

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

20

numero 1 anno 2020



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

20

numero 1 anno 2020

**Growing Social
Inequalities
and Ecological Crisis**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering
and Architecture, University of Naples Federico II,
Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania De Medici, Department of Civil Engineering
and Architecture, University of Catania, Catania, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano,
Department of Architecture, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University
of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Mariarosaria Angrisano, **Martina Bosone**,
Antonia Gravagnuolo, **Silvia Iodice**,
Francesca Nocca, **Stefania Regalbuto**,
Interdepartmental Research Center in Urban Planning
Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II,
Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage
and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second
University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University
of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building
Environment Science and Technology (BEST),
Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal
and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design,
Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica,
Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics,
University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics,
Management and Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History,
Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute
for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain,
Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry
Research (IRAT) - National Research Council of Italy
(CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and
Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona,
Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School,
Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International,
Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built
Environment, Eindhoven University of Technology,
Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education
and Development, University of Manchester,
Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics,
Management, Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie
University, Sydney, Australia



Indice/Index

- 7 Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 15 Time of crisis: new planning policies and their impact on inequalities and the environment in Israel
Rani Mandelbaum, Talia Margalit, Barbara Pizzo
- 25 *Civic design* per una nuova urbanità responsabile
Francesco Alberti
- 51 Beni comuni e città *climate proof*: l'approccio LUCI
Francesco Musco, Denis Maragno, Giovanni Litt, Giorgia Businaro
- 71 *Talkin' about inequalities*. Superare la crisi riducendo le disuguaglianze urbane
Piero Rovigatti, Ludovica Simionato
- 91 Rigenerazione tra sostenibilità, *citizen empowerment* e agopuntura urbana
Fabiola Fratini
- 117 Rigenerazione tattica mediante arte urbana e percorsi di valorizzazione digitale
Antonio Acierno, Alessandra Pagliano
- 139 Spazi Piattaforma: quando la cultura interseca l'innovazione sociale e lo sviluppo territoriale
Luca Tricarico, Gaia Daldanise, Zachary Mark Jones

- 167 Preservation of cultural heritage in post-seismic reconstructions: a method and a case study
Marichela Sepe
- 181 Reinventare le scuole come hub di rigenerazione socio-ecologica. Una ricognizione sulle potenzialità degli spazi aperti degli istituti superiori di Napoli
Maria Federica Palestino, Maria Pia Amore, Stefano Cuntò, Walter Molinaro
- 197 Per efficienti “infrastrutture sociali”: il recupero di siti ed edifici dismessi
Mauro Francini, Nicole Margiotta, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana

CIVIC DESIGN PER UNA NUOVA URBANITÀ RESPONSABILE

Francesco Alberti

Sommario

Qual è il senso e il ruolo della progettazione urbana nel contesto del *global change*? La risposta a questo interrogativo è in parte contenuta in quelle esperienze che ne hanno maggiormente evidenziato la capacità di portare a sintesi, alle diverse scale, istanze sociali e ambientali, esigenze funzionali e materiali urbani eterogenei e talvolta confliggenti.

Sul piano teorico, il contributo recupera i concetti di *capital design* (Crane, 1960) e *civic design* (Scott Brown, 1990), proponendo di integrarli per identificare uno specifico ambito dell'urban design caratterizzato da una forte regia pubblica, che alla luce dei bisogni contemporanei (riassunti in quattro coppie di attributi-chiave della città: sostenibile-resiliente, *green-healthy*, vivibile-inclusiva, *smart-creativa*) possa costituire un paradigma progettuale a servizio di una nuova "urbanità responsabile".

Parole chiave: rigenerazione urbana, città sostenibile, spazio pubblico

CIVIC DESIGN FOR A NEW RESPONSIBLE URBANITY

Abstract

What is the meaning and the role of urban planning and design in the context of the global change? The answer to the question can be partially found in those practices that have most highlighted the ability of spatial design to synthesize heterogeneous and sometimes conflicting environmental and social demands, functional needs and urban materials.

On the theoretical level, the contribution resumes the concepts of "capital design" (Crane, 1960) and "civic design" (Scott Brown, 1990), proposing to integrate them in order to identify a specific area of urban design with a strong public direction, which, in the light of contemporary needs (summarized in four pairs of keywords: sustainable-resilient, green-healthy, liveable-inclusive and smart-creative) can act as a design paradigm at the service of a new "responsible urbanity".

Keywords: urban regeneration, sustainable city, public space

1. Introduzione

L'accresciuta consapevolezza della necessità di riorganizzare le aree urbane in forme più sostenibili e resilienti ai cambiamenti ambientali, sociali e climatici in atto, nonché, aspetto divenuto imprescindibile a seguito della pandemia da Covid-19, a improvvise emergenze sanitarie, impone di riflettere sul senso attuale della progettazione urbana nelle sue molteplici "dimensioni" concettuali (Carmona *et al.*, 2010) e applicazioni scalari. Secondo un approccio riconducibile alla matrice anglosassone dell'urban design, tale *range* si estende dalla scala vasta dei sistemi territoriali agli spazi urbani di prossimità (Llewelyn-Davies Ltd, 2014), veicolando attraverso forme di progettualità diversificate¹ contenuti progettuali strettamente aderenti alla configurazione fisica dei contesti interessati, con l'obiettivo di svilupparne le potenzialità derivanti dal riconoscimento di valori presenti e latenti, non solo spaziali ma anche sociali ed economici, e contribuire a risolvere, in sinergia con altre politiche, le criticità: rischi, impatti, condizioni di degrado, disfunzionalità ecc.

