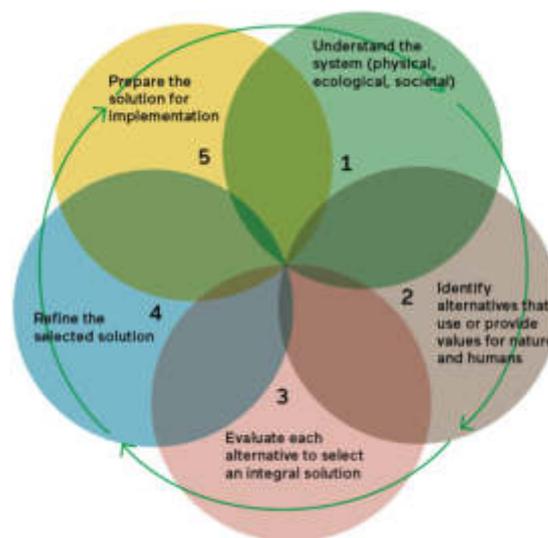


Fig. 2. Cinque fasi di sviluppo per progettare secondo l'approccio "Costruire con la natura" (diagramma tratto da van Eekelen et al., 2020, p. 15).

esperti, membri della comunità, imprenditori e decisori – che spesso produce soluzioni innovative a beneficio di molti soggetti interessati. Le altre fasi di progettazione prevedono la dimostrazione pratica (ad esempio, progetti pilota), l'identificazione delle incertezze e la valutazione dei co-benefici naturali e umani. Per implementare la soluzione, è necessario considerare le condizioni e le restrizioni che derivano dalla governance e coinvolgere una vasta rete di attori e stakeholder. Il concetto di "costruire con la natura" mira a risolvere le sfide dei porti e delle città fluviali/delta in modo da combinare benefici ecologici, economici e sociali. Ad esempio, le soluzioni "Costruire con la natura" possono ridurre l'impronta ecologica delle infrastrutture portuali, sviluppando al contempo (nuove) funzioni nelle aree urbano-portuali (ad esempio, potenziando i vivai ittici) e possono essere applicate per ridurre il rischio di inondazioni e migliorare la gestione dei sedimenti. Tra i benefici aggiuntivi vi è la creazione di ambienti di vita ricreativi e vegetati all'interno di città densamente popolate.

Gli ecosistemi dei porti e delle città costiere forniscono molteplici risorse e processi di cui l'umanità può beneficiare, noti come servizi ecosistemici. I contesti urbano-portuali offrono servizi ecosistemici di supporto (ad esempio, habitat per animali e piante), cibo (ad esempio, pesce, molluschi), materiali da costruzione, risorse energetiche alternative, industrie, trasporti e opportunità turistiche. I benefici derivanti dal modo in cui il sistema regola i processi, le risorse e le sue stesse proprietà includono la protezione delle coste attraverso le piane di marea e le saline, l'assorbimento dell'anidride carbonica, la regolazione della qualità dell'acqua e la regolazione della temperatura (ad esempio, il mare modera le oscillazioni di temperatura nelle città). Inoltre, i benefici non materiali associati ai porti e alle città includono le possibilità di svago (spiaggia, snorkeling), la ricerca e l'istruzione, la cultura e il valore estetico.

I porti registrano alti tassi di sedimentazione e la risposta tipica è quella di dragare e trasportare i sedimenti in luoghi lontani e al largo. Le alternative che trattengono i sedimenti sono più sostenibili e si basano sulla capacità del sistema naturale di rigenerarsi. Il materiale può essere riutilizzato per far crescere gli habitat costieri.

Costruire con la natura è un approccio per limitare o mitigare l'impatto dell'espansione del porto e proporre interventi che diano valore alla società

e all'ambiente naturale. Un modo per stimolare i sistemi naturali è quello di creare spazio per vari habitat a complemento delle infrastrutture tradizionali e grigie; altri includono il ripristino delle connessioni blu e verdi con transizioni più leggere fra acqua salata e dolce, stimolando lo sviluppo di condizioni più naturali.

Per quel che riguarda la definizione dei contesti urbano-portuali, si fa riferimento all'interpretazione delle tre categorie espresse da Carta [2013], secondo cui le aree portuali possono essere distinte a seconda dell'intensità del loro rapporto con la città e l'interfaccia urbana:

- porto liquido, totalmente immerso e ramificato all'interno del tessuto urbano, identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e ricreativi interconnessi alla città;
- porto permeabile, cioè l'area crociere e passeggeri con uno stretto rapporto di interscambio con la città e il sistema viario, seppur filtrato dalla separazione delle funzioni;
- porto rigido, cioè la tipologia che identifica la macchina portuale impermeabile alle contaminazioni urbane (tranne quelle funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentire efficienza e sicurezza.

Materiali e metodi

Per esaminare le categorie di NBS applicabili nei contesti urbano-portuali, abbiamo fatto riferimento alla pubblicazione curata da van Eekelen et al. [2020], in cui vengono descritte le caratteristiche e l'applicabilità delle NBS in diverse aree, che vanno dalle coste sabbiose e fangose ai paesaggi lacustri, fluviali, urbani e portuali. Abbiamo studiato e selezionato le opzioni applicabili a queste ultime due categorie di paesaggi, cercando poi di organizzare i dati relativi ai casi di studio in una tabella relativa all'effettiva area di applicabilità, facendo riferimento alla teoria di Carta sulla città fluida e alla differenziazione delle aree portuali in relazione alla città [Carta, 2013].

Secondo van Eekelen et al. [2020], le soluzioni basate sulla natura con un'applicabilità generale, potenziale o limitata nei contesti urbani e portuali sono elencate e descritte nella tabella [Fig. 3]. La Figura 4 mostra i contesti di applicabilità di ciascuna di esse secondo le categorie portuali di Carta, mentre la Figura 5 illustra questi concetti NBS attraverso dei diagrammi concettuali⁵. Infine, la Figura 6 mostra il collegamento con le sfide ambientali delle città portuali identificate da AIVP

TIPOLOGIA DI SOLUZIONE BASATA SULLA NATURA (NBS)	DESCRIZIONE
01 - CREARE STRUTTURE SOSPENSE E GALLEGGIANTI	Le infrastrutture sospese e galleggianti forniscono substrati artificiali per habitat e insediamenti di specie marine (es. pesci, cozze, alghe) in grado di attenuare la forza delle onde. L'applicazione in ambienti urbani e portuali è favorevole perché i molluschi possono filtrare e migliorare la qualità dell'acqua. Questo tipo di soluzione offre opportunità per la pesca sportiva.
02 - POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEI SEDIMENTI FINI	I metodi tradizionali includono lo smaltimento dei materiali al di fuori dei confini portuali o il loro trasporto in mare aperto. Gli ambienti portuali devono mantenere il dragaggio per preservare la navigabilità. Il posizionamento strategico dei sedimenti fini in ambienti di marea è un'operazione complessa che sfrutta il vento, le onde e le correnti per disperdere il materiale lungo la costa e nutrire le paludi costiere e gli habitat intercotidali.
03 - INTEGRARE LE RIVE VEGETATE	Il miglioramento delle rive vegetate contribuisce a migliorare le difese contro le inondazioni, attenuando la forza delle onde, e supporta una varietà di specie vegetali, nuovi habitat e opportunità ricreative.
04 - SVILUPPARE AREE UMIDE	Le zone umide urbane possono essere integrate nei paesaggi stradali e nei lungofiume come spazi aperti e vegetati per il tempo libero. La loro vegetazione può assorbire le acque meteoriche, mitigare le inondazioni, trattenere gli inquinanti e favorire la biodiversità. L'introduzione di specie vegetali e di nuovi habitat nell'ambiente urbano rafforza le funzioni del sistema e l'interconnessione con altri spazi verdi urbani e con l'ambiente marino.
05 - CREAZIONE DI RIVESTIMENTI	In alcuni casi, i rivestimenti sono costituiti da superfici in calcestruzzo e da speciali piastrelle con fessure e spazi per consentire l'insediamento di coralli, fanerogame e altri organismi. Essi favoriscono la vita marina, attirando così molluschi, pesci e uccelli e migliorando la qualità dell'acqua.
06 - SVILUPPARE ZONE TAMPONE INTERNE	Nei contesti urbani, le zone di ritenzione e le zone tampone sono spazi aperti che possono contenere le eccedenze di acqua piovana. Se collegate al vasto sistema idrico regionale, possono gestire i livelli d'acqua in eccesso e in difetto. Forniscono servizi ecosistemici al quartiere e allo sviluppo di habitat. Le zone cuscinetto offrono aree ricreative, pesca, acquacoltura e produzione di energia sostenibile.
07 - COLTIVARE SALINE E PALUDI	Paludi e saline sane svolgono un ruolo fondamentale nella protezione e stabilizzazione delle coste. La vegetazione palustre cattura i sedimenti nella zona intertidale, alzando il livello del suolo e riducendo le onde in arrivo.
08 - RIPRISTINO DELLE PRATERIE DI ALGHE	Queste praterie possono influenzare il trasporto e la deposizione dei sedimenti, riducendo l'erosione costiera. Coltivare e mantenere le praterie di fanerogame (es. posidonia oceanica) in ambienti vicini alla costa con un'azione limitata delle onde crea una topografia del fondale marino più ruvida e fornisce cibo alle specie marine.
09 - RIABILITARE LE CINTURE DI MANGROVIE	Le cinture di mangrovie hanno radici dense al di sopra del suolo che trattengono i sedimenti e dissipano l'energia delle onde, creando barriere costiere naturali che riducono l'erosione e limitano le inondazioni: cinture verdi più ampie possono migliorare la protezione costiera, mentre cinture verdi più lunghe supportano meglio la pesca.
10 - FACILITARE LO SVILUPPO DEI CORALLI	Le barriere coralline proteggono le coste perché dissipano naturalmente l'energia delle onde e migliorano la qualità e la limpidezza dell'acqua attraverso la filtrazione. La creazione di condizioni di habitat desiderabili per specie specifiche può fornire servizi ecosistemici vitali.
11 - PAESAGGIO DEI FONDALI MARINI	L'estrazione di sabbia negli ambienti portuali e marini è una pratica profondamente invasiva per le specie marine. La sistemazione ecologica dei fondali, modellandone artificialmente il paesaggio, può contribuire a variare le profondità e a favorire una più rapida ricolonizzazione dei fondali.
12 - COSTRUIRE SCOGLIERE DI MOLLUSCHI	Le scogliere di molluschi sono frangiflutti naturali che hanno dimostrato la capacità di resistere ai venti e alle onde di tempesta, mitigando l'impatto delle condizioni meteorologiche estreme sulle comunità costiere e riducendo l'erosione.
13 - COSTRUZIONE DI SPIAGGE ARROCCATE	I frangiflutti sommersi per creare spiagge arroccate sono misure di mitigazione dell'erosione dei litorali, riducono l'energia delle onde sulla spiaggia (urbana) e possibilmente riducono il fabbisogno di nutrimento.
14 - COSTRUIRE ISOLE NATURALI	Costruire nuove terre o isole con i sedimenti è una delle strategie della NBS per migliorare o ripristinare gli habitat e per prepararsi al futuro innalzamento del livello del mare. Il materiale può essere dragato in luoghi con una quantità eccessiva di sedimenti fini, come porti e laghi, e può essere utilizzato per costruire nuove isole o terreni. Inoltre, i materiali trattati possono essere utilizzati come substrati per altre infrastrutture, come i terminali portuali.
15 - CREARE PARCHI DI MAREA	Questi bordi della costa e le insenature dei fiumi possono fornire spazi aperti alle città e ripristinare la natura delle maree lungo le rive urbane e gli argini dei fiumi. Questi parchi creano nuove opportunità di habitat per specie vegetali e animali e offrono paesaggi diversi nell'ambiente urbano, accogliendo le fluttuazioni dell'acqua.
16 - RIPRISTINARE LE CONNESSIONI	Ripristinare l'influenza delle maree e ricollegare le aree urbane alla natura può essere fondamentale nelle aree in cui i corpi idrici interni sono stati artificialmente separati dai sistemi costieri. Questa soluzione può sostenere la biodiversità e la vita marina (ad esempio, facilitando il passaggio dei pesci) e aiutare a gestire la transizione dall'acqua dolce a quella salata senza il rischio di afflusso di acqua salata.
17 - OTTIMIZZAZIONE DEI MODELLI DI FLUSSO	I frangiflutti, i moli e i muri di deviazione negli ambienti portuali li proteggono dalle onde e riducono le correnti, l'erosione e l'accumulo di sedimenti. Per influenzare il trasporto dei sedimenti verso le aree naturali che ne possono beneficiare, una progettazione basata sulla natura può ottimizzare la forma di questi frangiflutti, trasformandoli in strutture multifunzionali che possono, in un certo senso, mitigare gli impatti del vicino porto a favore dell'ambiente naturale.
18 - RIPRISTINO DEI GRADIENTI DI SALINITÀ	In molti ambienti urbani, le zone di transizione sono state eliminate a favore di coste costruite e infrastrutture dure. Per mitigare l'impatto, la deviazione dell'acqua dolce per creare una zona di transizione morbida lontano dal porto offre una varietà di spazi per piante e specie animali.
19 - CREARE BACINI DI SEDIMENTAZIONE	I bacini di sedimentazione sono aree profonde situate strategicamente nei porti e nei canali portuali, progettate per accumulare i sedimenti (ad esempio, il limo), favorendo così la gestione dei sedimenti necessari per le strutture portuali e la manutenzione.
20 - COSTRUZIONE DI CANALI SECONDARI	I sistemi a doppia diga forniscono servizi ecosistemici e resistono alle mareggiate costiere: la diga frontale è progettata per il sovrascorrimento periodico, mentre la diga interna previene le inondazioni interne.
21 - MATURAZIONE E CONSOLIDAMENTO DELL'ARGILLA	In ambienti fluviali come delta ed estuari, la variazione della presenza di sedimenti è spesso il risultato delle attività umane. Quando l'accumulo di sedimenti è problematico, una strategia è quella di catturarli e rimuoverli in depositi di sedimenti, dove i sedimenti maturano in materiale argilloso e possono essere riutilizzati in altre applicazioni (ad esempio, rinforzo di dighe, sostegno di terreni agricoli).

Fig. 3. Tabella descrittiva delle tipologie di NBS applicate e potenzialmente applicabili in contesti urbano-portuali secondo l'approccio "Building with Nature". (elaborazione grafica dell'autrice, 2022)

TIPOLOGIE DI SOLUZIONI BASATE SULLA NATURA (NBS)	AREA DI APPLICAZIONE			
	CITTÀ	PORTO		
		liquido	poroso	rigido
01. CREARE STRUTTURE SOSPESE E GALLEGGIANTI	●	●	●	●
02. POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEI SEDIMENTI FINI	●	●	●	●
03. INTEGRARE LE RIVE VEGETATE	●	●	●	●
04. SVILUPPARE AREE UMIDE	●	●	●	●
05. CREAZIONE DI RIVESTIMENTI	●	●	●	●
06. SVILUPPARE ZONE TAMPONE INTERNE	●	●	●	●
07. COLTIVARE SALINE E PALUDI	●	●	●	●
08. RIPRISTINO DELLE PRATERIE DI ALGHE	●	●	●	●
09. RIABILITARE LE CINTURE DI MANGROVIE	●	●	●	●
10. FACILITARE LO SVILUPPO DEI CORALLI	●	●	●	●
11. PAESAGGIO DEI FONDALI MARINI	●	●	●	●
12. COSTRUIRE SCOGLIERE DI MOLLUSCHI	●	●	●	●
13. COSTRUZIONE DI SPIAGGE ARROCCATE	●	●	●	●
14. COSTRUIRE ISOLE NATURALI	●	●	●	●
15. CREARE PARCHI DI MAREA	●	●	●	●
16. RIPRISTINARE LE CONNESSIONI	●	●	●	●
17. OTTIMIZZAZIONE DEI MODELLI DI FLUSSO	●	●	●	●
18. RIPRISTINO DEI GRADIENTI DI SALINITÀ	●	●	●	●
19. CREARE BACINI DI SEDIMENTAZIONE	●	●	●	●
20. COSTRUZIONE DI CANALI SECONDARI	●	●	●	●
21. MATURAZIONE E CONSOLIDAMENTO ARGILLA	●	●	●	●

Fig. 4. Questa tabella mostra le NBS fornite da van Eekelen et al. [2020] e la loro applicabilità (generale, potenziale, limitata) in diversi contesti portuali urbani, facendo riferimento alle tre diverse tipologie portuali in relazione alla città come teorizzato da Carta [2013] (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

TIPOLOGIE DI SOLUZIONI BASATE SULLA NATURA APPLICATE IN CONTESTI URBANO-PORTUALI

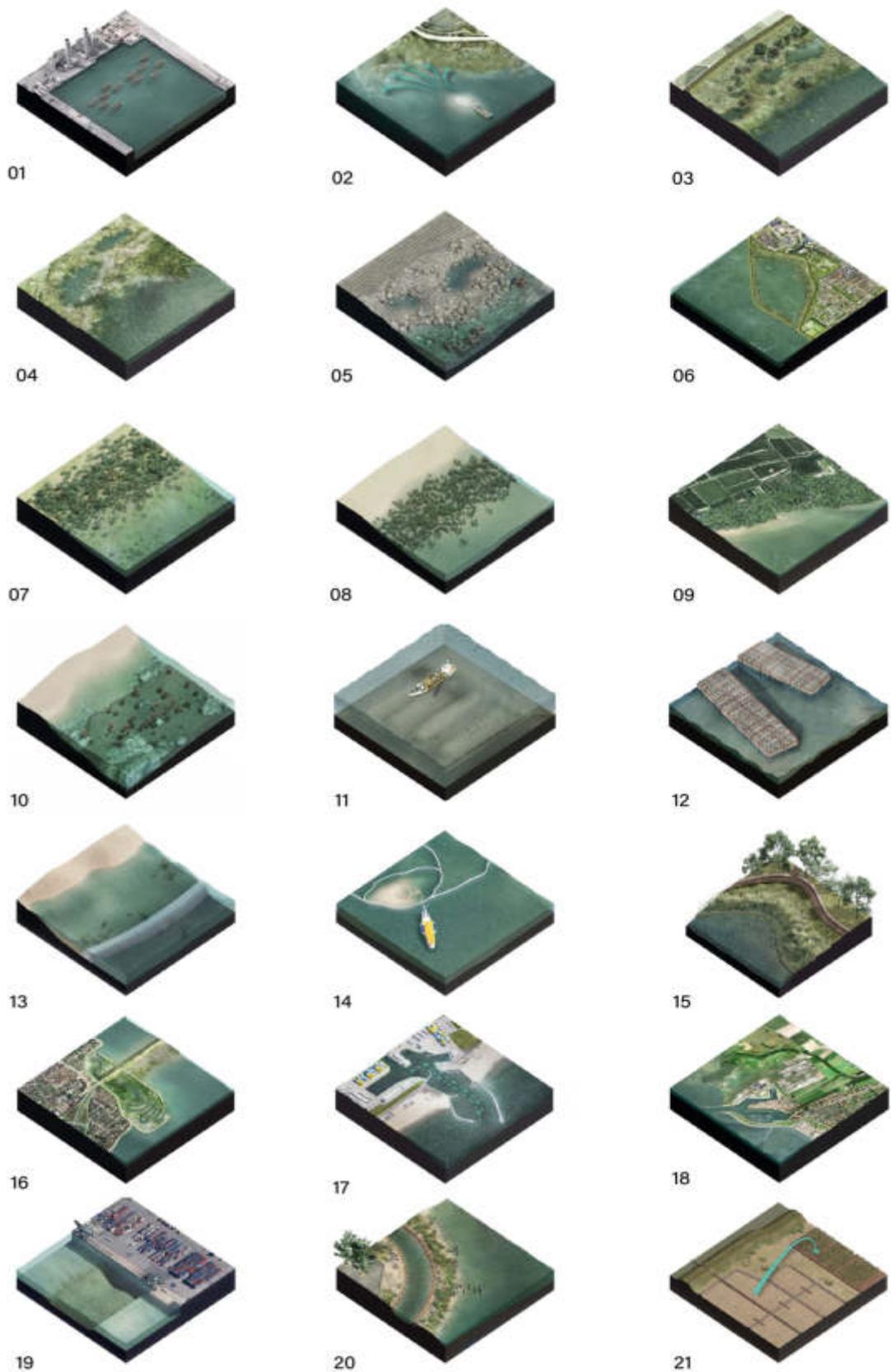


Fig. 5. I concetti di NBS forniti da van Eekelen et al. [2020] sono applicabili in diversi contesti portuali urbani. Illustrazioni: One Architecture & Urbanism.