Sono almeno tre le motivazioni che spingono a sostenere la necessità di una continuità culturale nell'affrontare le diverse scale d'intervento, non certo per sminuire l'importanza dei differenti apporti specialistici e dei ruoli non solo tecnici chiamati in causa nei processi di trasformazione dello spazio fisico, ma per evitare che le distinzioni tra le differenti discipline del progetto possano rappresentare esse stesse un limite alla ricerca di soluzioni pertinenti alla natura dei problemi:

- innanzitutto, il fatto che gran parte delle questioni urbane hanno origine alla scala del territorio e viceversa, e che in entrambi i casi sono spesso manifestazioni regionali o locali di fenomeni e dinamiche di rilevanza globale; in maniera ancora più evidente, le sofferenze che si concentrano in alcuni quartieri urbani sono il frutto di squilibri che interessano l'intero sistema;
- in ragione di tale complessità, e considerando la natura processuale delle trasformazioni urbane e territoriali, è quindi essenziale che ogni intervento puntuale collabori alla costruzione di scenari di sostenibilità più generali, secondo il principio *think global, act local*; così come è essenziale, dall'altro lato, che gli interventi pianificati e progettati per la scala vasta, nel perseguire la propria utilità, non producano esternalità o condizionamenti a livello locale contraddittori rispetto agli obiettivi di sostenibilità e qualità dell'habitat umano (come spesso avviene nella progettazione delle infrastrutture, anche quando rispondono a obiettivi di sostenibilità);
- infine, il crescente protagonismo dei cittadini nei processi di rigenerazione urbana ha introdotto una dialettica fra strategie di lunga durata e iniziative "tattiche" legate a situazioni contingenti, interventi *top-down* e azioni *bottom-up*, la cui interazione e messa in coerenza, secondo una logica di sussidiarietà, può rappresentare una grande opportunità a disposizione delle amministrazioni pubbliche attrezzate a raccoglierla per la definizione di scenari condivisi di sviluppo urbano sostenibile (Arena, Iaione, 2015).

Se a livello di *physical planning* o *regional design*, "piano" e "progetto" si compendiano nella prefigurazione di obiettivi strategici e modalità d'intervento la cui attuazione rimanda ad ulteriori *step* di progettazione urbana, alla scala dell'insediamento è necessario che le specificità disciplinari dell'urban design e del progetto di architettura e di paesaggio tendano a sfumare in una sequenza logica e operativa, in cui lo spartiacque non è dato tanto dalla dimensione fisica dell'intervento, quanto dal suo potenziale rigenerativo sul contesto circostante. Ciò vale anche per i progetti di "agopuntura urbana", realizzati alla scala del

quartiere, spesso su iniziativa o con il concorso della popolazione, il cui significato urbano è commisurato alla loro capacità di funzionare come *urban catalyst* (Oswalt *et al.*, 2014), agenti catalizzatori di processi di rivitalizzazione a più ampio raggio.

In un celebre saggio del 1989, Manuel de Solá Morales fissa cinque criteri in base ai quali definire “urbani” i progetti che esprimono «un gusto per la città come geografia ricca e varia e un amore per le sue parti [...]»:

1. effetti territoriali oltre la loro area d'intervento;
2. carattere complesso e interdipendente dei contenuti; superamento della monofunzionalità (parco, strada, tipologia ecc.); mescolanza di usi, utenze, ritmi temporali e orientamenti visivi;
3. scala intermedia [dell'intervento], da completarsi in un tempo limite massimo di pochi anni;
4. impegno volontariamente assunto di adottare un'architettura urbana, indipendentemente dall'architettura degli edifici;
5. importante componente pubblica negli investimenti e negli usi collettivi del programma» (de Solá Morales, 1989, p. 12).

Nella visione di de Solá Morales la città, nella combinazione delle sue componenti paesaggistiche, architettoniche e infrastrutturali, è insieme il punto di partenza e l'obiettivo del progetto urbano come processo di trasformazione materiale dell'esistente. Farsi carico della complessità significa per l'urbanista – de Solá Morales si riferisce proprio a questa figura – affinare le metodologie e ibridare le tecniche in funzione di risultati concreti, in grado di fornire risposte equilibrate a esigenze che spesso si presentano in maniera contraddittoria, secondo «un'etica che è più professionale che ideologica» (Ivi, p. 32).

La collocazione “intermedia” della progettazione urbana stricto sensu assume così un significato bivalente, come «organizzazione architettonica del corpo fisico (spazi, tessuti e piazze) della città» (Ibidem) e come strumento culturale per tradurre obiettivi di miglioramento della qualità della vita dei cittadini in assetti fisici, a partire dalla risoluzione sinergica e creativa dei nodi urbani maggiormente problematici. La grande stagione di rinnovamento avviata a Barcellona negli anni '80 del secolo scorso di cui de Solá Morales è stato uno dei protagonisti può essere letta come una dimostrazione applicativa di questo approccio integrato e trans-scalare, basato sul coordinamento fra strategie generali e progetti puntuali, alle problematiche della città in trasformazione.

Le capacità “federative”, nel dare forma all'habitat umano, di domande sociali, esigenze funzionali e materiali urbani eterogenei proprie della progettazione urbana così concepita sono continuamente messe alla prova dall'emergere di nuove istanze e parole chiave, che indirizzano l'attenzione su alcune finalità del progetto spaziale, stimolando la formazione di approcci disciplinari ad hoc. I successivi paragrafi 2-5 sono dedicati a una sintetica disamina di quattro coppie di queste parole chiave, che identificano specifici attributi che la città contemporanea dovrebbe assicurare, selezionati in quanto particolarmente significativi per la rigenerazione dei tessuti esistenti: *sostenibile-resiliente*, *green-healthy*, *vivibile-inclusiva*, *smart-creativa*. Di queste, la prima coppia fa riferimento ai requisiti fondamentali di riequilibrio/adattamento degli insediamenti umani rispetto alle dinamiche dell'ecosfera, necessari ad assicurarne la sopravvivenza in una prospettiva di lunga durata; gli altri, ad aspetti prestazionali a corollario dei due requisiti fondamentali. L'idea di fondo è che le istanze veicolate da tali parole-chiave possano concorrere a ridefinire, sia pure entro confini aperti, il campo d'azione della progettazione urbana intesa come attività di servizio alla

costruzione della “città pubblica”, distinto e riconoscibile dall’uso, oggi prevalente, delle tecniche dell’urban design nella produzione di pezzi di città rispondenti esclusivamente a logiche di mercato e finanziarie, in cui la «componente pubblica negli investimenti e negli usi collettivi del programma» risulta marginale e/o strumentale agli obiettivi della rendita e del profitto, se non del tutto assente.

A tale scopo, nella seconda parte del contributo (paragrafi 6-8) si propone di recuperare, riattualizzandoli e integrandoli, due concetti tratti dalla letteratura disciplinare – *capital* e *civic design* – verificandone la propensione a costituire una chiave interpretativa unitaria di interventi differenti per dimensioni e obiettivi, ma accomunati nella ricerca di soluzioni spaziali integrate nel segno di una nuova “urbanità responsabile”, e al tempo stesso un paradigma progettuale capace di fare sintesi tra i diversi approcci parziali cui fanno riferimento gli attributi urbani analizzati. Al centro di tale riflessione vi è lo spazio pubblico aperto nelle più diverse declinazioni tipologiche, funzionali e scalari: elemento “federatore” per eccellenza, che nella riqualificazione e ricomposizione in sistemi continui delle sue varie componenti – *green, blue, grey, brown*; puntuali, areali e lineari – riafferma e aggiorna il suo ruolo storico di *city shaper* come matrice della rigenerazione urbana.

2. Città sostenibile/città resiliente

«Gli insediamenti umani devono essere pianificati per eliminare i problemi ambientali». Il punto 15 della Dichiarazione di Stoccolma, adottata nel settembre 1972 a conclusione della prima Conferenza dell’ONU sull’Ambiente Umano “Only one Earth” (ONU, 1972), individua già in modo esplicito il ruolo e la responsabilità della pianificazione e progettazione urbana nella ricerca di un equilibrio sostenibile tra risorse e sviluppo, di fronte al rischio² di un collasso planetario nel corso del XXI secolo. A distanza di quasi cinquant’anni – e a 35 dalla pubblicazione del Rapporto Brundtland, *Our Common Future*, della Commissione Ambiente e Sviluppo dell’ONU (WCED, 1985), con cui il paradigma dello sviluppo sostenibile³ ha fatto irruzione in modo definitivo nel dibattito globale, il tema di come declinare tale paradigma nella riorganizzazione, anche dal punto di vista spaziale e funzionale, degli insediamenti risulta quanto mai attuale e problematico. Tanto più se consideriamo il tasso crescente di inurbamento della popolazione mondiale, in ragione del quale si prevede che nel 2050, su un totale stimato di 9 miliardi di persone, il 70% abiterà all’interno di aree urbanizzate (era il 46,5% di 6,1 miliardi nel 2010 e appena il 36% di 3,6 miliardi nel 1970). A buon diritto, quindi, uno dei 17 *Sustainable Development Goal* (SDG) dell’Agenda 2030 dell’ONU è dedicato specificamente alle «Città e comunità sostenibili» (ONU, 2015): obiettivo trasversale, che intercetta molti altri SDG nelle rispettive, consistenti implicazioni sull’ambiente costruito⁴.

In Europa, dove la percentuale della popolazione urbana è già da tempo assestata intorno all’80%, l’affermarsi di una nuova cultura della città orientata alla sostenibilità è stato cadenzato, dai primi anni ‘90 del secolo scorso, dalla pubblicazione di numerosi documenti di principi e di indirizzo elaborati dentro e fuori la cornice delle istituzioni comunitarie, nella cui articolazione è possibile riconoscere tutte e tre le componenti – ambientale, sociale ed economica – dello sviluppo sostenibile, variamente calibrate assegnando in particolare al binomio costituito dalla sostenibilità ambientale e sociale un ruolo trainante nella costruzione delle *vision*, anche ai fini dell’attivazione di nuove economie (CE 2004, 2005, CLRAE, 2008; ECTP-CEU, 2008, 2013).

Tra le iniziative di matrice comunitaria, un ruolo fondamentale nella formazione del quadro generale di riferimento per le politiche e la programmazione delle risorse in tema di sviluppo urbano è stato svolto dalla *Carta di Aalborg*, sottoscritta dai rappresentanti di enti locali e istituzioni nazionali e internazionali in occasione della Conferenza europea sulle città sostenibili (1994) tenutasi nella città danese con il patrocinio della Commissione Europea, e le comunicazioni della stessa Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo con cui è stata delineata la Strategia tematica sull'ambiente urbano della UE.

La *Carta di Aalborg*, in particolare, ha sancito l'importanza della dimensione locale, in un contesto partecipativo e negoziale tra i vari stakeholder, nella definizione di modelli urbani sostenibili, volti a ridurre la pressione sul capitale naturale delle attività e funzioni urbane al di sotto delle soglie di autorigenerazione dello stesso e il consumo di risorse non rinnovabili al di sotto del loro tasso di sostituzione con risorse rinnovabili. A questi principi sono riconducibili alcuni grandi temi, fra loro strettamente correlati, divenuti centrali nel dibattito contemporaneo sulla città sostenibile: la decarbonizzazione degli insediamenti; il contrasto al consumo di suolo vergine per nuove urbanizzazioni, che trova un'alternativa nella trasformazione di superfici già urbanizzate in disuso; la transizione verso modelli energetici più economici, efficienti e basati esclusivamente su fonti rinnovabili; l'economia circolare, corrispondente a un metabolismo delle aree urbane in cui il consumo di risorse esterne è ridotto grazie all'aumento dell'efficienza e delle capacità di riciclo del sistema (Girardet, 1992, Kennedy *et al.*, 2011).