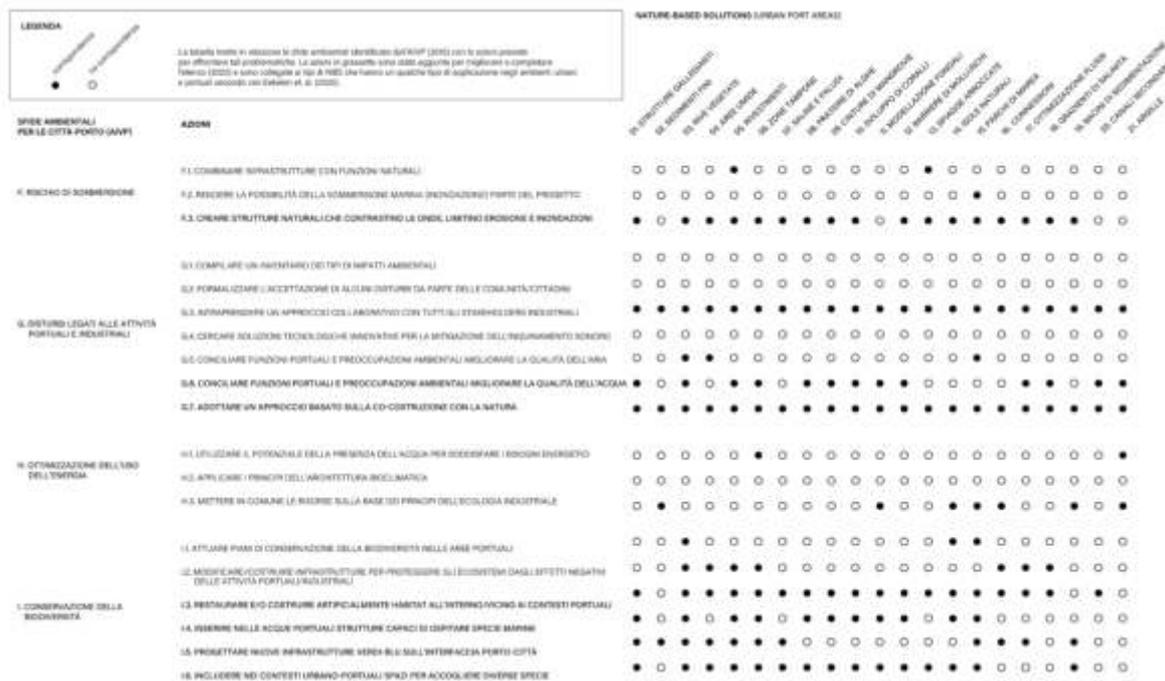


Fig. 6. Tabella dei concetti di NBS relativi alle sfide delle città portuali e alle azioni identificate dall'AIVP con azioni aggiuntive in grassetto (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

[2015] e le possibili azioni, con alcune aggiunte dell'autore.

Definendo un ambito di indagine più ristretto e scegliendo i casi di studio, ci siamo concentrati sul contesto geografico olandese e abbiamo considerato le categorie di NBS secondo due criteri:

1. soluzioni che hanno un'applicabilità generale sia in contesti urbani che portuali;
2. soluzioni che hanno un'applicabilità generale nelle città e un'applicabilità potenziale nei contesti portuali.

Sono stati identificati dodici casi di studio, tutti situati nei Paesi Bassi e appartenenti a sei diverse categorie di NBS: creazione di strutture sospese e galleggianti, creazione di ricchi revetment, ripristino delle connessioni (criterio 1), integrazione di foreste

vegetate, sviluppo di zone cuscinetto interne e creazione di parchi di marea (criterio 2). I casi di studio relativi al criterio 1 si trovano nelle città del delta di Rotterdam (progetto pilota Hula, Floating Park Rijnhaven, Amazonhaven, Green Gateway), Amsterdam (isole galleggianti), Ouwkerk (piscine di marea), Zeelandbrug (rafforzamento della riva) e Dordrecht (Plan Tij). I casi di studio relativi al secondo criterio si trovano nelle città portuali di Delfzijl (salina Marconi) e Wervershoof (Koopmanspolder), oltre a Rotterdam (fiume come parco delle maree) e Dordrecht (parco Werven).

La tabella riportata nella Fig. 7 riassume i dati relativi all'area di applicazione (città, tipo di porto – secondo la distinzione operata da Carta, 2013) e allo strumento di pianificazione in cui la soluzione



Fig. 7. Tabella dei concetti di NBS implementati e dei casi di studio (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

è stata implementata (masterplan, progetto pilota). La tabella mostra anche chi ha promosso l'iniziativa (ad esempio, governo nazionale, regionale e locale, autorità portuale, fondazione privata), gli stakeholder coinvolti (ad esempio, comuni, autorità portuali, autorità di gestione delle acque, comunità urbane, ONG) e i metodi utilizzati per coinvolgerli (ad esempio, attraverso workshop o incontri guidati). Inoltre, abbiamo esaminato i tempi e lo stato di attuazione, e se la soluzione deriva da un concorso di progettazione o se utilizza materiali riciclati/trattati (ad esempio, sedimenti dragati). Infine, abbiamo collegato ogni soluzione al tipo di rischio che la soluzione mira a mitigare (ad esempio, inondazioni, erosione, innalzamento del livello del mare, subsidenza, forza delle onde, cattive condizioni ecologiche) e alla sua relazione con ogni OSS.

Risultati e discussione

Secondo i dati raccolti, la maggior parte delle NBS viene applicata più spesso in aree portuali "liquide" o "permeabili", mentre nelle aree portuali "rigide" la loro applicazione risulta limitata o nulla [Fig. 7]. Le iniziative sono spesso promosse dal governo nazionale, regionale o locale e meno spesso dalle autorità portuali e dal settore privato. Lo strumento di pianificazione attraverso il quale viene applicata la NBS è un piano generale (masterplan) o un progetto pilota sperimentato in loco. In entrambi i casi è necessaria una consulenza multidisciplinare, ma il processo è piuttosto top-down che misto (bottom-up), anche se talvolta sono previsti incontri e workshop guidati.

Le categorie di soggetti coinvolti sono principalmente i comuni, le autorità portuali, le ONG, le comunità urbane e, a seconda della scala, le autorità di gestione delle acque a livello regionale o provinciale. I tempi di attuazione variano notevolmente; in generale, le NBS possono essere attuate in pochi anni (1-4 anni), ma altre possono richiedere più di dieci anni per essere definite. Le principali categorie di mitigazione del rischio che le NBS intendono affrontare sono le questioni legate all'acqua, connesse al ripristino di condizioni ecologiche precarie, alla mitigazione del rischio di sommersione (dovuto all'innalzamento del livello del mare) e alle inondazioni. Infine, per quanto riguarda il rapporto con i 17 OSS, i casi studio analizzati mirano a raggiungere più frequentemente gli obiettivi n. 11. Città e comunità sostenibili, 13. Azione per il clima, 14. Vita sott'acqua e 15. Vita sulla terraferma.

Attraverso i casi di studio e l'osservazione delle

tendenze di alcuni modelli, si è cercato di sottolineare alcune caratteristiche che possono influenzare positivamente o negativamente l'implementazione delle soluzioni (localizzazione).

In generale, possono esserci diverse difficoltà nell'applicazione locale di soluzioni basate sulla natura in ambienti urbani e portuali.

Le categorie di fattori che devono essere prese in considerazione quando si valuta la possibilità di un'applicazione locale di un tipo specifico di NBS sono:

- condizioni fisiche ed ecologiche (tipo di costa/sponda, movimento dell'acqua, morfologia e tipo di substrato, condizioni di luce, salinità, qualità dell'acqua e connettività);
- pressioni antropiche dei contesti specifici;
- governance e gestione;
- fattibilità economica.

Alcuni limiti nell'applicazione locale di un particolare tipo di NBS possono riguardare:

- governance: coinvolgimento degli stakeholder, consenso partecipativo (poiché ci sono più stakeholder con interessi e potere diversi e spesso contrastanti);
- sostenibilità economica: bilancio, difficoltà a reperire fondi;
- spazio: disponibilità limitata di spazio (gli ambienti urbani hanno spesso spazi disponibili frammentati e dispersi);
- quadro giuridico: leggi nazionali che consentono o vietano l'attuazione di una soluzione specifica.

In questo contributo analizzeremo in particolare un aspetto del quadro giuridico nel contesto italiano relativo alla gestione dei sedimenti derivati da dragaggi. Analizzando le categorie di NBS applicabili al contesto della città portuale, si è osservato che 10 delle 21 soluzioni⁵ potrebbero riutilizzare i sedimenti dragati [Fig. 8]. Tuttavia, non è evidente il riutilizzo e il reimpiego di questo tipo di sabbie, ad esempio quelle provenienti dal dragaggio dell'alveo del porto per la sua espansione. Il loro utilizzo e trattamento dipende principalmente dal quadro normativo nazionale generale.

Limiti di trasferibilità nel contesto italiano

Al livello internazionale, la Convenzione di Londra del 1972 "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino dallo scarico di rifiuti e altre materie in mare", in vigore dal 1975, protegge l'ambiente marino dai rifiuti. Secondo il Protocollo di Londra (1996), in vigore dal 2006, lo scarico deliberato in

**TIPOLOGIE DI SOLUZIONI BASATE SULLA NATURA APPLICATE IN CONTESTI URBANO-PORTUALI
CHE FANNO USO POTENZIALE DI SEDIMENTI DRAGATI**

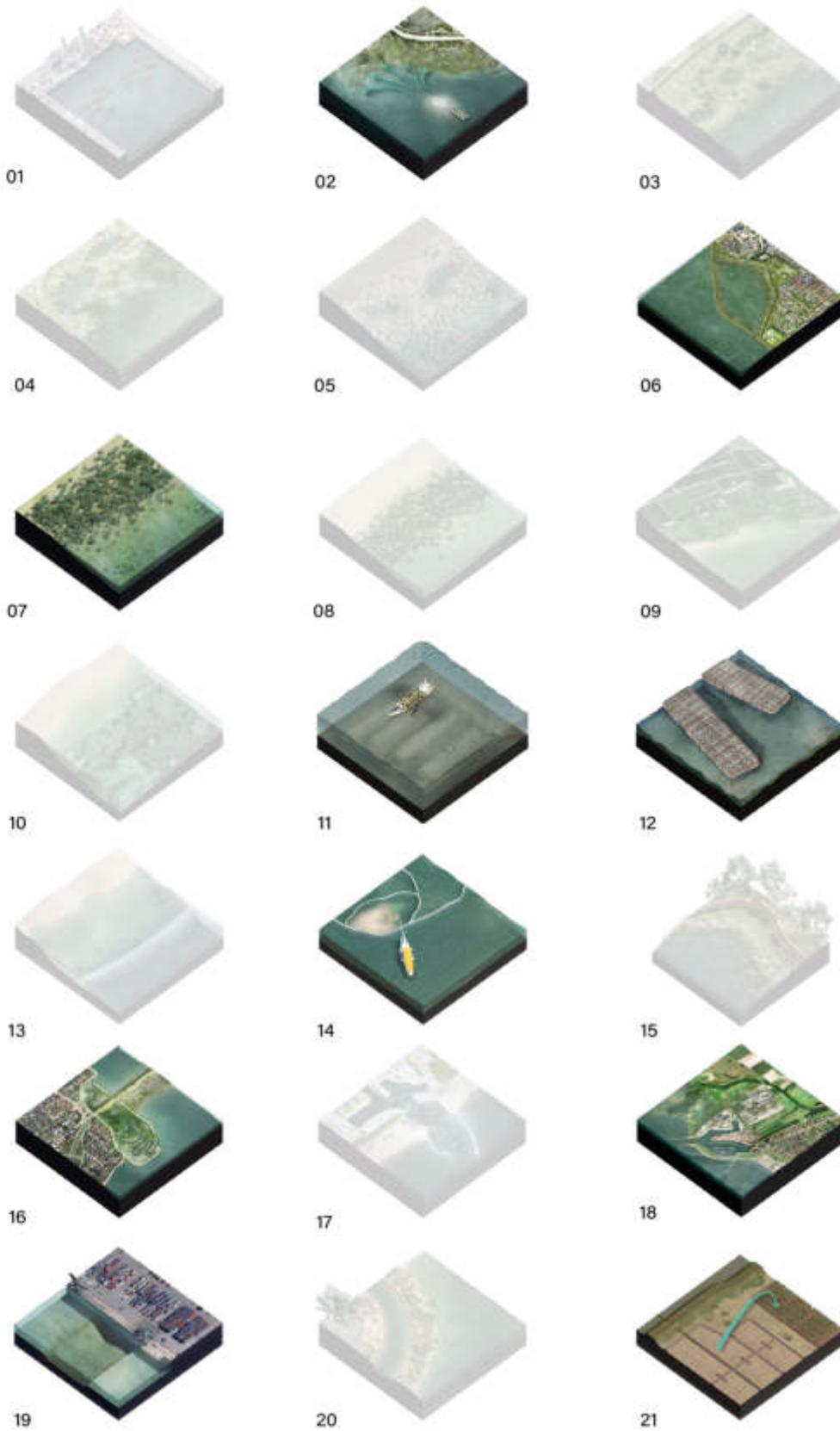


Fig. 8. Tabella delle soluzioni basate sulla natura secondo l'approccio Building with Nature che potenzialmente utilizzano sedimenti dragati trattati (elaborazione grafica dell'autrice, 2022).

mare è vietato, ad eccezione di alcune sostanze, tra cui i materiali di dragaggio (articolo 4, allegato 1). Per valutare se i sedimenti dragati sono adatti a essere immersi in acqua, devono passare attraverso un processo in cui la prima fase è chiamata “caratterizzazione dei rifiuti”, uno studio complesso che consiste nell’analizzare la composizione dei materiali di scarto per poterli trattare o smaltire di conseguenza. A livello mediterraneo, la Convenzione di Barcellona sulla protezione del Mar Mediterraneo dai rischi di inquinamento (1976) è lo strumento giuridico e operativo del Piano d’azione mediterraneo delle Nazioni Unite. Tra i protocolli tecnici della Convenzione di Barcellona, la gestione degli scarichi di navi e aerei è oggetto del Protocollo sulle discariche (1978, emendato nel 1995).

Nel contesto italiano, le “Linee Guida per la gestione dei materiali di dragaggio” (2017) disciplinano il trattamento, la gestione e il monitoraggio dei sedimenti dragati, valutandone l’idoneità allo scarico, l’uso benefico e gli effetti potenziali. Secondo la legge italiana, l’autorizzazione alla movimentazione dei sedimenti marini e alla loro gestione è regolata dall’Art. 21 L. 179/02, Art. 109 del D.Lgs. 152/09, e dal D.M. n. 173 (15/07/2006).

L’autorità competente a rilasciare l’autorizzazione è solitamente il governo regionale; in alternativa, il Ministero dell’Ambiente è responsabile del rilascio dell’autorizzazione in caso di scarico in aree marine protette nazionali. La scelta delle opzioni di gestione è dettata dalla classe di qualità dei sedimenti determinata dall’integrazione ponderata con la classe di rischio ecotossicologico e chimico. Secondo la legge italiana, le possibili opzioni alternative all’immersione in mare comprendono il ripascimento (emerso o sommerso), l’immersione in ambiente portuale e il miglioramento dello stato dei fondali (capping). Secondo lo studio ISPRA (2018), la normativa italiana presenta alcune lacune, in quanto non considera il riutilizzo a terra dei sedimenti trattati e vi è un vuoto normativo che tende ad assimilarli ai rifiuti. La legislazione in vigore in Italia si concentra sulla gestione dei sedimenti provenienti dal dragaggio in ambito marino. Esistono sovrapposizioni tra la normativa sui rifiuti e quella sulle terre e rocce da scavo che ne precludono un utilizzo semplice ed ecologicamente sostenibile in ambito terrestre. Inoltre, la normativa sulla gestione dei sedimenti nel contesto dei Siti di Interesse Nazionale (SIN) non è ancora integrata con quella sui sedimenti al di fuori dei SIN (DM 173/16). Nel complesso, questa lacuna può rappresentare un limite critico che impedisce di

prendere in considerazione molte soluzioni quando si valuta la possibilità di applicare le NBS in contesti urbano-portuali.

Tuttavia, nel contesto italiano esistono alcuni potenziali driver che possono consentire l’applicazione di tali NBS in ambienti urbano-portuali. A seguito della riforma che ha raggruppato il Sistema delle Autorità Portuali Italiane (L. 07/04/2014, n. 56, nota come “Legge Delrio”) per rafforzare la visione strategica e le azioni, una possibilità è offerta dal Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale, in quanto mira a identificare le misure e gli interventi necessari per migliorare la sostenibilità energetica e ridurre le emissioni di CO2. Per aggiungere opzioni, implementando così l’antifragilità nei contesti portuali urbani, è necessaria una revisione del quadro giuridico. La questione del quadro normativo rappresenta uno dei limiti della disciplina urbanistica, poiché si basa su un quadro normativo molto più ampio per ottenere cambiamenti significativi. Si sottolinea che, affinché la NBS possa essere implementata in contesti urbani, vi è una forte necessità di collaborazione con le comunità locali e gli stakeholder, i comuni e le autorità regionali di bacino idrico su scala più ampia per la valutazione di interventi coerenti con le dinamiche dei corpi idrici e le loro modifiche.