Nella comunicazione *Verso una strategia tematica dell'ambiente urbano* (CE, 2004) sono precisati i quattro campi d'azione prioritari per la riconversione sostenibile delle città:

1. la gestione coordinata delle politiche settoriali che si ripercuotono sull'ambiente urbano (dai trasporti ai rifiuti, dalla casa ai servizi pubblici ecc.);
2. la riorganizzazione della mobilità urbana, in modo da ridimensionare drasticamente il ruolo dell'automobile a vantaggio del trasporto pubblico e degli spostamenti a piedi e in bicicletta;
3. il miglioramento delle prestazioni ambientali del patrimonio edilizio (nuova costruzione e recupero dell'esistente);
4. una pianificazione urbanistica a sua volta improntata a quattro principi: contrasto alla "proliferazione urbana"; superamento delle zone monofunzionali, la cui separazione determina una domanda di mobilità forzata tra una zona e l'altra; aumento e riconnessione delle aree verdi; localizzazione delle funzioni più attrattive in ragione della loro accessibilità con mezzi di trasporto sostenibili.

Tutti aspetti che, con diverse combinazioni e priorità, è facile riconoscere in alcune importanti operazioni di *redevelopment* e nelle sperimentazioni di eco-quartieri portate avanti negli ultimi venti anni in Europa (Tucci, 2018).

L'enucleazione di principi e requisiti prestazionali è un leitmotiv che accomuna manifesti, rapporti istituzionali e un gran numero di studi scientifici fioriti intono al tema della città e dell'urbanistica sostenibile, *ecologica* [Fig. 1], *verde* (ad es.: Gaffron *et al.*, 2005; Lehmann, 2010) nonché, attributo che nel tempo ha visto crescere sempre di più la sua importanza, *resiliente*: dove la resilienza è intesa solitamente come la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici⁵, ma può essere anche riferita a mutazioni o minacce di altro tipo. Tra queste, sempre riconducibili alla sfera ambientale, vi sono i rischi derivanti dalle fragilità dei territori e dall'eventualità di catastrofi naturali, rispetto ai quali la resilienza degli insediamenti si esprime in termini di *risk preparedness* (UNISDR, 2017).

Fig. 1 – Caratteristiche della città eco-sostenibile



Fonte: rielaborazione da Gaffron (2004)

Rientrano invece nella sfera dei cambiamenti socioeconomici, il *picco petrolifero* (ovvero il punto di divaricazione fra l'aumento della domanda globale di energia e la disponibilità di combustibili fossili, a cui occorre far fronte attuando la transizione verso le fonti rinnovabili – Newman *et al.*, 2009), la crisi strutturale delle economie occidentali indotta dalla globalizzazione (che richiede nuovi strumenti di welfare, ivi compreso il welfare urbano, insieme all'attivazione di modelli economici alternativi, *place-based* e di tipo circolare), l'impatto nelle città delle grandi migrazioni in atto a livello globale, la diffusione del terrorismo internazionale e, come nel caso del Covid-19, di patologie sconosciute. In un quadro di assoluta instabilità, l'obiettivo di rendere le città «luoghi sani, piacevoli e accoglienti in cui vivere e permettere alle comunità e alle economie locali di prosperare» (CE, 2004, p. 5) è fortemente subordinato sia alla capacità di costruire condizioni d'uso del territorio tarate sulla lunga durata che a quella di adattare le politiche, gli strumenti di governance e gli stessi spazi fisici al mutare, talvolta repentino, delle situazioni.

3. Green city/healthy city

Assunto nella sua accezione letterale – e non in quella metaforica, pure molto diffusa, come sinonimo di *sustainable* (*green energy*, *green capital* ecc.) – l’aggettivo *green* fa ovviamente riferimento a un approccio alla riqualificazione degli insediamenti incentrato sulla componente vegetale del paesaggio urbano che può avere diverse declinazioni e incrociare molteplici finalità.

Sul versante dell’architettura del paesaggio, l’invito a *Penser la ville par le paysage*, lanciato da Michel Corajoud in risposta alla necessità di definire modalità d’intervento sistematico per riqualificare la città diffusa a partire dallo spazio aperto (Corajoud *et al.*, 2002), si è esteso a coprire la città tout court: obiettivo sintetizzato da Diana Balmori nello slogan «We must put the twenty-first-century city in nature [...]» (Balmori, 2010, p. 225). Assistiamo così a un’inversione di termini, rispetto all’idea di “portare la natura in città” che, interpretando il principio fissato da McHarg nel libro seminale *Design with nature* (1969), definisce un orizzonte di riequilibrio tra le attività urbane e le funzioni ecosistemiche fornite dal sistema ambientale, fatto proprio anche dall’urbanistica nelle sue espressioni disciplinari più avanzate (Giaimo, Barbieri, 2017).