Conclusioni

Il presente lavoro ha identificato il tipo di soluzioni basate sulla natura attualmente messe in atto – o che potrebbero essere applicate – nei contesti delle città portuali, attraverso un modello che combina le informazioni emerse da dodici casi di studio olandesi. Approfondendo l’approccio contemporaneo “Building with Nature” di EcoShape e Deltares, il contributo ha confrontato e discusso questi casi di studio, evidenziando i diversi aspetti che consentono l’implementazione delle soluzioni. Le città portuali svolgono un ruolo cruciale nell’incoraggiare politiche e misure di sostenibilità su scala locale e globale [AIVP 2018]. Per questo motivo, ogni caso di studio è stato collegato a uno o più OSS (Agenda 2030 delle Nazioni Unite) in una tabella dove ogni tipo di NBS è stata messa in relazione con gli obiettivi e le sfide ambientali identificate dall’AIVP, aggiungendo ulteriori azioni laddove necessario, coerentemente con le misure studiate. Secondo i dati raccolti, la maggior parte delle NBS applicate in contesti di città portuali avviene in aree portuali “liquide” o “permeabili”,

mentre è meno probabile che siano applicabili in aree portuali “rigide”, dove i requisiti di navigazione e logistica impediscono l’accessibilità e la fruizione. L’iniziativa del piano o del progetto è spesso promossa dal governo nazionale, regionale o locale e meno spesso dalle autorità portuali e dal settore privato. Lo strumento di pianificazione attraverso il quale viene applicata la NBS è spesso un masterplan in cui viene coinvolta una consulenza multidisciplinare. Tuttavia, il processo sembra piuttosto top-down che misto (top-down e bottom-up), privo di un approccio partecipativo. Le soluzioni basate sulla natura sono principalmente orientate a un approccio di mitigazione. Le principali categorie di mitigazione del rischio che queste NBS intendono affrontare sono le questioni legate all’acqua, legate al ripristino di condizioni ecologiche precarie, alla mitigazione del rischio di inondazione (dovuto all’innalzamento del livello del mare) e alle inondazioni. Infine, per quanto riguarda il rapporto con i 17 OSS, i casi studio analizzati mirano a raggiungere più frequentemente gli obiettivi n. 11, 13, 14 e 15, concentrandosi su città e comunità, azione per il clima e conservazione degli esseri viventi. Alcuni dei limiti che possono presentarsi quando si prevede la possibilità di un’applicazione locale di un particolare tipo di NBS riguardano la governance, la sostenibilità economica, la configurazione spaziale e i vincoli del quadro giuridico. Per quanto riguarda le problematiche derivanti dal trasferimento di tali pratiche nel contesto italiano, è stato osservato come la legge in vigore sulla gestione dei sedimenti dragati manca di norme sul reimpiego a terra degli stessi e prevede il loro riutilizzo solo in ambiente marino, impedendo così ad alcune di queste NBS di essere prese in considerazione nelle città portuali italiane. Questo limite, ovviamente, rappresenta un limite per la disciplina urbanistica e portuale che non può essere risolto se non in un quadro più ampio. Molte NBS sono potenzialmente applicabili in tempi relativamente brevi (1-4 anni); tuttavia, altre soluzioni a scala più ampia possono richiedere più di dieci anni per essere applicate per quanto riguarda il paesaggio e la colonizzazione degli spazi da parte di piante e animali viventi.

Il fattore tempo è fondamentale per intraprendere azioni di mitigazione e adattamento agli effetti del cambiamento climatico e per contribuire al ripristino degli habitat naturali. Per migliorare la sostenibilità in ambienti urbani strategici come le città portuali, le questioni di governance e l’approccio partecipativo sono fattori vitali e dovrebbero essere affrontati nella ricerca futura.

*Dalila Sicomo, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura⁶
Università degli Studi di Palermo
dalila.sicomo@unipa.it*

Note

1. In riferimento alla Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate progettate per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione di merci e persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea.

2. EcoShape è una rete di organizzazioni e individui fondata nel 2008, che lavora insieme per far progredire l'applicazione dell'approccio "Costruire con la natura" nelle questioni sociali legate all'acqua. EcoShape è una fondazione di diritto olandese e coordina, facilita e diffonde le conoscenze attraverso progetti pilota, per dimostrare e monitorare l'approccio "Costruire con la natura" nella pratica (Nature-Based Solutions) e pubblicazioni. L'ambizione della rete è quella di contribuire alla realizzazione dei 17 OSS affrontando le sfide sociali attraverso soluzioni di Building with Nature a scala di paesaggio.

3. Deltares è un istituto indipendente per la ricerca applicata nel campo dell'acqua e del sottosuolo fondato nel 2008.

4. © One Architecture & Urbanism illustrations, in van Eekelen, Bouw [a cura di, 2020], pp. 267-267.

5. Con riferimento alle categorie di NBS seguenti: 2. Posizionamento strategico di sedimenti fini, 6. Sviluppo di zone tampone interne, 7. Coltivazione di paludi, 11. Paesaggio dei fondali marini, 12. Paesaggistica dei fondali marini, 14. Costruzione di isole naturali, 16. Ripristino delle connessioni, 18. Ripristino dei gradienti di salinità, 19. Creazione di bacini di sedimentazione, 21. Maturazione e consolidamento dell'argilla.

6. Attualmente dottoranda in visita Erasmus+ presso l'Università della Tessaglia, Grecia.

Bibliografia

Carta M. (2013). *L'Atlante dei Waterfront. Visioni, paradigmi, politiche e progetti per i waterfront siciliani e maltesi*, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo, Palermo, pp. 35-40.

Cohen-Shacham E., Walters G., Janzen C., Maginnis S. (a cura di, 2016). *Nature-based Solutions to address global societal challenges*, IUCN, Gland, Switzerland.

Hein C. (a cura di, 2011). *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, Routledge, London-New York.

IPCC (2022). *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability*, Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, M. Tignor, E.S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Löschke, V. Möller, A. Okem, B. Rama (a cura di)]. Cambridge University Press. In Press.

Mugnai C., Macchia S., Piccione M. E., Pellegrini D., ISPRA (2018). "Il Quadro Normativo sui Dragaggi Portuali: dalle Convenzioni Internazionali alla situazione italiana e francese dalle Convenzioni Internazionali alla situazione italiana e francese, con particolare attenzione agli aspetti inerenti il monitoraggio", presentazione per *Interreg Maritime Italy-France "SEDRIPORT"* (Livorno, 28-29 novembre 2018).

Van Eekelen E., Bouw M. (a cura di, 2020). *Building with nature. Creating, implementing, and upscaling Nature-based Solutions*, nai010 publishers, Rotterdam.

Sitografia

<https://www.aivp.org> [Ultimo accesso 20/03/2022]. www.aivpagenda2030.com (ultima consultazione 02/02/2022).

<https://www.ark.eu/gebieden/de-delta/nieuwe-waterweg> (ultima consultazione 30/05/2022).

<https://www.plantij.nl/wp-content/uploads/2020/09/Plan-Tij-BINNENWERK.pdf> (ultima consultazione 30/05/2022).

<https://www.rijnhaven-park.com/> (ultima consultazione 30/05/2022).

<https://www.ecoshape.org/app/uploads/sites/2/2020/10/Enabler-Adaptive-management-Werven-Park.pdf> (ultima consultazione 30/05/2022).



Profanazioni (Michele Rinaldi)

3. TESI



Opening image: Rua de Pelames, Bairro da Sé do Porto, 2019 (photo by the author).

Understanding the EU Urban Agenda from the margins of Europe: the case of Porto

Sezione III – Tesi

João Igreja

This research focuses on the EU regional policy and presents a critical analysis of its influence on the urban regeneration process in the Portuguese city of Porto. A particular attention was drawn to the city's historic centre has been facing a diverse range of challenges and been the stage of different urban policies. Among the actions that have been implemented are two area-based interventions linked to the EU Cohesion Policy. The study allowed to put forward a series of considerations regarding the influence of EU initiatives in this southwestern European city and hopefully the insights resulting from it will not only help to understand local effects of EU instruments at the level of implementation.

Keywords: EU urban agenda, Urban policy, Urban regeneration, Historic centre, Porto

Interest and scope of the research

In the face of a constantly changing and adapting Europe, while drafting the initial research project, the following broad question was asked: what kind of challenges have European cities been facing? The earlier stages of the work sought to address this issue and highlighted the complexity and heterogeneity within the European system. Indeed, Europe has witnessed (and is still witnessing) different transition periods with consequences for its urban areas, underpinned by factors such as economic restructuring, patterns of urbanisation, or demographic trends [Parkinson et al., 1992]. Further on, we expanded our research focus to study the mechanisms, or ways, through which the EU seeks to manage and tackle urban challenges.

Although urban policy is not a field where the EU has explicit competences, the EC has been building an “aconstitutional” involvement in urban policy matters [Tofarides, 2003], and after an initial exploratory phase, «its recommendations and activities have become more and more concrete» [Atkinson, 2015, 21]. Considerable

attention has been given to this subject by the academic community and policy makers, that since the 1990s have been studying and debating it from various points of view¹.

Almost thirty years have passed and this topic remains relevant to urban scholars, thus our research took a decisive step forward to focus on European cities from the so-called “less-developed” regions. At the same time, the study of regional disparities across the EU and the interplay between urban and regional development² led us to take a look at the territorial distribution of these regions. The Portuguese North and Alentejo regions, as other regions from the margins of Europe – such as Campania or Sicily in Italy, Extremadura in Spain, and Epirus or Thessaly in Greece – have never been able to change their “lagging behind” status.

Given what has been said, the main objective of this research was to give an overview of the EU urban agenda and understand how it unfolded in the context of a member state located at the margins of Europe. By focusing on the influence of the urban dimension of the EU regional policy in the urban regeneration processes in

Porto, it was possible to make a reflection on the Europeanisation of local urban policy which several authors³ have stressed as a key process in explaining some of the changes that have occurred in Portugal. Since this Portuguese city has been very active in the field of urban policy and a platform for experimentation for many EU instruments – for example Poverty II and III programmes, UPP, URBAN I and II, JESSICA or URBACT –, it turns up to be particularly interesting when building an understanding of the EU influence at the margins of Europe in terms of urban policy. At the same time, to face the decline of its historic centre, Porto has been carrying out a long process of urban regeneration that started more than 50 years ago.

This case becomes even more relevant considering that both national and EU resources have been influencing local urban development trajectories, including governance and planning practices. Similarly to other European countries, Portugal has shown to be keen to the processes of Europeanisation and there seems to be an understanding that the EU has influenced domestic changes in various directions. Indeed, in addition to financial opportunities that enabled the development of projects that otherwise would have not been achieved, European funding acted as a source of institutional change [Oliveira et al., 2019; Oliveira et al., 2011, 2012], and stimulated the introduction and consolidation of urban policies and spatial planning tools [Allegra et al., 2020; Cavaco et al., 2020; Magone, 2006; Medeiros, 2014a].

In this context, the relevance of this process in Porto has led, and is the result of, a continuous tension towards the opportunities made available by the EU. There are many studies that analyse the innovations associated with these experiences⁴, leading to different forms of policy transfer and related to both innovation in planning instruments and approach to governance. However, an in-depth analysis of the sequence of policy instruments and institutional configurations that characterise the case of Porto is key to understand:

- how that policy transfer process has happened over time,
- what models of intervention have been used;
- if these experiences have given place to events of urban development.

Aiming at shedding light on this process, and since the EU influence on national and local levels

happens in different ways and is prompted by a myriad of factors, we decided to analyse the EU urban policy influence in the particularly interesting domain of urban regeneration⁵.

As will be explained further ahead, urban related aspects of public policy have been in close contact to great societal changes, that in turn, are linked to major economic, cultural and environmental changes. Consequently, urban regeneration emerged as key element of the new era of urban policies, being a source of new models of governance, innovative forms of planning and transformations within local development. As argued by Carpenter [2013, 138], «since the 1990s, the European Union has played an increasingly important role in influencing member states' urban policy and regeneration practice» and «it is likely that the EU approach to urban regeneration will continue to gain dominance within European cities in years to come» [Ivi, 146]. Our research sought to build knowledge on this topic by examining the urban regeneration process in the historic neighbourhood Bairro da Sé do Porto, which is an unfinished, under development process.

In particular, three fields of analysis guided the in-depth investigation of the case of Porto, corresponding to the following three research questions to which we provide answers towards the end of this document:

- what is the potential influence of EU initiatives in local governance, in terms of institutional arrangements and mechanisms of public participation?
- what is the potential influence of EU initiatives in planning innovation, in terms of comprehensiveness of the programmes, intervention methods and connection to other resources?
- what is the potential influence of EU initiatives in urban regeneration, in terms of physical transformations and economic revitalisation?

Methodology and structure of the research

In order to build and understanding between the relationships that exist between EU and local contexts, we focused on the city of Porto in Northern Portugal as it's a representative example of a context that has significantly built on the urban dimension of EU regional policy to regenerate its historic centre.

The analysis of such process, and the influence on urban regeneration initiatives in particular, is complex given the interaction between different socio-economic, cultural and political aspects that are specific to each context. For such reason, when studying the possible influence of continuous interventions, it is relevant to carry a careful and detailed analysis of the local settings. To capitalise on the city's experience, the research carried out a case study methodology strategy, involving a careful observation of selected events. As argued by Johansson [2012, 57], «in practice-oriented fields of research, such as architecture and planning, the case study has a special importance», and while it focuses on one particular case, «simultaneously takes the societal context into account and so encompasses many variables and qualities» [Ivi, 53].

At the same time, the essentially qualitative approach used in this research is directly related to its purpose which is not to compile a comprehensive set of indicators to assess and evaluate the efficiency or efficacy of area-based, urban regeneration interventions. Rather, the aim is to shed light on the complex relationships at work between EU, national and local levels, emphasise the importance of economic, social, cultural and physical local contexts, and hopefully help to anticipate how future challenges and urban policy responses might come about. In practical terms, the methodology adopted in this research incorporated three stages.

Firstly, a literature review that summarised the emergence of the urban agenda within the EU framework, traced its genealogy and development, and finally its implementation at the level of “less-developed” geographies. Moreover, insights were gathered on the specific urban transformations in Porto through the vast body of research knowledge that is available.

Secondly, the collection of data, including official documents, public reports, newspaper articles, websites and direct field observations. Occasionally, some statistical information was collected to help addressing specific issues.

Thirdly, the case study characterisation and analysis according to three dimensions that match the research questions – local governance, planning innovation and urban regeneration.

Overall, we find the qualitative analysis based on a case study an adequate option to approach the influence of the EU on local development. However, we also recognise some limitations of

this study, as for instance the fact that interviews were not undertaken.

The manuscript is outlined in five chapters that reflect the different research stages and is in line with the adopted methodology.

In the Introduction, first we explore the research motivation and objectives, and give a brief contextualisation of the EU urban agenda and then, we focus on the selection of Porto as case study and the potentialities it offers for analysing the influence of the European Union in local contexts.

In Chapter 2 – The urban dimension in the EU regional policy –, we set out the framework through which the urban dimension of EU urban policy has been developed. Here a historical review is made based in academic literature and official documentation that have been actively seeking to hold a grip on the relationship between the European Union and local contexts. By taking a closer look on the EU urban initiatives between 1990 and 2006 it is possible to have an overall idea of the practical influence of specific EU programmes directed to cities. A particular attention is given to EU area-based programmes such as the Urban Pilot Project, URBAN I and URBAN II due to their links with local urban regeneration processes. The chapter ends with a brief look into the concept of Europeanisation, thus exploring how, and where, the influence between the European Union and domestic level can occur.

Chapter 3 – Urban transformation of Porto and the development of democratic Portugal – introduces the case of Porto by contextualising in a first moment the broader national urban policy framework. Therefore, we briefly describe the Portuguese spatial planning system and then make a historical review of the main urban policy events that characterise the current national urban agenda. In a second moment we focus in the city and examine how local urban policies connect to the evolution of the national framework. While doing it we highlight some of the main urban transformations witnessed during the last 50 years or so and concludes by making the bridge between the European and National policies and the territorial changes.

Chapter 4 – Case study: urban regeneration of Bairro da Sé – considers the example of a specific area of the Porto historic centre. We initially contextualise the neighbourhood within the urban development patterns of Porto by making a short

description and diagnosis of the situation. Then we analyse two area-based interventions that have notably contributed to the processes of urban change – the 1990 Urban Pilot Project and the 2006 Urban Rehabilitation Programme.

The analysis allows to draw a more accurate interpretation of urban policy effects, as perceived on the ground. This represents the original contribution emerging from the research, where an in-depth investigation of the areas elucidates the urban changes experienced in the southern Europe cities. It is done in the base of a qualitative approach that sought to capitalise on the literature available and field observations, which allowed to understand how was the local urban policy response to tackle such demanding context.

The final chapter – Conclusion. How EU initiatives can influence local contexts? – takes into consideration the previous three chapters and draws on the EU influence in Porto. It is structured in three sections, which translate the three main research questions that the study sought to answer.

The urban dimension in the EU regional policy

In line with the EC programming cycles, van den Berg et al. [2007] suggested five stages to describe the emergence of the urban dimension within the EU Cohesion Policy. The first stage, 1975-1988, involved the acknowledgment by the Community of the territorial – and in particular regional – differences across Europe. The 1989-1993 period, which coincided with the second stage, was characterised by the emergence of the urban agenda, and its consolidation during the following 1994-1999 period or third stage. The start of the new millennium matched the beginning of a fourth stage (2000-2006), in which the contribution of cities started to be recognised. The key role of cities would be further enhanced during the fifth stage, in particular through the mainstreaming of the urban dimension (2007-2013).

A similar reading of the events was put forward by Medina and Fedeli [2015]. Taking into consideration the milestones events of sustainable, urban and territorial development, the authors found strong links between the European funding periods and the phases of the EU urban policy process. Admitting that the “urban problem” was only recognised by the EU in the 1990s, their first phase of the urban policy

process coincides with the increasing demand for an EU urban agenda emerging, in particular, through diverse documents (1990-1999). In turn, the second phase (2000-2006) is linked with informal meetings between ministers responsible for urban issues and spatial planning. This was related to the EU lack of formal competences in such field, which resulted in a strong intergovernmental participative process. During the third stage of the European urban policy development – The “mainstreaming” of the urban dimension (2007-2013) –, the authors highlight the growing links between the urban dimension and territorial cohesion. The integration of urban actions within the Operational Programmes would promote national and regional urban development strategies, the empowerment of local governance, and urban networking. The last phase, 2014-2020, is characterised by several changes at both EU and national levels, and results from the attempt to formalise the EU-National urban agenda.