Naturalmente, le caratteristiche dei tessuti urbani e la maggiore o minore disponibilità di spazi ineditati restano un forte condizionamento alle operazioni di *regreening*. La casistica è quanto mai ampia e contempla, da un lato, interventi di tipo puntuale, volti a ottenere effetti cumulativi grazie alla loro reiterazione all’interno di tessuti urbani densi, e, dall’altro, progetti di sistema, finalizzati a ricomporre le diverse “nature urbane” e periurbane in un continuum di infrastrutture blu-verdi attraverso la messa in rete, mediante *greenway*, di parchi esistenti, spazi residuali, zone agricole, aree ambientali. Rientrano nella prima categoria sia la programmazione ad ampia scala di azioni localizzate, coordinate fra loro (è il caso, ad esempio, del progetto ProEixample con cui tra il 1996 e il 2010 l’Ajuntament di Barcellona ha recuperato a verde l’interno di 44 isolati della scacchiera di Cerdà, per un totale di 93.000 mq), che le iniziative per incentivare la realizzazione di micro-interventi diffusi (ad esempio il rinverdimento dei cortili privati – *grüne Höfe* – promosso a Monaco di Baviera già dalla fine degli anni ‘70). Con un approccio incrementale simile, la ricerca di nuove soluzioni in grado di aumentare la quantità di CO₂ sequestrata dalle piante ha recentemente conquistato anche i “pieni” della città, ovvero gli involucri degli edifici (prospetti e coperture), aprendo la strada a una *Plant revolution* urbanistica (Mancuso, 2017). Un’applicazione pionieristica di questo principio è il progetto Urban Jungle del comune di Prato, cofinanziato dal programma europeo Urban Innovative Actions, incentrato sul *green re-design* di tre comparti urbani molto densi: una sperimentazione che il Comune pensa di estendere in tempi brevi a tutta la città attraverso gli incentivi previsti dal nuovo Piano Operativo⁶ per gli interventi di ristrutturazione edilizia e urbanistica che mettano in atto una delle 19 soluzioni-tipo di demineralizzazione del suolo e “forestazione” orizzontale o verticale descritte in un apposito abaco [Fig. 2] (Comune di Prato, 2019).

Quanto ai progetti fondati sulla formazione di sistemi continui, è da segnalare il ritrovato interesse per le “cinture verdi”: un modello che, tanto nelle sue applicazioni storiche (ad esempio nel piano di Londra di Abercrombie e in quello di Chandigarh di Le Corbusier), che in quelle contemporanee (come le *grüne Gürtel* di Francoforte e Colonia o il progetto Raggi Verdi a Milano) [Fig. 3], associa l’obiettivo di definire un margine “insuperabile” allo sviluppo urbano alla mitigazione e compensazione ambientale, offrendo al contempo,

con i suoi “cunei” e le sue “penetranti” interne, un *layer* per vivere la città e spostarsi con modalità dolci alternativo al tessuto costruito e alla rete stradale che lo attraversa.

Fig. 2 – Prato, Piano Operativo. Abaco delle soluzioni di forestazione urbana



Fonte: Comune di Prato (2019)

Fig. 3 – Cinture verdi



a) Milano (progetto Studio Land, 2007)

b) Colonia (2012)

Fonti: Comune di Milano, Stadt Köln

Oltre all'incremento della vegetazione come misura di contrasto alle emissioni climalteranti che caratterizza le strategie di *urban forestry*, nuovi paesaggi prendono forma in risposta a specifiche necessità o domande sociali: la sicurezza territoriale e l'adattamento a fenomeni meteorologici estremi (picchi di calore, piogge torrenziali ecc.) mediante opere di

ingegneria ambientale e *nature-based solution*; lo sviluppo di un'agricoltura di prossimità, urbana e periurbana, vista come opportunità di costruire nuove economie e reti di comunità; la bonifica di suoli inquinati (*phytoremediation*) e siti degradati (cave, discariche ecc.) derivanti da precedenti usi del territorio ad elevato impatto ambientale.

La disponibilità di aree verdi liberamente fruibili è anche uno dei presupposti della *healthy city*, rappresentazione paradigmatica di un approccio multidisciplinare alle politiche pubbliche che mette al primo posto la salute dei cittadini, a cui dal 1986 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dedicato un programma a lungo termine che vede tutt'ora impegnate reti transnazionali di città in ogni continente. L'obiettivo è prevenire i rischi per la salute umana connessi all'ambiente, al microclima, alle condizioni abitative, alle disparità di accesso ai servizi essenziali e agli stili di vita propri dei contesti urbani. In questa prospettiva, «local measures to increase access to green spaces can produce major health benefits. People enjoy them by walking, playing and cycling, turning physical activity into an integral part of their daily lives. These spaces also reduce the risk of injuries, the urban heat-island effect, stress levels and noise pollution while simultaneously increasing social life» (WHO, 2019, p. 24). Altri aspetti caratterizzanti la *healthy city*, strettamente connessi alla disponibilità di spazio pubblico, sono un'organizzazione fisica e funzionale del tessuto insediativo tale da favorire a sua volta l'attività fisica e la "mobilità attiva" (pedonale e ciclabile); la contestuale riduzione del ruolo e degli impatti dell'automobile (inquinamento, rumore, incidentalità); l'essere una città pienamente inclusiva. Alla sua declinazione come *walkable city*, connaturata alla struttura di molti centri storici di piccoli e medi comuni, sono dedicati i progetti-bandiera delle strategie di rinnovo in chiave sostenibile di alcune grandi città (Stoccolma, Oslo, Londra, Parigi, New York, per citare i casi più noti), insieme a strumenti di supporto metodologico e valutazione ex-ante volti a massimizzare l'efficacia delle iniziative nei diversi contesti. Tra questi, il protocollo *Walkability for Health* (WfH), messo a punto presso la Technische Universität Berlin, definisce un metodo per identificare, dalla scala vasta a quella di quartiere, i fattori che in un'area urbana possono facilitare o meno lo sviluppo d'una rete di trasporto attivo (*walkability and bikeability*), lo svolgimento di attività fisiche (*active environment*), la socialità (*social environment*) e la diffusione di punti vendita di prodotti alimentari per una sana alimentazione (*food environment* – Valera Sosa, 2017).

La pandemia da Covid-19 ha dato nuovo impulso al dibattito sulla necessità di incorporare nella pianificazione e progettazione urbana l'obiettivo primario della tutela della salute, con particolare riguardo al ruolo e alle caratteristiche dello spazio pubblico aperto, visto come asset fondamentale per aumentare la resilienza delle città alla diffusione di virus patogeni da almeno un duplice punto di vista: è infatti grazie alla disponibilità di un'adeguata dotazione di spazi pubblici rispetto alla popolazione che è possibile, da un lato, assicurare le condizioni di distanziamento interpersonale indispensabili a tenere sotto controllo le curve di contagio, e, dall'altro, offrire ai cittadini, durante le varie fasi dell'emergenza, l'opportunità di svolgere in sicurezza attività diversificate, individuali e collettive, mitigando così gli impatti sociali della crisi.