Finally, Fioretti et al. [2020] recently presented a more compact illustration for the evolution of the urban dimension of the EU policy [Fig. 1], giving particular emphasis to the year 2007 – coinciding with the sign of Leipzig Charter –, and the year 2016 – when the Urban Agenda was launched. The authors [2020, 9] described the key political milestones and the operational building blocks that led to the consolidation of a EU perspective on the urban question, and defined the current EU sustainable and integrated urban development approach:

- an approach which promotes a strategic vision for the development of urban areas;
- an approach which targets cities of all sizes and promotes integration across scales, from neighbourhoods to wider territories;
- a multi-level governance and multi-stakeholder approach, which coordinates different actors according to their respective roles, skills and scales of intervention, ensuring that citizens are actively engaged;
- an approach which is integrated across sectors, and pushes cities to work across policy-areas;
- an approach based on the integration of multiple sources of funding;
- an approach which promotes result-oriented logic and establishes frameworks for monitoring and evaluation.

In summary, these different interpretations on the path taken by the urban dimension of the Cohesion

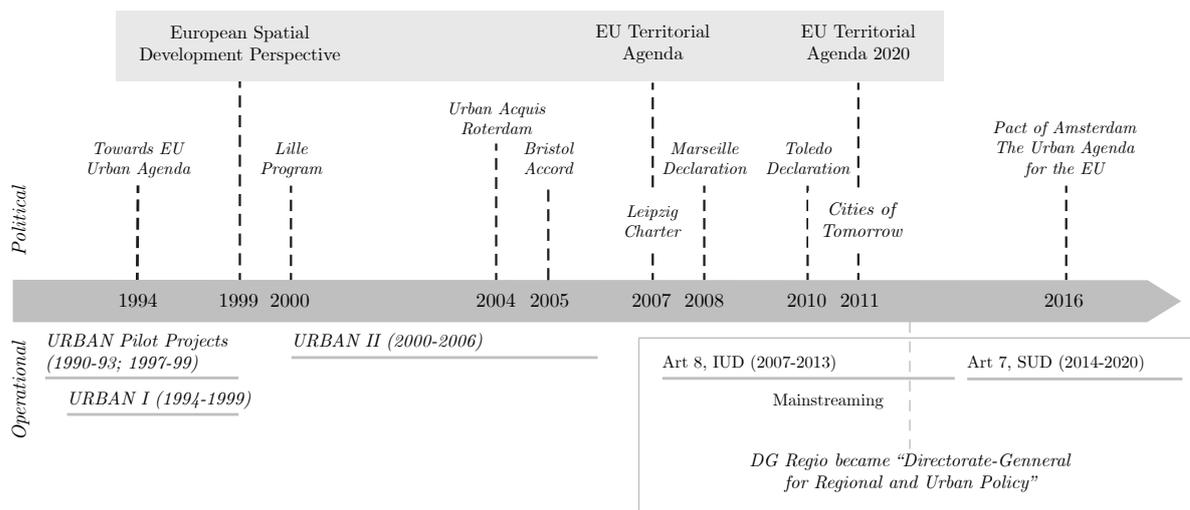


Fig. 1. The evolution of the urban dimension of the EU policy, Fioretti et al. [2020].

Policy give a general idea of the wide range of contents of the EU urban policy, and display the different levels of importance which might be given to the events that steer its development. That being said, we found pertinent to carry out our own diachronic analysis of this process, which allowed the selection of specific subjects that suited the needs and purposes of this research. At a later stage, the insights resulting from this analysis helped shed light on the implications for the national and local urban policy contexts, in particular, the Portuguese.

EU urban policies and the Portuguese context

In Portugal, the 1970s marked a profound transformation in the country's socio-economic, geographic and political context, with the transition from an authoritarian regime and the end of the Colonial War in 1974. The absence of democracy was characterised by a centralised political framework where, among other aspects, local authorities were deprived from autonomy and human resources to operate. This influenced not only local development trajectories, but also the urban and spatial planning systems⁶. After the addition of Portugal to the European Union in 1986, and with the preparation of the Single European Act of 1988, a set of pragmatic policies and reforms were developed to restructure the Community and boost its impact in national public policies. It is around the same time when significant changes began to take place nationally in both spatial and urban policy systems, which had until that time remained largely undeveloped,

centralised and lacked consensual strategic orientations for territorial development.

With the Cohesion Policy and its renewed Structural Funds scheme, Portugal would not only be able to carry out significant physical upgrades in infrastructures, but also to «reinforce the role of the territory as a factor of coordination of the diverse sector policies [...] develop new ways of trans-national cooperation [and] participate in new decision and governance processes in matters regarding the regional management of its territory» [Ferrão, 2010, 78].

In particular, during the period 1994-1999, a considerable impact to national policy-making took place through the implementation of the URBAN I Community Initiative. In this instance, Medeiros and van der Zwet [2019] have argued that its influence cannot be limited to tangible impact on the urban regeneration of cities, while it must also be evaluated in terms of improvement of local capacities and the activation of learning processes.

Later, the URBAN II initiative and the URBACT network were equally relevant to support the development of the EU and national urban policy. As regards the latter, and its particular influence on the Portuguese context, Cavaco et al. [2020, 53] noted that it boosted the exchange with other EU urban policy actors, and «provided political stimulus for the development of national urban policies» [Ivi].

The importance of integrated urban development at the EU level would take a major step in the 2007-2013 period, as it was integrated into the national and regional operational programmes

supported by the structural funds. Meanwhile, the Portuguese government introduced a new policy framework for Portuguese cities, named POLIS XXI. While some authors have touched upon the connections of POLIS XXI to previous initiatives, others have highlighted the indirect influence of policy and planning practices developed in other European countries, along with additional links to trends arising within other sectors of EU regional policy.

Further innovations were introduced into the national urban policy framework in 2009, as for example, the establishment of a new legal scheme for urban regeneration (decree-law DL No.~307/2009 of 23 October) which established with more accuracy the role and scope of urban regeneration companies. Fast forwarding to the latest 2014-2020 programming cycle, due to the economically adverse post-economic crisis scenario, it was crucial for Portugal to make the best use of European funding.

In line with the EU, the Portugal 2020 framework introduced new approaches for territorial sustainable development and, in its efforts to create sub-regional development strategies, gave additional responsibility to inter-municipal institutions. Specifically, the Integrated Urban Development Actions were designed to promote urban regeneration and revitalisation in urban centres.

Several authors recognise some similarities between these plans and the ones developed previously under the POLIS XXI. The practical application of this framework is yet to be thoroughly and comprehensively analysed, but similarly to other southern European countries, the need to reconcile the Portuguese urban system with the innovative framework from the EU proved to be a demanding task.

The urban regeneration of Bairro da Sé

Located on the right bank of the river Douro, Porto is the core city of Portugal's second largest metropolitan area around 1.3 million habitants – and the country's second largest city. The city is the capital of the North region and plays an important role on its urban, social, cultural and economic dynamics. The complex nature and diversity of the challenges that Porto has been experiencing, is directly related to variegated policy-making decisions, governance changes and planning adjustments. These aspects have

been combined with multi-level drivers of change, such as EU financial opportunities or nationally-led urban policy initiatives.

Some of the most urgent issues in the city have been felt in the historic centre that since 1996 has been awarded as a UNESCO World Heritage Site. Directly related to its declining process was the ageing population, deterioration in the built fabric, overcrowded housing and social isolation. These have been worsened by the fragility of the local economy, with high levels of unemployment, low rates of economic participation and low incomes amongst residents.

Since the inclusion of Portugal in the EU, the North region has been among the “less-developed” territories, and as a consequence has been target of numerous interventions. While the EU Cohesion Policy seeks in many ways to increase convergence between European regions, it does so by supporting local development, both strategically and financially. In view of the above, Porto has been one of the experimental fields of the European urban policy.

In the old centre of Porto lies the Sé area which gives its name to the presence of the medieval cathedral [Fig. 3]. The proximity to the river Douro enabled important maritime connections and possibly around the first century BC the Romans occupied the area [A.M. Silva, 2010]. The borough grew around two urban centres: the higher ground area was ideal for defensive reasons and the riverside area allowed trading activities and functioned as a communication hub.



Fig. 2. Inside of a substandard dwelling in th historic centre of Porto, late 1960s (Porto, Arquivo Municipal do Porto).



Fig. 3. Aerial view of Bairro da Sé, São Bento railway station and part of the riverside, modified from BingMaps, c. 2007.

The main urban features of the area, as we see it today, were the result of the city's continuous expansion in the Middle Ages and of the multiple demolitions during the 1940s – as part of the strategy to expand the area public space around the cathedral –, and in the 1950s—as part of the new road connections between Dom Luís I bridge and city centre [Fig. 3].

By the end of the ninetieth century, wealthier merchants and tradesmen – that had the means to afford the physical maintenance and vitality of the area – started looking for more attractive housing settings and began moving towards the periphery of Porto. In contrast, new dwellers began to arrive typically from rural areas, with few resources and searching for employment in the industrial

sector. In most cases they moved to abandoned houses that have been divided into much smaller units for rent, in some cases as small as one single room [Fig. 2]. This increase in the number of underprivileged residents, associated with unemployment, led to the creation of alternative types of housing, namely overnight shelters also known as *casas da malta* [Assunção, 2010].

As a result of overcrowding the Sé neighbourhood began to fall into further disrepair. The need to accommodate new people forced tenants to sublet their rooms and several illegal and substandard constructions were erected. The absence of building maintenance, proper infrastructures and urban organisation resulted in narrow, dark streets, lacking basic health and safety conditions.



Fig. 4. Critical physical and social situation in Bairro da Sé do Porto in late 1980s. Drug abuse combined with unsafe physical state of conservation of the built environment [Câmara Municipal do Porto, 1998].

In general terms, in the 1940s and 1950s the historic centre of Porto was already one of the most dilapidated, poor areas of the city and the initial strategy to address the problem involved the demolition of the affected areas. However, throughout the 1960s, an alternative approach began to be discussed, culminating with the Study for the Urban Renewal of Barredo under the co-ordination of Fernando Távora.

Bairro da Sé followed a similar trend, and towards late twentieth century the area saw Cruarb⁷ joining forces with Fdzhp⁸ to deal with the urban regeneration process. In a primitive form of integrated area-based approach, this mirrored a local level network platform that tackled socio-economic and physical problems, encouraged institutional cooperation, created space for interaction, and contributed for building knowledge.

Nevertheless, and despite all their efforts, the neighbourhood undertook a negative social transformation – associated with delinquency, drug abuse and trafficking – which worsen the already fragile situation. By the early 1990s, Morro da Sé was probably one of the most

deprived areas in the city, facing a wide range of socio-economic problems, combined with severe physical decay [Fig. 4].

After being involved in the initial studies for the application to UNESCO World Heritage Site, from 1993 to 1998 the Cruarb was responsible for the implementation of the European Urban Pilot Project (UPP) in Morro da Sé. This project represented the first systematic attempt to reverse the situation in the area, and deployed a long process of urban regeneration. Concurrently, but under Fdzhp management, the area was targeted by an European programme to fight poverty: Poverty III programme.

In 2004, the creation of Porto's urban regeneration company PortoVivo, marked a new effort to bring about change at Porto's city centre, including the Sé area. After presenting a non-executive master plan for the urban and social renewal, the company developed in 2006 the Sé Urban Rehabilitation Programme (URP). This strategic document recognised persistent patterns of social and physical degradation, and the need to integrate multiple actors to reverse the situation. Below we will now dive with greater detail into

these two area-based initiatives that are an example of continuity and allow to grasp a better image of the EU influence on local contexts.

The 1993 Urban Pilot Project: UPP

The Porto UPP, launched in 1993, targeted a small area within the historic Bairro da Sé with approximately 3.25 ha, «in the hope that concentrated investment would have a maximum impact and pave the way for further long-term interventions» [European Commission, 1999, 25]. Different challenges and opportunities motivated its delimitation. On the one hand, the urban fabric's advanced state of decay, the concentration of social issues and the poor commercial context, required immediate intervention [Fig. 4]. On the other hand, the cultural and patrimonial richness of the area represented great potential.

The mission was to renovate public spaces, restore built heritage, safeguard archaeological findings, contribute to the network of social and touristic facilities as well as revitalise economic, cultural and social activities. A comprehensive programme was developed to achieve such vision, and a set of objectives were stated [Câmara Municipal do Porto, 1996; European Commission, 1999]:

- preserve the area's cultural assets and architectural heritage;
- renovate the neighbourhood's urban environment;
- provide housing to temporarily relocated residents during the rehabilitation works;
- consolidation and development of tourism;
- expansion and revitalisation of commercial activity;
- implementation of a local partnership network with public and private actors.

In the face of socially and physically degraded conditions, the project introduced an innovative integrated area-based approach in order to deploy the ideal development conditions for the future. Therefore, rather than a violent action, which could have had negative effects, the programme's strategy encouraged a slow, but progressive, process of regeneration metamorphosis.

The UPP strategic programme was built on inter-related and inter-dependent strategies which sought to positively integrate the local community and create an attractive and accessible neighbourhood [Câmara Municipal do Porto, 1996]. Moreover, the actions were «carefully selected to maximise physical impact and generate spin-off

effects» [European Commission, 1998, 15], while «remaining sensitive to the area's heritage and local culture» [Ivi, 46].

In addition to this strategic feature, the programme relied in operational measures related to the co-ordination and implementation of the UPP (including the creation of the UPP office), the exchange of experience, planning/urban research and monitoring and evaluation.

The implementation and management of the project was under the responsibility of the Cruarbo who established a multi-disciplinary team in order to have a strong presence in the area – therefore enhancing civic participation – and manage the different partnerships, execution and consultation procedures.

Among the actors involved in the different partnerships were local public institutions and associations (social, cultural and retail), residents, religious bodies and private organisations. The work in partnership was reported to have «facilitated the project implementation process» [European Commission, 1999], which resulted from not only having a dedicated local project managing team, but also from the fact that partnerships were oriented for a well defined and fixed objective.

The Pilot Project ran for 5 years (1993-1998) and its implementation period was 2 years longer than initially envisaged due to a set of challenges and difficulties.

It is reported that the nature of project, the complex administrative burden and the late payments by the European Commission were among the main reasons for the delays [Câmara Municipal do Porto, 1998]. Moreover, the expected timeline was argued to be inadequate for the tasks, which resulted in the deadline extension. Under article 10 of the ERDF regulation, the European Commission co-financed ECU 3,515,000 which accounted for 61.7% of the initial eligible budget (ECU 5.7 million). However, the final eligible costs increased by 8.9% and the actual final total cost of the Project, including non-eligible expenses, was around ECU 9.8 million. The non-eligible expenditures were related to temporary relocating costs, the renovation of housing units and unexpected/additional works [Câmara Municipal do Porto, 1998].

Despite the budget deviation, the EC reported that the project succeeded in meeting its initial objectives and the Sé image «changed dramatically since the start of the Porto Urban

Pilot Project» [European Commission, 1999, 41]. It «proved to be very successful in combining physical interventions to conserve and upgrade the historical fabric, with carefully targeted measures to promote the economic potential of the area and to improve the quality of life of its local residents» [Ivi, 51].

Finally, it was claimed the project was able to act «as a catalyst for further public and private investment in the area» [Ivi, 5], thus improving the image of the neighbourhood, building confidence among the residents and boosting relationships between local stakeholders.

The 2006 Urban Rehabilitation Programme: URP After the UPP intervention, Bairro da Sé began to fade into oblivion due to other emerging needs in different parts of the city. As a consequence, the initial long-term strategy gradually lost intensity until 2004, when PortoVivo was created.

The company assumed the responsibility for the urban rehabilitation in historic and critical areas of the city and the context was quite challenging. The situation was described by Câmara Municipal do Porto and PortoVivo [2010, 163] as follows:

[in Morro da Sé] there are buildings in an advanced state of decay, the architectural heritage is impoverished, the environment attracts drug users and breeds criminality, commerce is in a poor state, there is a loss of self-esteem in resident families and this all creates a bad image of the city.

As regards the housing stock, in 2006 there were 285 buildings, 41.4% of which were in bad state of repair, and 883 dwellings, 41.0% of which were vacant and around 235 were rented. Finally, in the neighbourhood lived 367 families, 12.5% of which included a person with more than 64 years old, and the total population was 812 [PortoVivo, 2006].

Following the new vision for Porto's city centre, PortoVivo developed a strategic Urban Rehabilitation Programme for the Sé area. This document considered a target area of around 6 ha which was divided into 11 Unidades de Intervenção. Two of them corresponded to areas previously targeted by the UPP during the 1990s and didn't ask for greater action.

In a later stage, and in accordance with the legal framework regulating the urban rehabilitation, each of these units was subject to the development of Documentos Estratégicos to get a better sense of the needs of the territory and develop individual, but integrated, strategies.

The Sé URP strategy was developed from a initial diagnosis of the neighbourhood that identified the key strengths and main weaknesses of the areas. The idea was to plan a strong operation, able to capitalise on the area's centrality, its heritage value and the existence of many vacant buildings that offered the possibility do be re-purposed. Moreover, the existing institutional tradition of the neighbourhood was seen as an advantage.

In contrast the strategy had do deal with threats associated with the run-down building environment, a economic situation in decline, as well as, a set of issues that contributed for the negative image of the neighbourhood.

Therefore, the strategy carefully selected objectives that could give a new image to the neighbourhood:

- spatial integration between Morro da Sé and the city centre;
- rehabilitation of the housing stock;
- enhancing citizenship standards;
- achieve social balance;
- promote economic revitalisation.

After defining the desired vision, the Programme laid down the strategic vectors to guide the urban regeneration process of Bairro da Sé. These included aspects related to local governance, planning methodologies, physical improvements, and economic revitalisation.

Despite the minimum three years time frame for the partnership to run (2008-2010), the URP Action Programme official conclusion was in 2015, coinciding with the conclusion of the Regional Operational Programme.

By 2015, ten of the twelve operations were concluded, but two of the most impactful actions faced multiple issues and while were suspend due to poor performance.

This resulted from the private partners failing to present alternative financing, forcing PortoVivo and the Municipality to search for new investors. These operations become part of the priorities for the upcoming years.

At the same time, both managing structures within the urban area management scheme unit kept running at least until 2015, providing an important continuity to the longer-term strategy. In fact, the broader Sé Urban Rehabilitation Programme kept going until completing all actions, including the unfinished projects under the URP Permanent Resettlement Programme, and as part of the broader city centre strategy, the neighbourhood kept witnessing scattered actions.

Conclusion. How EU initiatives can influence local contexts?