4. Città vivibile/città inclusiva

La qualità della vita urbana è oggetto ogni anno di graduatorie giornalistiche, riguardanti un numero limitato di capitali o grandi città, stilate da agenzie di consulting sulla base di parametri quali: stabilità economica e politica, tasso di criminalità, salute, cultura, ambiente

e tempo libero, educazione e infrastrutture⁷, eventualmente integrati da giudizi sulla qualità dell'architettura, clima e *lifestyle*⁸, tese a propagandare un'idea di città culturalmente omogenea e socialmente livellata su redditi medio-alti, priva di chiaro-scuri, ad uso dei lettori di *magazine* e di *businessmen* in cerca di “piazze” affidabili.

Un modo sicuramente più interessante di affrontare il tema della vivibilità urbana – concetto che non si presta ad essere definito univocamente – è quello di riferirlo alla possibilità, da parte di tutti i cittadini, di vedere soddisfatti i “diritti urbani” di cui sono portatori, che discendono dal più generale “diritto alla città”, teorizzato da Henri Lefebvre come «diritto alla vita urbana» (Lefebvre, 1968, p. 153). Una lista di venti diritti urbani è contenuta nella Dichiarazione iniziale della *European Urban Charter* adottata nel 1992 dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa (CLRAE, 1992); questi includono il diritto alla casa, al lavoro, all'istruzione e alla cultura, a un ambiente salubre e qualificato dal punto di vista architettonico, alla natura e allo sviluppo sostenibile ecc. Ma esistono anche altre formulazioni, come quella fornita da Jordi Borja e Zaida Muxì, ricercatori legati al mondo dell'attivismo sociale in Spagna, che identificano come nuovi diritti anche l'esercizio di pratiche illegali a sostegno di istanze legittime (ad esempio l'occupazione di spazi abbandonati per destinarli ad usi sociali) e la conversione della città marginale o informale in «città di cittadinanza» (Borja e Muxì, 2003, p. 126).

Con un approccio simile, Hildebrand Frey (1999) propone di far riferimento alla “gerarchia dei bisogni umani” teorizzata dallo psicologo americano Abraham Maslow (1954), come «base per misurare la qualità di una città in relazione ai livelli dei bisogni e delle aspirazioni umane che è capace di soddisfare» e, conseguentemente, come orizzonte ideale per una progettazione che dia forma «alle componenti fisiche della città e dei suoi quartieri, in modo che possano diventare luoghi rispondenti alle esigenze e ai desideri dei cittadini» (Frey, 1999, pp. 16-17). I requisiti di una “buona” città (l'aggettivo, apparentemente generico, è ripreso da Aristotele, che nella *Politica* parla appunto della “buona vita” che la città, come forma di organizzazione sociale, è in grado di offrire) sono quindi ricondotti a un elenco di sei categorie prestazionali da valorizzare attraverso adeguate configurazioni spaziali:

1. equità sociale e accessibilità ai servizi di base;
2. sicurezza e salubrità (categoria che include anche i vari aspetti della sostenibilità ambientale);
3. inclusione e senso di appartenenza;
4. riconoscibilità;
5. varietà, offerta pluralistica di spazi e opportunità (in modo da favorire le inclinazioni individuali di ciascun cittadino);
6. figurabilità, spessore culturale e artistico.

Su un piano più strettamente applicativo, la progettazione di spazi urbani vivibili è il fulcro dell'attività di ricerca e di consulenza a livello internazionale di Jan Gehl, fautore di un'idea di città conformata sul benessere fisico, psichico e sensoriale degli individui, di cui la disponibilità di spazi pubblici “a misura d'uomo” e al riparo dal traffico veicolare e da atti di violenza costituisce una pre-condizione indispensabile – e l'intensità del loro uso sociale e ricreativo la principale cartina di tornasole. Ampliando i metodi d'analisi utilizzati da Gehl fin dai suoi primi studi degli anni '70 riguardanti il rapporto tra comportamenti umani e spazio fisico, che l'assetto urbano e l'architettura dovrebbero assecondare anziché condizionare⁹, il Gehl Institute di New York ha messo a punto un *toolkit* di valutazione e

supporto alla progettazione per misurare la “vita pubblica” (*Public Life Tools*) basato su 12 criteri di qualità dello spazio pubblico. Questi sono suddivisi, secondo una gerarchia che ricorda quella dei bisogni umani, in tre categorie – *Protection, Comfort, Enjoyment* – sulla base di semplici considerazioni: le sensazioni di pericolo o disagio fisico (traffico, rischio aggressioni, rumore, odori sgradevoli, esposizione a condizioni climatiche avverse) bastano da sole a inibire l’uso continuato di uno spazio; uno spazio non è invitante se non permette di muoversi, guardarsi attorno, sedersi, conversare liberamente ecc.; le particolari qualità estetiche e percettive di uno spazio sono un valore aggiunto che lo rendono solitamente più attrattivo (Gehl Institute, 2017).

La componente sociale è al centro anche dell’approccio alla trasformazione dello spazio pubblico in termini di *place-making*, ma con un’attenzione più spostata verso la dimensione comunitaria, processuale e collaborativa: per essere *vivibile*, la città dev’essere innanzitutto *vissuta* e pertanto la rigenerazione dei suoi spazi non può che essere l’esito, sebbene mai definitivo, di un percorso di riappropriazione degli stessi da parte degli abitanti, il cui obiettivo non è tanto la realizzazione di un progetto, ma la costruzione di un *luogo* con una identità riconoscibile. Oltre che alla sua vitalità sociale, il successo di un luogo – ovvero il suo grado di attrattività – dipende comunque anche da altri fattori, sia intrinseci (immagine urbana, comfort, pluralità d’usi) che legati al contesto (livello di accessibilità e presenza di funzioni diverse al contorno – PPS, 2016).

La partecipazione attiva della cittadinanza alla rivitalizzazione di spazi negletti anche attraverso sistemazioni temporanee (che nella successione in fasi del *place-making*, così come canonizzata dall’organizzazione internazionale no-profit Project for Public Space, corrispondono a un momento di sperimentazione, propedeutico al consolidamento del *place* in un assetto più strutturato) è l’aspetto qualificante del *Tactical urbanism* (Lydon, Garcia, 2015), fondato su un principio di inclusività agli antipodi rispetto al modello di città vivibili diffuso con i *ranking* delle riviste patinate.

Affermatesi come espressioni di una cultura alternativa quali azioni spontanee di occupazione informale degli spazi abbandonati della città, negli ultimi tre decenni le pratiche di riuso temporaneo si sono progressivamente diversificate e diffuse (Bishop, Lesley, 2012), definendo un campo d’intervento non più relegato alla clandestinità, tollerato, assecondato e anzi sempre più spesso supportato dal settore pubblico per avviare processi di rigenerazione urbana a basso costo ed elevato spessore sociale, secondo un’idea di città come “bene comune” (Salzano, 2009). Grazie alla loro capacità di riverbero degli effetti di riattivazione nel tessuto circostante, alla possibilità di essere facilmente replicati in situazioni simili all’interno del medesimo organismo urbano o di crescere nel tempo in modo incrementale producendo effetti cumulativi e di sistema, tali interventi sono talvolta di innesco a trasformazioni durature (anziché temporanee) e con una valenza strategica (anziché solo tattica) per l’intera città. Come è avvenuto ad esempio a Saragozza con l’iniziativa *Estonoesunsolar* (“questo non è uno spazio vuoto”), grazie alla quale dal 2009 a oggi sono state recuperate come piccole piazze, giardini e *playground* 33 aree degradate del centro storico, per un totale di 42.000 mq [Fig. 4].

La nozione di città inclusiva rinvia al SDG n. 10 dell’Agenda 2030 dell’ONU «Ridurre le disuguaglianze all’interno e fra le Nazioni», e più specificamente al *target* «potenziare e promuovere l’inclusione sociale, economica e politica di tutti, a prescindere da età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, status economico o altro» (ONU, 2015). Ne consegue che una delle caratteristiche fondamentali della città sostenibile e inclusiva è la

piena accessibilità, per tutti i cittadini, di tutti i suoi spazi e servizi pubblici. È la stessa definizione di spazio pubblico inserita nella *Carta* ad esso dedicata, promossa dall'Istituto Nazionale di Urbanistica nel 2013 e fatta propria dal programma Habitat dell'ONU, a presentarlo come il «luogo dove i diritti di cittadinanza sono garantiti e le differenze sono rispettate ed apprezzate», condizione che si realizza solo se questo è «reso accessibile e privo di barriere per i disabili motori, sensoriali e intellettivi» (INU, 2013, art. 3, 10), coerentemente a quanto stabilito nella *Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità* (ONU, 2006). Rientra quindi tra i compiti della progettazione urbana rendere accessibili i luoghi e le funzioni della città attraverso soluzioni che non rimarchino le differenze (come di solito avviene quando si utilizzano tecniche e dispositivi standard per l'eliminazione delle barriere architettoniche) ma risolvano in partenza, in modo creativo, le possibili condizioni di conflitto nel rapporto tra il corpo umano e l'ambiente. È questo, in particolare, il campo del Design for all (che a sua volta fa riferimento ai principi dell'Universal Design, originariamente definiti per il design di prodotto e poi estesi a tutti gli ambienti artificiali o modellati dall'uomo), applicato al progetto della città pubblica, a partire, appunto, dal presupposto che «un buon progetto abilita, un cattivo progetto disabilita» (EIDD, 2004).

Fig. 4 – Saragozza, progetto Estonoesunsolar



a) Calle San Blas

b) Barrio San José

Fonte: Gravalos-Di Monte Arquitectos

5. Smart city/creative city

Introdotta negli anni '90 dal movimento del New Urbanism come attributo a un modello di crescita a basso impatto (*smart growth*) basato sulla densificazione urbana in alternativa allo *sprawl* delle aree metropolitane del nord America (Duany *et al.*, 2000), il termine *smart* è stato poi associato alla città con un'accezione che rimanda all'"intelligenza" dei dispositivi di comunicazione digitale, dando origine a un binomio di successo, oggi appena un po' appannato, riferito alla dotazione tecnologica dell'*urbs* (*smart innovation*) e/o alle possibilità di *empowerment* della *civitas* (*smart community* – Alberti, 2014)

Sebbene dietro la spinta del mercato, l'immagine della smart city che più si è imposta sia quella legata all'applicazione industriale delle ICT, con i suoi aspetti anche positivi

riguardanti in particolare le telecomunicazioni, la gestione e la sicurezza dei trasporti, l'uso ottimizzato dell'energia, i dispositivi biomedicali ecc., insieme alle molte ombre dovute all'automazione parossistica dei processi produttivi o agli sviluppi inquietanti di settori come la *security*, le ricadute più dirimpenti della rivoluzione tecnologica in atto, anch'esse bivalenti, sono quelle legate all'accessibilità istantanea fornita da internet a un mondo parallelo di informazioni e servizi e alla sovrapposizione di spazi relazionali immateriali ai luoghi e "non-luoghi antropologici" della città fisica (Augé, 1992): un doppio livello le cui potenzialità e i cui limiti sono stati messi a nudo, come mai prima, dall'esperienza del lockdown vissuto da milioni di cittadini in tutto il mondo nelle fasi più acute della diffusione del Coronavirus. Un'esperienza che ha fatto percepire, in attesa d'una più approfondita elaborazione "a freddo", come prossimità del mondo reale e accessibilità del mondo digitale possano contaminarsi in modo fertile al di fuori degli stereotipi, nella prospettiva d'una "città aumentata" (Carta, 2017). In questa cornice, andranno sicuramente riaggiornati gli indicatori solitamente utilizzati per valutare la *smartness* urbana¹⁰, ma anche considerato il ruolo che potranno avere innovazioni ancora allo stato iniziale di sviluppo nel migliorare la qualità della vita: *internet of things*, città senziente, realtà aumentata, uso dei big data nella pianificazione ecc.