It can be argued that the case of Porto is, above all, indicative of the diversity and tensions that characterise urban policies. In this context, governance practices and institutional design are a central aspect for understanding the processes of continuity and change in urban regeneration practices. Some tensions can be related to scale, both the scale that can define the problems and the scale on which the solutions are based. In the Porto case area-based interventions have co-existed with more general interventions at the scale of the city or at the metropolitan scale. Moreover, even within an area-based concept, urban regeneration practices in the city centre have taken different trajectories than those on the more peripheral areas of the city.

The Cruarab's initial experience underlies the central role of the State in housing rehabilitation. Subsequently, the role of public investment in public spaces and cultural facilities was seen as an essential trigger for urban change. PortoVivo represents a more entrepreneurial model directed to attract and facilitate private investment in the central part of the city. This diversity can be explained by the evolution of the local urban context, but it is also clearly marked by processes of political change in the management of the city, and reveals important tensions constantly present and active in its urban regeneration project.

At the same time, it serves to reveal a number of continuities as the case of Bairro da Sé has revealed.

Taking into proper consideration the difficulty to 'isolate' the effect of EU policies, we can argue that European projects have triggered, in different modes, urban change. While the ongoing urban regeneration of Bairro da Sé do Porto has to answer multi-faceted problems, it can be asked how the interventions analysed have contributed to the local development.

In order to understand the influence of the EU initiatives on the Sé urban regeneration process, different aspects – e.g., physical environment, economic revitalisation – were taken into consideration based on the particular strategies and fields of action of the Sé interventions, as well as on the challenges experienced on the area.

In what concerns the physical environment, we focused on the transforming built environment which, as stressed above, has been a critical

issue of the neighbourhood. Looking at the city of Porto, and in contrast to the country's tendency, the building sector has shown a clear commitment to reconstruction rather than new construction. At the same time, the combination of a historic context, together with the critical physical conditions of the Sé area, translated in rehabilitation playing a lead role since the early 1990s strategies have been deployed.

At the same time, non-material domains of urban regeneration have been proclaimed to be key strategic elements to restore the area – e.g., economic revitalisation, social issues or tourism. Indeed, both area-based programmes stressed these domains as major factors for the intervention success, but we argue that the impacts struggled to meet the initial strategic vision.

The Sé Urban Pilot Project was, above all, able to deliver physical improvements which included the refurbishment of different buildings and the renovation of different streets and squares within the target area. Together these actions gradually improved the image of Sé and provided better living conditions to the local community.

One of the most impacting examples was the creation of Duque da Ribeira square that resulted from the demolition of strongly degraded illegal constructions. This action mirrors, to a certain extent, the wider urban regeneration challenge in Bairro da Sé, while the square witnessed multiple efforts being deployed to tackle the intricate situation, but the problems have been "stubborn" and difficult to eradicate.

It is undeniable that the physical context of the neighbourhood benefited from the operations carried during the 1990s, however, we argue that the scale of the problem, the restricted scope of the intervention, and the limited extent of the target area, compromised the project which was not able to fulfil all the physical needs of Bairro da Sé.

In fact, the building state of conservation reported in 2006, before the start of the URP, illustrates that the decaying process was faster than the actions to counteract it. Thus, when PortoVivo took the responsibility of managing the rehabilitation process in the Historic Centre, the situation was still challenging. The Sé Urban Rehabilitation Programme stated as one of its objectives the physical rehabilitation of the built environment – including renovating housing buildings that were in great need of intervention and tackling the short-comes of public space. As such, the Action

Programme, in combination with the Permanent Resettlement Programme, contributed actively to improve the area's appearance.

In 2019 PortoVivo reported that a total of 52 dwellings and 15 commercial spaces were successfully rehabilitated. Although it turned to be a slow process, the URP programme shows a good progress, and has contributed to repopulate and revitalise the neighbourhood.

In general, the various public space improvements undertook under both UPP and URP have positively contributed to the urban regeneration process of Sé. However some other issues still need to be resolved and this idea seems to be in line with the perception of local residents of Sé. Interestingly, this idea of an unfinished urban regeneration process, or sense of faulty delivery by the urban regeneration actors didn't go unnoticed and connected to such logic might have been two operations within the URP Action Programme that were not achieved. These could have helped solving multiple problems of run-down buildings, and by rehabilitating the built heritage and adapting it to new functions, could result in further attracting new residents and contribute to economic revitalisation.

While the EU has contributed to Porto's urban regeneration process at different levels, it is not easy to find a clear direct cause-effect relationship. The case study is an example of continuity in what concerns regeneration, and has shown that such process might be longer than initially expected and desired. At the same time, it was clear that European, national and local level strategies intersect which might boost or undermine the overall results. Finally, the research leaves open the question whether there was an inadequacy between the strategies and the rather particular context of Sé, or a mismatch between the declaration of intent and the actual implementation of the urban regeneration process. Reflecting upon the different events and interventions that have been taking place in Bairro da Sé do Porto since the 1990s, arise some similarities to other European cities. Many cases⁹ have shown that urban initiatives resulting from the EU Cohesion Policy have been active contributors to urban change, Europeanisation of urban policies and innovation of planning practices.

With the insights resulting from this study, we aspire to help the challenging enterprise of

understanding the EU urban agenda. At the same time, while between the European Union countries there are many contextual differences, an analysis including more examples would be needed to get a better grasp of the actual reality. In this way we hope to being able to further strengthen and assist EU policy-making to promote a better future for our cities.

*João Igreja, Ph.D
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
joao.igreja@unipa.it*

Notes

1. See, among others, Antalovsky, Dangschat, & Parkinson [2005], Cotella [2019], De Gregorio Hurtado [2020], Fedeli, Carpenter, & Zimmermann [2021], Grazi [2006], Hamedinger & Wolffhardt [2010], McCann [2015], Medeiros [2019], Parkinson [2006], Ramsden & Colini [2013].
2. See Vinci & Igreja [2018] and Vinci [2021].
3. For example, Cavaco, Florentino, and Pagliuso [2020] tackled the Europeanisation of urban policies, Campos and Ferrão [2015] stressed the links emerging in the field of spatial planning and, more indirectly, Allegra, Tulumello, Colombo, and Ferrão [2020] have highlighted the links regarding the EU and national housing policies.
4. See, for example, Alves [2013], Gros [1993] or Rio Fernandes [2011].
5. See, among others, Colantonio & Dixon [2010], Leary & McCarthy [2013], Porter & Shaw [2008] and Roberts & Sykes, [2008].
6. See, among others, Rosa Pires [2005] and Cardoso [2007].
7. Cruarb is the acronym for Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira-Barredo.
8. Fdzhp is the acronym for Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto.
9. See, for instance, Palermo in Italy [Vinci, 2019], Malaga in Spain [De Gregorio Hurtado, 2019], Thessaloniki in Greece [Athanassiou, 2020], and Porto [Igreja, Conceição, 2021].

References

- Allegra M., Tulumello S., Colombo A., Ferrão J. (2020). "The (hidden) role of the EU in housing policy: the Portuguese case in multi-scalar perspective", *European Planning Studies*, vol. 28, 12, 2307-2329.
- Alves S. (2013). "Evaluation and Evaluating the community initiative URBAN", in *2nd International Scientific Conference, Regional Development, Spatial Planning and Strategic Governance*, Conference proceedings (Belgrade, 22–25 May), Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia, 1-18.
- Antalovsky E., Dangschat J.S., Parkinson M.(ed., 2005). *European Metropolitan Governance Cities in Europe – Europe in the Cities*, Europaforum Wien, Vienna.
- Assunção D. (2010). *O Morro da Sé. Reflexões de um passado para o futuro*, Universidade Fernando Pessoa, Porto.
- Athanassiou E. (2020). "Transferring sustainability:

- imaginaries and processes in EU funded projects in Thessaloniki", *Urban Research & Practice*, vol. 14, 4, 397-418.
- Atkinson R. (2015). "The Urban Dimension in Cohesion Policy: Past developments and future prospects", *European Structural and Investment Funds Journal*, vol. 3, 1, 21-31.
- Campos V., Ferrão J. (2015). "Ordenamento do Território em Portugal: Uma Perspectiva Genealógica", *ICS Working Papers*, 1.
- Cardoso R., Breda-Vázquez I. (2007). "Social Justice as a Guide to Planning Theory and Practice: Analyzing the Portuguese Planning System", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.31, 2, 384-400.
- Cavaco C., Florentino R., Pagliuso A. (2020). "Urban Policies in Portugal", in Armondi S., De Gregorio Hurtado S. (eds.), *Foregrounding Urban Agendas. The New Urban Issue in European Experiences of Policy-Making*, Springer, Cham, 49-72.
- Colantonio A., Dixon T. (eds., 2010). *Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practice from European Cities*, Wiley-Blackwell, Oxford.
- Cotella G. (2019). "The Urban Dimension of EU Cohesion Policy", in Medeiros E. (ed.), *Territorial Cohesion. The Urban Dimension*, Springer, Cham, 133-151.
- Câmara Municipal do Porto (1996). *Porto, Projecto Piloto Urbano da Sé. Urban Pilot Project of Sé*, CMP, Porto.
- Câmara Municipal do Porto (1998). *Relatório Final Projecto Piloto Urbano da Sé, Porto*, CMP, Porto.
- De Gregorio Hurtado S. (2019). "Understanding the influence of EU urban policy in Spanish cities: the case of Málaga", *Urban Research & Practice*, vol. 14, 4, 419-444.
- De Gregorio Hurtado S. (2020). "Conviven dos agendas urbanas en la UE? La Agenda Urbana para la Unión Europea versus el Acervo Urbano", in Ibáñez M.R.A., De Gregorio Hurtado S., Medina M.G. (eds.), *Las Agendas Urbana y el Gobierno de la Ciudades. Transformaciones, Desafíos e Instrumentos*, Reus, Madrid, 143-170.
- European Commission (1998). *Article 10 ERDF. Urban Pilot Projects – Annual Report 1996*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- European Commission (1998a). "Article 10 of the European Regional Development Fund", *Urban Pilot Projects*.
- European Commission (1999). "Historic

- Restoration in the Bairro da Sé, Porto”, *Article 10 ERDF. Urban Pilot Projects*.
- Fedeli V., Carpenter J., Zimmermann K. (2021). “National urban policies in Europe: does the EU make the difference?”, in Zimmermann K., Fedeli V. (eds.), *A Modern Guide to National Urban Policies*, Edward Elgar, Cheltenham, 306-319.
- Frank S., Holm A., Kreinsen H., Birkholz T. (2006). *The European URBAN Experience – seen from the academic perspective*, Humboldt University, Berlin.
- Grazi L. (2006). *L’Europa e le città. La questione urbana nel processo di integrazione europea (1957–1999)*, Il Mulino, Bologna.
- Gros M. (1993). “Luta Contra a Exclusão Social: Assistencialismo ou Desenvolvimento Local?”, in *Actas do II Congresso de Sociologia*, Fragmentos, Lisboa.
- Hamedinger A., Wolffhardt A. (eds., 2010). *The Europeanization of Cities. Policies, Urban Change & Urban Networks*, Techne Press, Amsterdam.
- Igreja J., Conceição P. (2021). “The influence of EU policy on local policy-making, governance and urban change. Evidence from Porto, Portugal”, *Urban Research & Practice*, vol. 14, 4, 372-396.
- Johansson R. (2012). “Case Studies in Renovation and Urban Regeneration: Learning by Doing”, in Lawrence R.J., Turgut H., Kellett P. (eds.), *Requalifying the Built Environment: Challenges and Responses*, Hogrefe, Göttingen, 51-66.
- Leary M.E., McCarthy J. (eds., 2013). *The Routledge Companion to Urban Regeneration*, Routledge, London.
- Magone J., (2006). “The europeanization of Portugal (1986–2006). A critical view”, *Nação e Defesa*, 3ª Serie, 115, 9-28.
- McCann P. (2015). *The regional and urban policy of the European Union: Cohesion, results-orientation and smart specialisation*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Medeiros E. (2014). “Assessing Territorial Impacts of the EU Cohesion Policy: The Portuguese Case”, *European Planning Studies*, vol. 22, 9, 1960-1988.
- Oliveira A., Ferreira F., Dias, R. (2019). “A Cidade (Euro)Governável: Políticas e Instrumentos de Governança Urbana no Portugal 2020”, in Seixas P.C. (ed.), *Ativar Cidades. Modelos de Políticas de Cidades*, Caleidoscópico, Lisboa, 39-53.
- Oliveira C., Breda-Vázquez I. (2011). “Territorial Governance in Portugal: Institutional Change or Institutional Resilience?”, *disP – The Planning Review*, vol. 47, 186, 64-76.
- Oliveira C., Breda-Vázquez I. (2012). “Europeanisation of territorial policies in Portugal and Italy: a cross-national comparison”, *Policy & Politics*, vol. 40, 1, 87-103.
- Parkinson M. (2006). “Cohesion policy and cities in Europe”, *Inforegio Panorama*, 19, 7-10.
- Porter L., Shaw K. (eds., 2008). *Whose Urban Renaissance? An International Comparison of Urban Regeneration Strategies*, Routledge, London.
- PortoVivo (2006). *Programa de Reabilitação da Sé – Proposta*, PortoVivo SRU, Porto.
- Ramsden P., Colini L. (eds., 2013). *Urban Development in the EU: 50 projects supported by the European Regional Development Fund during the 2007-13 period*, EC/DG-Regio, Brussels.
- Rio Fernandes J. (2011). “Area-based initiatives and urban dynamics. The case of the Porto city centre”, *Urban Research & Practice*, vol. 4, 3, 285-307.
- Roberts P., Sykes H. (eds., 2008). *Urban Regeneration: A Handbook*, SAGE, London.
- Rosa Pires A. (2005). “The fragile foundations of European Spatial Planning in Portugal”, *European Planning Studies*, vol. 13, 2, 237-253.
- Silva A.M. (2010). “Ocupação da época romana na cidade do Porto. Ponto de situação e perspectivas de pesquisa”, *Gallæcia, Revista de Arqueología e Antigüidade*, 29, 213-262.
- Tofarides M. (2003). *Urban Policy in the European Union: A Multi-Level Gatekeeper System*, Ashgate, Aldershot.
- van den Berg L., Braun E., van der Meer J. (eds., 2007). *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*, Ashgate, Aldershot.
- van der Zwet A., Ferry M. (2019). “Integrated Sustainable Urban Development Strategies in the European Union: Added Value and Challenges”, in Medeiros E. (ed.), *Territorial Cohesion. The Urban Dimension*, Springer, Cham, 111-129.
- Vinci I. (2019). “How the EU regional policy can shape urban change in Southern Europe: learning from different planning processes in Palermo”, *Urban Research & Practice*, vol. 14, 4, 445-470.
- Vinci I. (2021). “Cities and Regional Disparities in the European Union: evolving geographies and challenges for Cohesion Policy”, *Urban Research & Practice*, vol. 14, 4, 350-371.
- Vinci I., Igreja J. (2018). “Urban change and regional development at the margins of Europe: an introduction”, in *URA Conference 2018, Reconciling past and future urban and regional strengths*, (Tilburg, 21-23 June), University of Tilburg.

Contents of the thesis

INTRODUCTION

Interest and scope of the research
Contextualising the development of European cities
Studying the case of Porto and methodological issues
Structure of the work

THE URBAN DIMENSION IN THE EU REGIONAL POLICY

2.1 Regional policy without attention to cities
2.2 The emergence of the urban dimension in the 1990s
2.3 Cities and urban policies in the 2000s
2.4 The new urban agenda for the EU
2.5 An overview of EU urban initiatives between 1990 and 2006
2.6 EU urban policies as a process of Europeanisation

URBAN TRANSFORMATION OF PORTO AND THE DEVELOPMENT OF DEMOCRATIC PORTUGAL

3.1 The Portuguese spatial development system
3.1.1 Developing a spatial planning system
3.1.2 The effects of the European Economic Community
3.2 Urban policy in Portugal
3.2.1 From sectoral investments to area-based approaches
3.2.2 From sectoral investments to area-based approaches
3.2.3 From sectoral investments to area-based approaches
3.2.4 Instrumental alignment to EU sustainable urban development
3.3 Porto: local experiences of urban policy
3.3.1 Urban policies before the adhesion to the Community
3.3.2 Introducing the area-based approach
3.3.3 The rise of entrepreneurial models of intervention
3.3.4 Porto and the new urban agenda for the EU

CASE STUDY: URBAN REGENERATION OF BAIRO DA SÉ

4.1 Overview of the context
4.2 The 1993 Urban Pilot Project
4.3 The 2006 Urban Rehabilitation Programme
4.4 The post-2014 urban regeneration strategies

CONCLUSION.

HOW EU INITIATIVES CAN INFLUENCE LOCAL CONTEXTS?

5.1 Influence of EU initiatives in local governance
5.2 Influence of EU initiatives in planning innovation
5.3 Influence of EU initiatives in urban regeneration
5.4 Concluding remarks
5.5 Research limitations and future developments

REFERENCES

ACRONYMS

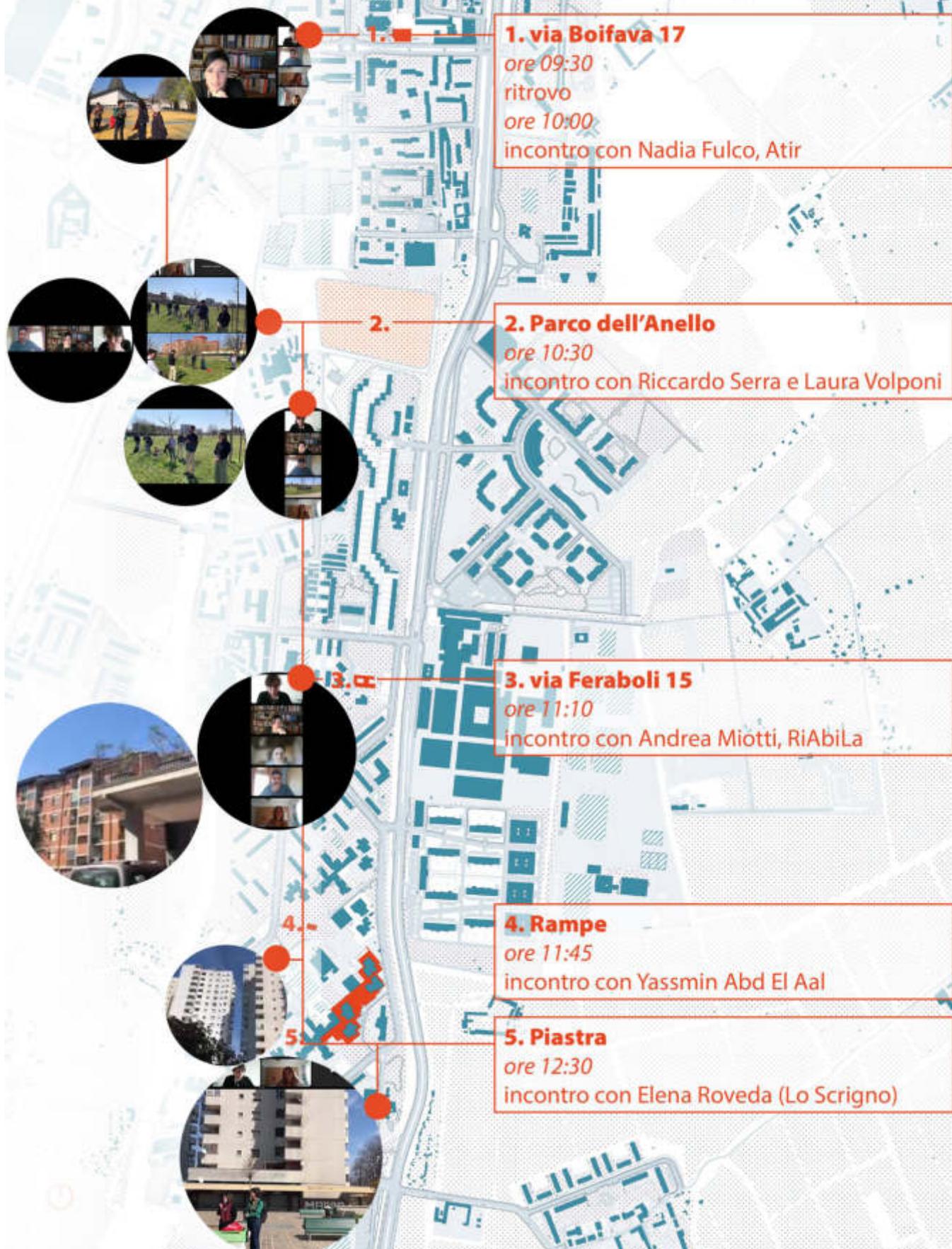
APPENDICES

A Contextualising Bairro da Sé do Porto
B Early interventions in Bairro da Sé
B.1 Renovation of run-down areas between 1930 and 1970
B.2 1974: SAAL's intervention-Operação Sé
B.3 1985: Critical Area for Urban Renewal



4. RETI

itinerario



Progetto Digital Twins: un sopralluogo analogico e digitale a Gratosoglio. Lo sguardo da Palermo

Sezione IV – Reti

Ferdinando Gangemi, Gloria Lisi

The description of an ongoing project has the value of establishing some points of reflection useful to adjust the shot for the next phases of an experiment. In this paper, we are describing an ongoing project between Politecnico di Milano and Università degli Studi di Palermo. The feature on which this experimentation focuses is the analog/digital survey, which tries to generate a “satellite” point of view, (a group of people physically in the analyzed area), and a “remote” one. The paper, firstly underlines the importance of surveys in urban planning, secondly displays the techniques, operators and equipment which are needed and it concludes with some considerations.

Keywords: Digital Twins, Survey, Operator equipment, Urban planning, Gratosoglio

L'uso di strumenti tecnologici e innovativi per l'analisi degli spazi urbani è stato oggetto, negli ultimi vent'anni, di discussione costante grazie alla proposta continua di nuove tecniche emerse per la progettazione e tutte le attività propedeutiche ad esso, come la mappatura delle aree, la fotogrammetria, la modellazione 3D e inoltre, recentemente, per processi di pianificazione partecipata: questi strumenti sono quindi un'opportunità per testare nuove prospettive di sviluppo e di trasformazione sostenibile della città. Il contributo intende raccontare la sperimentazione di un sopralluogo, in data 25 marzo 2022, svoltosi all'interno del progetto «Digital twins: Milano e Palermo – un sopralluogo analogico e digitale a Gratosoglio». Il progetto è stato selezionato su base competitiva e finanziato dal Politecnico di Milano che, nel luglio 2021, ha presentato al MIUR un progetto di didattica innovativa dedicato al rafforzamento delle competenze acquisite dagli studenti e all'innovazione delle metodologie didattiche (azione A.4), nell'ambito della Programmazione triennale 2021-2023 del MIUR (DM n.289/2021). Le azioni del piano che ne è derivato, sono state promosse e presidiate dalle

diverse scuole dell'ateneo, le sperimentazioni sono state connotate dal coinvolgimento di tutti gli attori interessati per le rispettive competenze (Presidi, Direttori di dipartimento, Coordinatori dei corsi di studio). Tra le iniziative, il programma “Progetti Pilota – Azioni di didattica post Covid” ha previsto l'elaborazione di bandi che la Scuola di Architettura Urbanistica e Ingegneria delle Costruzioni ha articolato attorno a tre diverse fattispecie di progetti: *Beyond Flipped Classrooms*, *Digital Twins Laboratories*, *Collaborative Classes*. Selezionato tra le candidature relative ai *Digital Twins Laboratories*, il “Progetto Digital Twins: Milano e Palermo. Un sopralluogo analogico e digitale a Gratosoglio” è stato elaborato da Francesco Curci e Paola Savoldi (DAStU, Politecnico di Milano), coordinatori del Laboratorio di Urbanistica del Corso di studi in Progettazione dell'architettura. Nel primo anno della sua sperimentazione, il progetto è stato dedicato a mettere a punto metodi e strumenti innovativi di esplorazione dei contesti selezionati, attraverso forme innovative e condivise di organizzazione dei sopralluoghi e delle attività di progetto, con una classe gemella, attiva presso l'Università degli

Studi di Palermo, coordinata da Annalisa Giampino (Dipartimento di Architettura). Come si evince dal titolo, il carattere innovativo che presenta questa sperimentazione è il binomio analogico/digitale, che cerca di generare due tipi di fruizione: una “satellite”, ovvero fisicamente sul campo, e una “remota”, quindi a distanza. L’obiettivo di questo testo è di illustrare le potenzialità, le criticità e di offrire una prima analisi della metodologia in fase di sperimentazione, per comprendere – a partire da un ambito accademico e didattico – quali risvolti possano nascerne, per esempio, in scenari futuri di pianificazione partecipata. Lo sguardo che viene qui raccontato è dal punto di vista di due partecipanti “remoti”, che quindi hanno effettuato il sopralluogo a distanza.

I focus dell’articolo sono: da un lato, una riflessione sull’importanza del sopralluogo per la disciplina urbanistica e, quindi, sulla necessità di sperimentare nuove forme di attraversamento digitale, anche alla luce delle recenti restrizioni nella fruizione spaziale; dall’altro lato, più tecnico, l’effettivo funzionamento del collegamento a distanza, la strumentazione necessaria ad attuarlo e un breve excursus del percorso affrontato.

Il testo si conclude con l’avanzamento di alcune considerazioni sull’attività proposta, i punti di forza, i rischi e le criticità, utili per fissare alcuni punti di valutazione della sperimentazione in atto, in vista della futura inversione dei ruoli (analogico/

digitale) per un sopralluogo fisico a Palermo.

Gratosoglio, caratteristiche del quartiere e potenzialità per il progetto di sopralluogo

L’area di analisi selezionata per questo primo momento è il quartiere Gratosoglio, posizionato nella periferia meridionale di Milano, raggiungibile senza rotture di carico dal centro città e con un’ampia presenza di spazi verdi, particolarmente interessante per la sua eterogeneità e la sua storia, essendo stato un villaggio fino alla seconda metà dell’Ottocento e solo in seguito annesso al comune di Milano. Nel 1963 fu interessato da un PEEP (Piano per l’Edilizia Economica e Popolare), per essere successivamente ampliato con il Piano Casa del 1980. Oggi si manifesta come un quartiere dalle narrazioni mediatiche compromesse, un brano di quasi-città che si interfaccia con una quasi-campagna (il Parco Agricolo Sud) che probabilmente si potrebbe inserire tra gli episodi degni di nota, sia per le sue dimensioni, sia perché questo quartiere rappresenta perfettamente un’epoca di grandi trasformazioni sociali e di utopie urbanistiche [Coppola, 2010] [Fig. 1]. Si sottolinea, infine, in questa prima parte, che il quartiere è caratterizzato da comunità locali pronte ad agire attivamente per la valorizzazione degli spazi urbani, intervenendo quotidianamente per la sua manutenzione e attivazione. Queste



Fig. 1. Ortofoto del quartiere Gratosoglio: si osservi l’importante presenza di vegetazione e il contesto territoriale in cui il quartiere si inserisce (immagine catturata da Google Earth).

ragioni rendono Gratosoglio una realtà proficua per la sperimentazione multi-metodo in oggetto, che tiene insieme il sopralluogo fisico e l'uso di tecnologie per il collegamento a distanza, rendendo così possibile, attraverso la strutturazione di un percorso definito in precedenza, un confronto costruttivo tra studentesse e studenti di due diverse realtà universitarie con gli attori locali, al fine di coinvolgerli nella lettura e comprensione delle maglie urbane attraversate.

Un sopralluogo per la comprensione delle relazioni spaziali

Il sopralluogo, come esperienza diretta, è stato sin dagli esordi della disciplina urbanistica un momento e uno strumento operativo – anche se a tratti messo da parte – per l'analisi e per la comprensione dei territori in vista della loro conseguente pianificazione [Secchi, 2010]. Necessario non solamente per visualizzare lo stato materiale dei luoghi, il sopralluogo, ponendosi tra l'analisi e l'imprevisto, permette di cogliere le più sottili trame ecologiche, sociali ed economiche che costruiscono un territorio [Lazzarini et al. 2020]. Se si aggiunge a questo la potenzialità del camminare lungo un percorso strutturato in modo da incontrare e intervistare attori locali scelti secondo la chiave di lettura d'interesse, si genera uno strumento complesso e ricco, capace di generare output più completi rispetto alla sola lettura attraverso le carte e i piani [O'Neill & Roberts, 2020]. Questi ultimi sono infatti utili e indispensabili per una visione complessiva e progettante, come sottolinea Corboz [1985, 25], ma mancano della «visuale defilata» che arricchisce attraverso specificità la necessaria semplificazione che avviene nella sintesi sulle riproduzioni planimetriche:

Ecco che la mappa si rivela lo strumento demiurgico: essa restituisce lo sguardo verticale degli dei e la loro ubiquità. Il paesaggio, in compenso, si offre all'occhio degli uomini, che non possono essere che in un luogo alla volta, si lascia vedere in orizzontale ed essi non hanno sul mondo che una visuale defilata.

La costruzione metodologica del sopralluogo in cammino, come quello effettuato a Gratosoglio, è di centrale importanza per la comprensione di un quartiere in cui le narrazioni (in particolare di cronaca) sono stigmatizzanti e oscurano, come avviene spesso in situazioni di marginalità, le

pratiche e le reti sociali presenti. Il sopralluogo itinerante attraverso la città non è, per queste ragioni, una mera passeggiata. Secchi [2010, 141], nel suo testo «Prima lezione di urbanistica», mette così in chiaro la complessità di questo strumento operativo:

Camminare nelle città è operazione semplice, vedere e rilevarne i caratteri continuamente cangianti è operazione più complessa, fare resoconti precisi e attendibili, che implicino il minimo di fraintendimento di ciò che si è rilevato, è operazione di grandissima difficoltà. Rilevare è educare lo sguardo, (...) è osservare in dettaglio i luoghi entro i quali le pratiche sociali si svolgono (...).

Nonostante questa importanza per la fase conoscitiva e meta progettuale, negli ultimi decenni non è stata posta molta importanza all'approfondimento di questo strumento [Pissourios, 2019], mentre avanzava parallelamente la manifestazione da parte di alcune studiosi e studiosi dell'esigenza di attraversare e abitare i luoghi [Careri, 2006]; [Talù, 2017].

Ad enfatizzare oggi la necessità del sopralluogo quando si parla di pianificazione, sono stati anche gli ultimi due anni di pandemia da Coronavirus che hanno reso impossibile la fruizione fisica degli spazi e hanno limitato l'acquisizione di informazioni rispetto a un determinato luogo, riducendole alle sole disponibili da remoto (ovvero lo studio sui libri, sul web e sulle campiture delle carte dei piani urbanistici) perdendo così la connessione materiale/immateriale che dà corpo ai territori studiati. In questa contingenza, nel tentativo di recuperare questa connessione attraverso "passeggiate digitali" fornite da una camera mobile montata su un'auto (lo strumento *Google Street View* risulta un utile ausilio per l'ispezione dei luoghi), si verificavano situazioni perturbanti nel poter visualizzare sullo schermo una via, una piazza, un sentiero e così via, senza potervi accedere (come potrebbe facilmente accadere nel quartiere Gratosoglio, dove il piano delle automobili è a volte separato dal piano pedonale) [Fig. 2]. Questo strumento, infatti, non permette di soffermarsi sulle peculiarità del contesto urbano che la cattura (operata da *Google Street View*) prende in maniera indistinta e priva di qualsivoglia parametro analitico, rivelando un senso di totale sconnessione tra il luogo e chi lo abita e percorre. La sperimentazione che sta avvenendo con il Progetto «Digital Twins» tenta di rispondere a questa carenza di relazione e di empatia con il



Fig. 2. Immagine catturata da Google Street View, che mostra l'inaccessibilità della "Piastra", ultimo luogo di incontro del percorso presso le Torri "bianche" di via Saponaro 36/38 dei BBPR 1963-71, veri e propri landmark nel quartiere.

luogo e con chi lo abita organizzando, attraverso dispositivi digitali espliciti in seguito nel testo, una connessione diretta e quanto più interattiva tra chi è in loco e chi non può esperire il sopralluogo in presenza. Nonostante non sia possibile avere la stessa sensazione del proprio corpo nello spazio (capace di intuizioni a più sensi, non ultimi quello della convivialità o della paura) e poiché, come afferma Gaeta, «l'organizzazione spaziale acquista rilievo con riferimento a specifiche "relazioni" spaziali: sono le relazioni che contano» [2018, 95], questa sperimentazione di connessione tra un sopralluogo fisico e quello digitale non è utile solamente in momenti fuori dall'ordinario come quelli di restrizione della mobilità contingenti. Infatti, diviene una importante opportunità anche qualora si volesse affrontare un sopralluogo in un'area di difficile accessibilità, non rinunciando alla possibilità di lavorare in ambito accademico in aree remote, ma potendo così approfondirle attraverso un "gruppo satellite" che permette di interagire più profondamente con il luogo e i suoi abitanti.

Le tecniche utilizzate: potenzialità e criticità

In questo scambio, la componente tecnica e organizzativa diventa di cruciale importanza: avvantaggiarsi delle potenzialità di strumenti così all'avanguardia richiede un'intersezione tra ruoli che il testo affronta qui di seguito. In occasione del Laboratorio di Urbanistica tenuto dai docenti

del Politecnico di Milano, Francesco Curci e Paola Savoldi, l'intera classe ha partecipato al progetto, mentre il gruppo di ricerca palermitano interno al Dipartimento di Architettura era composto da due docenti, Annalisa Giampino e Stefania Crobe, due dottorandi e gli studenti e studentesse del Laboratorio di Pianificazione del paesaggio urbano, afferente al corso di studi in Architettura del paesaggio.

L'innovazione sostanziale e non indifferente che lo strumento introduce è quella della condivisione in tempo reale tra due gruppi a distanza. Un'aula virtuale (sulla piattaforma digitale *Webex*) è stata avviata presso via Boifava 17, luogo di ritrovo da cui è iniziato l'esplorazione e in cui studentesse, studenti e docenti hanno incontrato i cinque operatori (due tecnici e tre docenti del Politecnico) incaricati per lo svolgimento del sopralluogo. La strumentazione del primo operatore, un tecnico specializzato in *videomaking*, prevedeva l'impiego di una videocamera con ricevitore microfono integrato; altri due operatori, docenti universitari, si sono occupati di input/output che avrebbero connesso il gruppo a distanza di Palermo, attraverso un microfono wireless, un monitor tablet sul quale comparivano i volti del gruppo a distanza, uno speaker bluetooth e uno smartphone. Grazie a questa strumentazione i docenti sono stati in grado di coordinare e gestire l'intervento e le interazioni. Un quarto operatore, anch'egli docente universitario, ha fornito un ulteriore punto di vista del luogo attraverso l'impiego di uno smartphone

stabilizzato. Infine, l'ultimo operatore si è occupato di pilotare un drone, il quale ha fornito come ulteriore strumento di analisi le vedute della città dall'alto, rese disponibili solo successivamente. A questo proposito, è utile e necessario soffermarsi sulla straordinaria mole di informazioni multidirezionali che un intervento di questo tipo può fornire in confronto ai classici strumenti di analisi. Partendo da via Boifava, passando per il Parco dell'Anello, proseguendo fino a via Ferraboli e concludendo il percorso in uno spazio denominato la "Piastra" situato tra le Torri Bianche dell'Aler, l'intero asse urbano è stato rivelato e le sue componenti messe in luce poiché ispezionate da molti dei punti di vista possibili: videocamera, smartphones e drone (in una fase successiva di montaggio) fornivano supporto al punto di vista umano in loco, restituendo una panoramica a 360 gradi delle informazioni su una console in remoto al gruppo di Palermo [Fig. 3]. Inoltre, attraverso l'utilizzo di microfoni wireless e tablet, i gruppi hanno potuto interagire durante tutto il corso della visita. Nella fattispecie, il gruppo di Palermo ha partecipato attivamente al sopralluogo attraverso interventi, domande e osservazioni in *simulcast*¹.

Alcune prime considerazioni

Le criticità e i problemi dell'operazione si rilevano sostanzialmente sull'aspetto tecnico più che organizzativo. Primo tra tutti, banalmente, quello

della connessione di rete, affinché lo strumento di analisi a distanza possa essere utilizzato nel pieno delle sue potenzialità è di cruciale importanza che non vi siano interferenze dovute alla scarsa banda ed è essenziale che il gruppo in remoto abbia un quadro nitido delle immagini trasmesse, dell'audio in entrata e che il tutto proceda di pari passo e in modo fluido con il sopralluogo effettuato fisicamente in loco in modo fluido.

Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione è quello del reperimento di strumentazione all'avanguardia e di tecnici preparati al loro utilizzo: il drone risulta essere uno strumento molto utile, in quanto fornisce un feedback inedito in fase di sopralluogo, ma a patto che il suo raggio di azione sia sufficientemente adeguato al fine dell'esperimento.

Per questo tipo di strumenti occorrono operatori la cui preparazione sia certificata attraverso l'attestazione di un patentino² a seguito di un corso specializzante. Infine, in relazione alle criticità dell'utilizzo del drone vi è un ultimo problema legato alla sovente impossibilità di effettuare riprese nelle zone residenziali in virtù delle norme sulla privacy degli abitanti.

Proseguendo, altre due questioni da non sottovalutare (ma facilmente risolvibili) sono legate alla comunicazione della posizione in tempo reale del gruppo in loco e alla quantità di strumenti che lo stesso gruppo si è trovato a coordinare fisicamente: la prima problematica si affronta

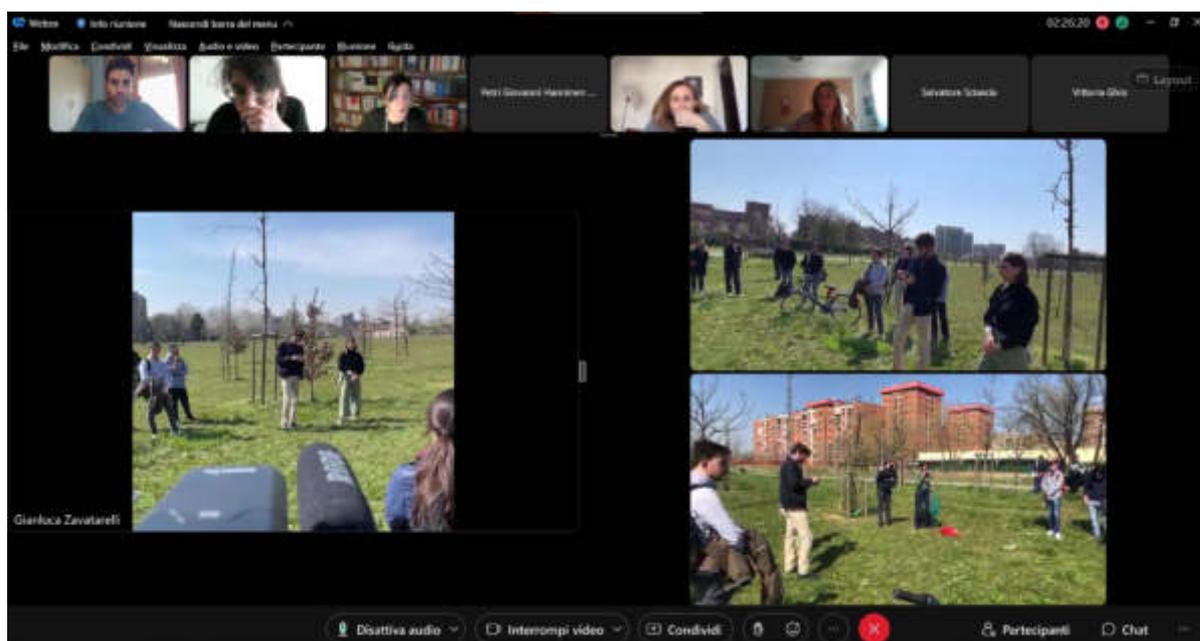


Fig. 3. Una cattura dello schermo che mostra i diversi punti di vista offerti nella piattaforma al gruppo a distanza. Si sottolinea come l'interfaccia fosse modificabile a seconda della situazione e dell'esigenza contingente. Le immagini sono relative al Parco dell'Anello.

attraverso l'impiego di tecnologie che consentono il tracciamento della posizione in tempo reale; per quanto riguarda l'esubero di strumentazione utilizzata, i problemi sono incentrati sul reperimento del numero elevato di apparecchiature, cosa che potrebbe risultare ulteriormente scomoda se il lavoro si dividesse in gruppi di studio più piccoli e composti da personale non specializzato. Pertanto si suggerisce di proporre una versione dell'esperimento con strumentazioni più versatili, che accorpino al loro interno più funzioni possibili, nonché d'uso comune, così da poter dare alle studentesse e agli studenti maggiore autonomia e pertanto rendere questa metodologia più fruibile e replicabile.

Un'ultima considerazione a livello didattico riguarda la difficoltà di interazione tra gli allievi del gruppo satellite e quelli in remoto: i primi si sono maggiormente concentrati sulla visita del sito e dei suoi dintorni, mentre i secondi cercavano di familiarizzare con le possibilità di interfaccia che la piattaforma offriva.

Per questi motivi, lo scambio di informazioni e il confronto tra i due gruppi è relativamente passato in secondo piano, diventando un tema centrale per la sperimentazione che avverrà a partire da Palermo come classe satellite.

Conclusioni

In conclusione a questa prima esperienza, si sottolinea la potenzialità di poter lavorare su un territorio non direttamente accessibile senza privarsi della possibilità del "sopralluogo". In questo senso, l'assenza di prossimità fisica diventa un'occasione per la costruzione di un percorso condiviso tra due dipartimenti che lavorano a distanza permettendo a chi partecipa al laboratorio di confrontarsi con background accademici differenti e contesti di pianificazione altri rispetto a quelli conosciuti. Si suggerisce, inoltre, l'utilità di momenti ex ante ed ex post tra i due gruppi, in modo tale da familiarizzare con la metodologia, gli approcci e con il contesto d'intervento.

Da un punto di vista più tecnico, in vista dell'esplorazione inversa tra i due gruppi partecipanti (Milano/Palermo), si deduce che il sopralluogo a distanza apre ad un ampio spettro di applicazioni e possibilità particolarmente rilevanti in una fase di analisi preliminare, conoscitiva e meta progettuale. Si potrebbe sperimentare la resa e la fluidità con l'organizzazione di gruppi più piccoli, piuttosto che con una intera classe universitaria, al

fine di verificare l'efficacia dello strumento mentre si favorisce uno scambio più attivo tra i due gruppi analogico/digitale. Gli scenari futuri che questa metodologia può introdurre sembrano essere applicabili in vari ambiti della pianificazione, da un'accezione maggiormente accademica fino a contesti più professionali, poiché la potenzialità deriva dalla sua versatilità e capacità di adattarsi, in base alle strumentazioni e figure disponibili, ai vari contesti applicativi.

*Ferdinando Gangemi, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
ferdinando.gangemi@unipa.it*

*Gloria Lisi, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Palermo
gloria.lisi@unipa.it*

Note

1. Questo termine deriva da una crisi dell'espressione *simultaneous broadcast* (trasmissione simultanea) ed esprime la modalità di distribuzione di contenuti tramite più mezzi di comunicazione o servizi allo stesso tempo; il significato del termine evidenzia l'importante velocizzazione nella trasmissione e acquisizione delle informazioni e il decisivo apporto che può fornire in fase analitica.

2. Il termine "patentino" è un modo per identificare l'attestato ENAC per pilota di Droni. Tutti i patentini per essere validi devono essere rilasciati da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) che è l'ente nazionale che cura e vigila sulle regole del volo in Italia, e si ottengono dopo aver seguito un "corso piloti drone" certificato. Tale corso viene sviluppato coerentemente con quanto previsto sia dal "Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione del 24 maggio 2019 relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio", sia dalla normativa nazionale "Regolamento ENAC UAS-IT". Per la conduzione di un drone di massa operativa al decollo minore di 25 kg, in condizioni VLOS (Visual Line of Sight), è necessario il possesso della "Prova di completamento della formazione online" di Pilota di UAS, che viene rilasciato a seguito del superamento di un esame ed ha una validità di 5 anni. Il possesso della "Prova di completamento della formazione online" di Pilota di UAS non è richiesto per la conduzione di droni di massa operativa al decollo minore di 250 gr. utilizzati per scopi ricreativi.

Bibliografia

Bricocoli M., Savoldi P. (a cura di, 2010). *Milano Downtown Azione Pubblica e Luoghi dell'Abitare*, Et al. Edizioni, Milano.

Careri F. (2006). *Walkscapes: Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.

Corboz A. (1985). "Il territorio come palinsesto", *Casabella*, 516, pp. 22-27.

Coppola A. (2010). "Gratosoglio. Esercizi di trasformazione sulla città pubblica", in Bricocoli M., Savoldi P. (a cura di). *Milano Downtown Azione Pubblica e Luoghi dell'Abitare*, Et al. Edizioni, Milano.

Gaeta L., Janin Rivolin U., Mazza L. (a cura di, 2018). *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, Città Studi Edizioni, Torino.

Lazzarini L., Marchionni S. (a cura di, 2020). *Spazi e corpi in movimento. Fare urbanistica in cammino*, SdT Edizioni.

O'Neill M., & Roberts B. (2020). *Walking Methods. Research on the Move*, Routledge, Londra.

Pissourios I. A. (2019). "Survey methodologies of urban land uses: An oddment of the past, or a gap in contemporary planning theory?", *Land Use Policy*, 83, 403-411.

Secchi B. (2010). *Prima lezione di urbanistica*, Editori Laterza, Bari.

Talu V. (2017). "Camminabilità, Giocabilità, Diritto alla città", in Carta M., La Greca P., *Cambiamenti dell'urbanistica: Responsabilità e strumenti al servizio del paese*, Donzelli Editore, Roma.



Area della
Pianificazione
Urbanistica



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PALERMO

**DA
RCH**
DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA



Lezioni di Piano

Pratiche partecipative per la costruzione
condivisa del Piano Urbanistico Generale (PUG)

Lezioni di Piano.

Il racconto di un'esperienza con le scuole di Palermo

Sezione IV – Reti

Salvatore Siringo

The new Sicilian regional law on territorial government introduces a number of novelties in the urban planning debate of recent years. It places 'participation' among the fundamental principles underlying Sicily's spatial planning activities. The Department of Architecture of the University of Palermo has gained an extensive experience in the field of participatory practices, and to maintain this inclination it decided to create a memorandum of understanding with the City of Palermo. The first project activity that the protocol has produced is the "Lessons in Planning" project, which aims to promote the culture of urban planning with students of first and second grade secondary schools of Palermo, through the development of participatory practices.

Keywords: Participatory approach, Students, Urban planning, Palermo

Introduzione

La nuova legge regionale siciliana sul governo del territorio (13 agosto 2020, n. 19 recante norme sul governo del territorio¹, e succ. mod. e integr.) introduce una serie di novità che fanno tesoro del dibattito urbanistico nazionale di questi ultimi anni. La nuova legge regionale colloca la "partecipazione" tra i principi fondamentali da porre alla base delle attività di pianificazione del territorio siciliano. I processi di partecipazione risultano con evidenza regolamentati ed in particolare l'art.26 della legge prescrive che «il processo di partecipazione debba essere avviato ancor prima della fase di progettazione del piano, ponendo in evidenza la rilevanza che il legislatore ha voluto assegnare a tale pratica» [Trombino, 2022].

Nel corso degli anni, il Dipartimento di architettura dell'Università degli studi di Palermo ha maturato ampia esperienza sui temi delle pratiche partecipative [Lo Piccolo et al., 2008; Lo Piccolo, 2009; Picone et al., 2019], molte delle quali hanno avuto come testimoni privilegiati gli studenti delle scuole [Lo Piccolo, 2008; Picone et al., 2020].

Nel solco di tali esperienze è stato stipulato un

Protocollo d'intesa tra l'Assessorato all'urbanistica del Comune di Palermo e il Dipartimento di architettura dell'università degli studi di Palermo «al fine di promuovere lo sviluppo di attività di rete e comunicazione, mirato al coinvolgimento della cittadinanza, con particolare riferimento alla trasmissione di conoscenze e competenze di base su cosa è e come funziona un Piano regolatore generale», [Prot. 2808-17/11/2021].

La prima attività progettuale che il Protocollo ha prodotto è il progetto "Lezioni di Piano", che intende promuovere la cultura della pianificazione urbanistica presso gli alunni degli Istituti scolastici di Palermo, attraverso lo sviluppo di pratiche partecipative. "Lezioni di Piano" si è sviluppato su due livelli di interazione differenti che hanno visto confrontarsi interlocutori diversi.

Il primo livello, coordinato dal prof. Marco Picone (DARCH, Unipa), ha interessato le scuole secondarie di primo grado²; mentre il secondo livello, coordinato dal prof. Vincenzo Todaro (DARCH, Unipa), ha interessato le scuole secondarie di secondo grado³ della città.

In riferimento al secondo livello di attività, al progetto hanno partecipato otto istituti scolastici

con l'obiettivo di coinvolgere gli studenti di tutte le otto circoscrizioni. Il fine era consentire agli studenti di sperimentare in prima persona i contenuti e le modalità di costruzione dell'insieme delle regole che governano la città, attraverso il confronto con le principali fasi di formazione di uno strumento urbanistico.

In relazione agli interlocutori coinvolti nel progetto, il lavoro svolto ha assunto contestualmente il valore di attività di orientamento in uscita per gli studenti della scuola, indirizzata in ambito universitario verso i corsi di studio in Urbanistica e Pianificazione territoriale.

In relazione alle attività svolte, è stato strumentalmente utilizzato l'iter di elaborazione di un Piano urbanistico generale (PUG)⁴, così come previsto dalla nuova legge sul governo del territorio, nelle sue principali fasi, seppur semplificate in relazione alla sperimentazione didattica.

Attraverso questo gioco, ovvero la simulazione delle attività reali e la guida/supporto dei docenti (tanto afferenti all'Università, quanto all'istituzione scolastica), gli studenti hanno vissuto in prima persona i momenti salienti del processo di piano, mediante l'utilizzo di specifiche tecniche di partecipazione e di interazione come il *brainstorming* [Bezzi et al., 2006], il *focus group* [Barbour, 2018] e il *role playing* [Castagna, 2001], assumendo di volta in volta ruoli differenti in relazione alle specifiche esigenze che il contesto richiedeva.

Il lavoro è stato articolato in 6 incontri. In particolare, una Plenaria di apertura, tenutasi presso Il Cinema De Seta (ai cantieri culturali alla Zisa) il 06/04/2022, in occasione della quale è stato presentato ed avviato il Progetto; e una Plenaria di Chiusura, tenutasi a San Mattia ai Crociferi, il 31/05/2022, in occasione della quale ne sono stati restituiti gli esiti. Tra le due plenarie si sono svolti i quattro laboratori tematici che hanno coinvolto due scuole per volta, presso le rispettive sedi, durante i quali gli studenti hanno potuto lavorare e confrontarsi con quelli delle altre scuole, maturando capacità relazionali e di lavoro di squadra. Il lavoro laboratoriale è stato articolato intorno a 4 macro-temi (uno per ciascuno degli incontri) che restituiscono le fasi salienti del processo di elaborazione di un PUG (Avvio del Progetto; Redazione del Documento Preliminare di PUG; Progetto Definitivo di PUG; Osservazioni e Approvazione) e che di seguito vengono sintetizzate.

Avvio del Progetto (07/04/2022, presso il Liceo Vittorio Emanuele II)

Durante il primo laboratorio gli studenti, organizzati in gruppi di lavoro, hanno manifestato le proprie idee sul futuro delle città a partire dalle esigenze/problemi dei loro quartieri/circoscrizioni con il supporto di cartografie e strumenti di rappresentazione grafica, per poi procedere ad una restituzione collegiale in occasione della quale i rappresentanti dei gruppi di lavoro ne hanno riassunto gli esiti principali. Sulla base del suddetto documento di sintesi è stata simulata l'elaborazione dell'Atto di Indirizzo da parte della Giunta comunale interpretata dagli studenti tramite la tecnica del *focus group*. A partire dall'Atto di Indirizzo sono stati successivamente avviati i lavori del Forum Civico, al quale hanno partecipato diversi portatori di interesse, sempre interpretati dagli studenti, attraverso la tecnica del *role playing*.

Redazione del Documento Preliminare di PUG (12/04/2022 presso l'I.S. Einaudi Pareto)

L'elaborazione dell'Atto di Indirizzo ha costituito la base di lavoro per la redazione del Documento Preliminare di PUG. In questa fase gli studenti



Fig. 1. Avvio del Procedimento di PUG e Atto di Indirizzo presso Liceo Vittorio Emanuele II.

hanno assunto il ruolo del progettista e, tramite la tecnica del *focus group*, hanno prodotto gli elaborati grafici preliminari di PUG, elaborando schemi e diagrammi progettuali disegnati a mano libera e al computer.

Completata la redazione del Documento Preliminare, è stata indetta la I Conferenza di Pianificazione, volta a definire la coerenza delle indicazioni del PUG con gli obiettivi generali di area vasta. Il Documento Preliminare di PUG, in seguito, è stato presentato agli studenti che interpretavano i consiglieri in sede di Consiglio Comunale, dove è stato discusso e sottoposto ad Adozione tramite votazione.

Elaborazione del Progetto Definitivo di PUG (26/04/2022 presso l'I.S. Mario Rutelli)

In occasione di questa attività laboratoriale gli studenti si sono cimentati nella produzione di elaborati grafici di PUG con maggiore livello tecnico, partendo dagli ideogrammi definiti in occasione dell'incontro precedente. Con disegni a mano libera ed elaborazioni al computer hanno arricchito di dettagli le idee progettuali precedentemente ipotizzate, verificandole sulle basi cartografiche.



Fig. 2. Elaborazione del Progetto definitivo PUG presso l'I.S. Mario Rutelli.



Fig. 3. Presentazione delle OsservazioniLiceo presso il Liceo Ernesto Basile.

In seguito è stata indetta la II Conferenza di Pianificazione, in occasione della quale gli studenti hanno interpretato il ruolo di rappresentanti degli enti pubblici chiamati a rilasciare pareri, nulla osta e autorizzazioni sul piano.

Osservazioni e Approvazione (12/05/2022 presso il Liceo Ernesto Basile)

In occasione di quest'ultima fase, gli studenti dapprima hanno simulato il ruolo di diversi portatori di interesse, presentando osservazioni e proposte di modifica e/o integrazione al PUG, e in seguito hanno rappresentato il ruolo degli esponenti delle forze politiche presenti in Consiglio comunale, discutendo in via definitiva ed approvando il PUG.

Conclusioni

La pratica partecipativa descritta, seppur riconducibile ad una "imperfetta" simulazione didattica (che peraltro è confrontabile solo parzialmente con alcune delle fasi di elaborazione di un PUG), ha tuttavia ottenuto alcuni risultati meritevoli di attenzione. Pur nella consapevolezza, infatti, che il Progetto non assumesse come obiettivo la "trasmissione" di conoscenze e competenze (né tanto meno di procedure) di tecnica urbanistica, esso si è rivelato utile ad innescare un processo di apprendimento collettivo [Halpern, Heckman, Larson, 2013], in cui studenti provenienti da

percorsi di studi differenti, insieme ai loro docenti e agli esperti esterni hanno lavorato condividendo conoscenze e intuizioni, elaborando riflessioni ed analisi collettive, criticandosi a vicenda in maniera costruttiva in direzione di un "obiettivo comune". I processi di apprendimento collettivo, considerati dinamici e cumulativi, prevedono dichiaratamente infatti che gli individui non solo imparino semplicemente gli uni dagli altri, ma sviluppino anche una comprensione e un significato condivisi del fenomeno analizzato e dello stesso processo di apprendimento che ne deriva.

Nel caso analizzato, attraverso il continuo confronto e l'interazione sociale sperimentati a più livelli, sia gli studenti che i docenti in questo modo hanno mutuamente appreso e consolidato conoscenze e competenze (certamente sotto il profilo culturale, non considerando la dimensione meramente tecnica), imparando anche a "difendere, negoziare e modificare le proprie idee", condividendo comunque l'idea del futuro della città come bene comune.

Note

1. L.R. 13 agosto 2020, n. 19 «La presente legge disciplina, nel rispetto dello Statuto regionale, dell'ordinamento nazionale ed europeo, le azioni della Regione, delle Città metropolitane, dei liberi Consorzi comunali e dei comuni nel governo del territorio e stabilisce i principi fondamentali per la tutela del suolo e delle sue funzioni, anche al fine di promuovere e tutelare l'ambiente, il paesaggio e l'attività agricola nonché di impedire in via di principio l'ulteriore consumo di suolo».
2. Scuole secondarie di primo grado coinvolte: ICS "Rita Borsellino", ICS Silvio Boccone, IC "Colozza – Bonfiglio", ICS "Russo Raciti", ICS "Giuliana Saladino", ICS "G. Falcone".
3. Scuole secondarie di secondo grado coinvolte: Liceo Ernesto Basile, classi 3C, 4C; I.S. Einaudi Pareto, classe 2C; Liceo Galileo Galilei, classe 3G; I.I.S.S. Pio La Torre, classe 3HP; I.S. Majorana, classi 3U, 4U, 3T, 4T; I.P.S. Pietro Piazza, classe 3EA; I.S. Mario Rutelli, classi 3A, 3B; Liceo Vittorio Emanuele II, classe 3G.
4. Il Piano Urbanistico Generale (PUG) è lo strumento di pianificazione e governo del territorio comunale.

Bibliografia

- Barbour R. (2008). *Doing focus groups*, Sage, Thousand Oaks, CA.
- Bezzi C., Baldini I. (2006). *Il brainstorming: pratica e teoria*, vol. 1, FrancoAngeli, Milano.
- Castagna M. (2001). *Role playing, autocasi ed esercitazioni psicosociali: come insegnare comportamenti interpersonali*, vol. 2, FrancoAngeli, Milano.
- Halpern R., Heckman P., Larson R. (2013). *Realizing the potential of learning in middle adolescence*, West Hills, CA.
- Lo Piccolo F. (2009). "La partecipazione nel processo di piano: dall'assenza alla proposta, tra equivoci e fraintendimenti", in Servizio 1 Pianificazione Territoriale Regionale, Dipartimento Regionale Urbanistica - Assessorato Regionale Territorio e Ambiente (a cura di), *Argomenti di pianificazione 2009. Contributi per la riforma urbanistica in Sicilia*, Fondazione Federico II, Palermo, pp. 93-96.
- Lo Piccolo F. (2008). "Planning Research 'with' Minorities in Palermo: Negotiating Ethics and Commitments in a Participatory Process", *Planning*

Salvatore Siringo, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura
Università degli studi di Palermo
salvatore.siringo@unipa.it

Practice + Research, vol. 23, 2, pp. 187-209.

Lo Piccolo F., Pinzello I. (2008). *Cittadini e cittadinanza. Prospettive, ruolo e opportunità di Agenda 21 Locale in ambito urbano*, G.B. Palumbo Editore, Palermo-Firenze.

Picone M., Schilleci F. (2020). “La scuola adotta e progetta il quartiere. Un’esperienza di progettazione partecipata a Palermo”, in L. Lazzarini, S. Marchionni (a cura di), *Spazi e corpi in movimento. Fare urbanistica in cammino*, SdT Edizioni, Firenze, pp. 185-201.

Picone M., Schilleci F. (2019). “Il ruolo dei processi partecipativi nella formazione dei pianificatori: l’esperienza di Palermo”, in *Confini, movimenti, luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione*, Planum Publisher, Roma-Milano, pp. 527-532.

Trombino G. (2022). *Paradigmi Siciliani. Rapporto sullo stato della pianificazione urbanistica comunale in Sicilia*, INU Edizioni, Roma.

Sitografia

<https://www.regione.sicilia.it/la-regione-informa/legge-13-agosto-2020-n-19> (ultima consultazione 16/05/2022).



Overlapping (Lucia Circo)

5. LETTURE

Tsing A.L. (2021). *Il fungo alla fine del mondo: La possibilità di vivere nelle rovine del capitalismo*, Keller, Rovereto (ed. orig.: *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*, Princeton University press, Princeton, 2015)

Sezione V – Letture

Clizia Moradei

Il libro è l'esito della ricerca sul campo effettuata dall'antropologa statunitense Anna L. Tsing durante la stagione di raccolta dei prelibati funghi matsutake nel periodo 2004-2011 tra Stati Uniti, Giappone, Canada, Cina e Finlandia. Il volume è frutto di un fare antropologia collaborativo e interdisciplinare da parte del Matsutake Worlds Research Group di cui Tsing è parte. Esso si compone di una sequenza di capitoli brevi arricchiti da interviste agli intermediari coinvolti nella filiera e nel commercio dei funghi. Attestando che la prima forma di vita a spuntare a Hiroshima dopo la bomba atomica fu un matsutake, «seguire le tracce dei matsutake ci apre alla possibilità di coesistenza all'interno di perturbazioni ambientali. Non è una scusa per arrecare altri danni, ma un esempio tangibile di sopravvivenza collaborativa» [Tsing, 2021, 27]. Intrecciando criticamente scienze naturali e studi culturali, Tsing fa eco a Haraway [2019] invitandoci a immaginare nuovi mondi sulle rovine causate dal capitalismo proponendo la costruzione di paesaggi multispecie. Questi si configurano attraverso l'integrazione tra specie diverse – umane e non-umane (funghi) – secondo il concetto ecologico di assemblaggio, ossia mosaici di micro-ecosistemi aperti che Tsing chiama patch, riconducibili alla struttura reticolare del sistema rizomatico teorizzato da Deleuze e Guattari [2003]. Le foreste dei matsutake sono esempi di anti-piantagioni, poiché proliferano dall'instaurarsi di relazioni di mutuo scambio tra i funghi selvatici e determinati alberi, senza possibilità di capitalizzazione per scalabilità delle piantagioni o coltivazione. Allo stesso modo i ricercatori di matsutake, spesso appartenenti a minoranze culturali con storie di migrazione, sono lavoratori autonomi senza impiego formale iscrivibili in un'economia del dono. Essi rifiutano l'etichetta di "lavoro", intendendo la loro attività precaria per natura come emblema di libertà e sopravvivenza. «Non è facile sapere come guadagnarsi da vivere, ancor meno come evitare una distruzione planetaria. Fortunatamente abbiamo ancora compagnia, umana e non umana. Possiamo ancora esplorare le estremità incolte dei nostri paesaggi deflagrati – i margini della disciplina capitalista» [Tsing, 2021, 407]. Nei paesaggi multispecie cui ci introducono



i matsutake, la collaborazione anti-capitalista è la chiave per la sopravvivenza e la configurazione di un nuovo equilibrio dell'ecosistema.

Clizia Moradei, Ph.D Student
Dottorato in Architettura, città e design
Università Iuav di Venezia
cmoradei@iuav.it

Bibliografia

- Deleuze G., Guattari F. (2003). *Mille piani: Capitalismo e schizofrenia*, Cooper & Castelvechchi, Roma.
- Haraway D. (2019). *Chtulucene. Sopravvivere su un pianeta infetto*, Nero, Roma.
- Tsing A.L. (2021). *Il fungo alla fine del mondo: La possibilità di vivere nelle rovine del capitalismo*, Keller, Rovereto (ed. orig.: *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*, Princeton University press, Princeton, 2015).

Palma R., Ravagnati C. (2020). *L'architetto cartografo. Strati e figure terrestri nel progetto di architettura*, Libria, Melfi

Sezione V – Letture

Thomas Pepino

L'Architetto cartografo. Strati e figure terrestri del progetto di architettura, di Riccardo Palma e Carlo Ravagnati, pone l'attenzione verso la figura dell'architetto in veste di cartografo. Questo doppio ruolo – architetto e cartografo – oltre a offrire una estensione della modalità con cui viene letta e studiata dagli autori la disciplina dell'architettura è capace di introdurre scenari paradossalmente imprevedibili che muovono il progetto di architettura e territorio attraverso la scalarità degli innumerevoli strati del sapere di cui il territorio è composto. Questo binomio istituisce una profonda relazione tra le forme del pensiero teorico alla base delle due figure e le tecniche impiegate dagli stessi per disvelare l'indissolubile rapporto che si stabilisce tra i caratteri geografici del territorio e la natura del progetto di architettura. Il volume, che si divide in quattro parti, affronta nella prima parte la descrizione della forma tra teoria e costruzione della figura geografica orientata al progetto del territorio, «manovrando» – come spiegano Palma e Ravagnati – la possibilità di produrre carte in grado di costruire significati del rapporto tra l'immagine della città e quella del territorio.

Il contributo teorico del testo diventa strumento di analisi per individuare nella macchina cartografica la complessa stratificazione del territorio spiegando scientificamente il rapporto tra figura e figuratività nell'atto conoscitivo della sua costruzione logica.

La seconda e la terza parte del volume rappresentano il *corpus* descrittivo di studi e ricerche che si inseriscono nel più vasto dibattito di quelli che sono i meccanismi e le modalità di descrizione delle forme della Terra e di come sia possibile «svelare un segreto della forma urbana, portarlo alla superficie [...] e mostrarne possibili impieghi differenti».

Il volume che è l'esito di un lavoro con-dotto nel corso di una lunga attività scientifica si chiude con una parte dedicata a una serie di progetti cartografici che mostrano l'esito di «possibili strade operative nella costruzione di cartografie orientate al progetto di architettura».



Thomas Pepino, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura e Design
Politecnico di Torino
thomas.pepino@polito.it

Bibliografia

Palma R., Ravagnati C. (2020). *L'architetto cartografo. Strati e figure terrestri nel progetto di architettura*, Libria, Melfi.

Pejrone, P. (2016). *Un giardino semplice. Storie di felici accoglienze e armoniose convivenze*, Einaudi, Torino

Sezione V – Letture

Linda Grisoli

Dalla primavera all'inverno, Paolo Pejrone, il giardiniere italiano per antonomasia, conduce il lettore attraverso le stagioni del suo giardino, un rifugio per le certezze ma anche per le sorprese. Nello svolgersi del racconto si ha l'impressione di udire in sottofondo le quattro stagioni di Vivaldi che accordano ad ogni stagione una diversa melodia. Quattro differenti composizioni, in cui specie note si incastrano armonicamente, altre, improvvisate, stonano. Le porte del giardino si aprono ai lettori in primavera, quando i pettirossi cominciano a farsi sentire e i giacinti si affacciano timidamente. Scopriamo infatti, qualora non ne fossimo già a conoscenza, diversi casi di convivenze felici, come quella tra iris e rose che insieme prosperano gioiosamente. Una volta che il giardino, sgombrato da antropizzazioni di sorta, è in grado di autoriprodursi, accade che appaiano specie spontanee, come i bucaneeve, lasciati liberi di esprimersi dal giardiniere senza l'imposizione di alcuna geometria di progetto. Il giardino, che è di per sé accogliente, si arricchisce. In estate invece, i papaveri rendono attraenti ed ospitali per gli animali le zone incolte, trasformandole in un brulicante asilo per grilli, farfalle e api; L'autore ci illustra così come un giardino sicuro e forte sia capace di fornire rifugio agli ospiti più disparati. Se è presente un gelso, ad esempio, merli, cesene e stornelli potranno nutrirsi delle golose more zuccherine. Il volume evidenzia come un bravo giardiniere debba essere nelle sue scelte pasciuto di generosità: un custode vigile e insieme rispettoso, che non abusi di trattamenti, specialmente nei riguardi delle specie esuberanti, ma che anzi le intenda come valore aggiunto. Così facendo, permetterà la crescita di un giardino robusto, in grado di accogliere esemplari inaspettati. Il giardino di Pejrone si configura come un variopinto microcosmo abitato da amici di vecchia data e nuovi conoscenti, vegetali e animali. In questo microcosmo, l'accoglienza e la convivenza accrescono la resistenza necessaria per affrontare i momenti più difficili; Quello di Pejrone non è un romanzo, non è una rassegna e nemmeno un manuale di tecnicismi di giardinaggio, seppure non manchi di preziosi consigli del mestiere. È la narrazione della vita del protagonista, la biografia di un giardino. L'autore orchestra con estrema semplicità e delicatezza un messaggio di



rispetto nei confronti della natura, poiché non vi è spazio per le prepotenze, nel giardino di Pejrone. Il ritmo del giardino, secondo l'autore, è quello dettato dalla natura stessa. Il libro coinvolge il lettore nella storia di un luogo felice, il giardino, che vuole essere un concerto di coesistenza. Del resto, è dalle note stonate, generate dall'inclusione e dall'accostamento di specie pioniere e spontanee, che sorgono nuove musiche, nuovi accordi e nuove idee.

Linda Grisoli, Ph.D Student
Dipartimento di Architettura e Progetto
Università La Sapienza
linda.grisoli@uniroma1.it

Bibliografia

Pejrone, P. (2016). *Un giardino semplice. Storie di felici accoglienze e armoniose convivenze*, Einaudi, Torino.



Call for cover

La redazione di In folio ha selezionato idee per la copertina del numero 39 della rivista.

Le proposte grafiche fanno riferimento alle questioni avanzate dalla call o a temi ad essa connessi, con l'intento di evocare una più vasta interpretazione.

I temi di indagine riguardano le forme di espressione, riuscite o non, sorte tra elementi e viventi posti in prossimità, nell'esperienza spaziale in cui l'essere umano coesiste con il pianeta.

In particolare, l'immagine scelta come cover del numero 39 è *I gabbiani di Pizzofalcone: Villa Ebe inselvaticita* di Augusto Fabio Cerqua:

«In un futuro dai contorni imprecisi, la città di Napoli ha completamente abolito l'antropocentrismo strutturale delle forme convenzionali di moralità, e sperimenta pratiche di coabitazione multispecie. Questa speculazione visuale propone di stimolare l'immaginazione di nuovi mondi che garantiscano la legittimità democratica delle misure politiche a beneficio delle specie non umane».

augustofabiocerqua@gmail.com

A introduzione delle sezioni della rivista sono state proposte altre immagini pervenute tramite la call for cover:

p. 6 The Good Matrix (Elia Maniscalco)
elia.maniscalco@unipa.it

p. 10 Il Condominio Verde sul Ponte di San Giacomo dei Capri (Alvar Aaltissimo)
alvar@alvaraaltissimo.com

p. 134 Modelli marginali (Antonella Pettoruso)
antonella.pettoruso@gmail.com

p. 150 Profanazioni (Michele Rinaldi)
michelerinaldi91@gmail.com

p. 168 Senza titolo (Lucia Andreu)
luandgo@gmail.com

p. 184 Overlapping (Lucia Circo)
luciacirco.arch@gmail.com



**Università
degli Studi
di Palermo**

**DA
RCH** **DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA
UNIPA**

**DA
AP** **DOTTORATO DI RICERCA
IN ARCHITETTURA,
ARTI E PIANIFICAZIONE**
DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA DI PALERMO

RIVISTA DEL DOTTORATO IN ARCHITETTURA, ARTI E PIANIFICAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO – DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

IN QUESTO NUMERO:

EDITORIALE
Pasquale Mei

UNIVERSITIES AS POTENTIAL SOCIAL ANCHORS IN
THE DEVELOPMENT OF MUTUAL LEARNING IN LOCAL
COMMUNITIES.
THE IMPORTANCE OF PROXIMITY BETWEEN THE ACTORS
INVOLVED IN COLLABORATIVE RESEARCH
Mariana Auad Proença, Alessandro Balducci

15 MINUTE CITY CONCEPT.
A GLANCE AT PALERMO CASE STUDY
Elif Sezer

RURAL PLATFORM DEVICES.
ECOLOGIES OF ADAPTATION FROM THE FARM TO THE
LANDSCAPE IN SARDINIA
Roberto Sanna

CITTÀ DE-CONFINATE.
COME VIVREMO INSIEME LA CITTÀ? SEMPRE E PER SEMPRE
DIVISI
Illenia Iuri

DAL PLAN CERDÀ A SUPERILLA BARCELONA.
LE TRASFORMAZIONI CONTEMPORANEE DEL DISTRETTO
DELL'EIXAMPLE
Francesca Ambrosio

PROSSIMITÀ E RI-TERRITORIALIZZAZIONE.
IL RUOLO DELLE COMUNITÀ LOCALI NEL RIDISEGNO DEI
TERRITORI DEL POST NUCLEARE
Riccardo Ronzani

SPAZI APERTI DI COMUNITÀ IN AMBITO CLIMATICO
MEDITERRANEO.
IL CASO DI HASSAN FATHY IN EGITTO
Martina Scozzari

ENHANCING STRUCTURES OF COEXISTENCES.
URBAN FRINGES, LEFTOVERS AND THE CLIMATE
FRAGILITIES
Kevin Santus

IL CAMMINO COME SPAZIO DI COESISTENZA TRA L'UOMO E
LE ALTRE SPECIE.
RIFLESSIONI A PARTIRE DA UNA PROSSIMITÀ NOCIVA
Alberta Piselli

LA POLTRONA DI PROUST.
EVOLUZIONE ED EPISTEMOLOGIA DI UNA RELAZIONE DI
PROSSIMITÀ TRA DESIGN E ARTIGIANATO
Elia Maniscalco

ARCHEOLOGIA A TUTELA DELL'AMBIENTE: IL PIANORO DI
CENTOCELLE E IL PRATONE DI TORRE SPACCATA
Lisa Carignani, Camilla Siliotti

CULTURA E PATRIMONIO IMMATERIALE NELLE DEFINIZIONI
ISTITUZIONALI DELLA SNAI E NELL'AREA DEI SICANI
Alejandro Gana

SOLUZIONI BASATE SULLA NATURA PER LE CITTÀ PORTUALI.
L'APPROCCIO "BUILDING WITH NATURE" E I LIMITI DI
TRASFERIBILITÀ NEL CONTESTO ITALIANO
Dalila Sicomo

UNDERSTANDING THE EU URBAN AGENDA FROM THE
MARGINS OF EUROPE: THE CASE OF PORTO
Joao Francisco Santos Igreja

PROGETTO DIGITAL TWINS: UN SOPRALLUOGO ANALOGICO
E DIGITALE A GRATOSOGGIO.
LO SGUARDO DI PALERMO
Ferdinando Gangemi, Gloria Lisi

LEZIONI DI PIANO.
IL RACCONTO DI UN'ESPERIENZA CON LE SCUOLE DI
PALERMO
Salvatore Siringo

IL FUNGO ALLA FINE DEL MONDO: LA POSSIBILITÀ DI VIVERE
NELLE ROVINE DEL CAPITALISMO
Clizia Moradei

L'ARCHITETTO CARTOGRAFO. STRATI E FIGURE TERRESTRI
NEL PROGETTO DI ARCHITETTURA
Thomas Pepino

UN GIARDINO SEMPLICE. STORIE DI FELICI ACCOGLIENZE E
ARMONIOSE CONVIVENZE
Linda Grisoli