Fig. 5 – Barcellona, Fàbriques de Creació



a) Riuso del complesso industriale Fabra i Coats b) Riuso di volumi in disuso del Forum 2004

Fonte: Ajuntament de Barcelona

La tecnologia è solo uno dei settori in cui si esprime la "città creativa", all'interno della quale svolge un ruolo fondamentale di *networking* a servizio di tutti gli altri: «In a society where ideas are increasingly the key currency, the ability to create ideas drives both social well-being and prosperity, provided the culture is willing to change, and fosters the infrastructures to turn concepts into innovations» (Landry, 2008, xxv). Teorizzata da Charles Landry all'inizio degli anni 2000 (Landry, Bianchini, 2000) e divenuta il "marchio di fabbrica" d'una rete di città mondiali, sotto l'egida dell'UNESCO, che investono sulla cultura e sul talento come motori dello sviluppo sostenibile e della rigenerazione urbana, la "città creativa" è il prodotto collettivo, in continuo divenire, di intelligenze concorrenti, che

si esprimono nell'intreccio di iniziative pubbliche, private, del terzo settore e miste, capaci di attivare nuove economie su basi non competitive, ma fondate sul valore del capitale umano e del contesto in cui opera.

Due esempi emblematici di rigenerazione urbana finalizzata a stimolare le energie creative presenti sul territorio attraverso processi rispettivamente di tipo *top-down* e *bottom-up*, sono il programma *Fàbriques de Creació (Art factories)* di Barcellona (dal 2007) e l'incubatore NDSM di Amsterdam (ufficialmente attivato nel 2000). Grazie al primo [Fig. 5], undici centri di formazione e produzione artistica (arti performative, sperimentazione musicale, audio-video, circo ecc.) rivolti sia alla cittadinanza che ad associazioni e compagnie di artisti sono sorti alla periferia della città su altrettanti siti dismessi di proprietà pubblica o acquisti allo scopo, per un totale di 30.000 mq; nel secondo, le banchine di un ex cantiere navale (90.000 mq) sono state progressivamente trasformate, a seguito della stipula d'un contratto di concessione dell'hangar principale tra l'amministrazione cittadina e il collettivo di artisti che lo avevano occupato già alla fine degli anni '90, in uno dei più vivaci distretti culturali d'Europa (Labhun, 2018).

6. Il progetto come strumento “federatore”: un possibile paradigma

Due concetti, tratti dalla letteratura, sembrano particolarmente adatti per essere ripresi, aggiornati e integrati allo scopo di ridefinire il campo del progetto della città pubblica nel segno della continuità trans-scalare degli interventi e della ricerca di risposte spaziali integrate alle diverse istanze relative al suo funzionamento:

- *Capital design*, ovvero la progettazione strutturale d'area vasta, nell'accezione proposta nel 1960 da David Crane, all'epoca ricercatore presso la University of Pennsylvania; l'aggettivo *capital* rimanda alla maglia principale del sistema territoriale – il *capital web* – di cui fanno parte le reti ambientali e infrastrutturali e i principali nodi funzionali del sistema insediativo, per la gran parte ricadenti sotto la giurisdizione di amministrazioni pubbliche. Secondo Crane, «Capital designing should become the primary tool of local physical planning, backed up by time-zoning and other methods of rationing new development and urban renewal» (Crane, 1960, p. 285).
- *Civic design* – la progettazione urbana degli elementi costitutivi della città pubblica, così definita da Denise Scott Brown in un celebre saggio comparso nel 1990 su *Architectural Design*. A differenza dell'urban design, che potenzialmente interessa tutta la città coinvolgendo attori e interessi diversi, il *civic design* è l'attività che dà forma al *public realm*, ovvero «the public sector seen in physical terms [...] Civic design projects are typically designed for, built by, and maintained by the public sector, civic groups or a combination of both»; gli elementi a cui si applicano sono gli stessi in cui si scompone il *capital web*, nozione che la Scott Brown riprende da Crane: «simple-mindedly [...] everything on the city transportation plan and everything that is blue or green on the city land use plan» (ovvero, con riferimento a una convenzione grafica oggi in disuso, le attrezzature e gli spazi pubblici – Scott Brown, 1990, pp. 21-22).

Entrambi i concetti prevedono una forte regia pubblica nel gestire le trasformazioni e questo implica anche il recupero di una dimensione culturale e simbolica del progetto come espressione di un sistema di valori sociali e morali condivisi, partendo dal presupposto (non sempre confermato dai fatti) che il “regista” persegue gli interessi della collettività¹¹.

Il *capital design*, in particolare, sposta l'accento dalla regolamentazione quantitativa dell'intervento privato, perno della pianificazione funzionalistica, alla definizione

qualitativa del *capital web*, l'armatura territoriale formata degli elementi fondamentali del sistema ambientale, infrastrutturale e delle funzioni pubbliche, facendo discendere da quest'ultima le regole di compatibilità per le trasformazioni private. Ciò implica ab origine una visione di futuro verso cui traggurare il progetto, da rendere esplicita e partecipata attraverso il dibattito pubblico: visione che oggi possiamo far coincidere con quella della città sostenibile e resiliente, assumendo quindi come prioritari, anche dal punto di vista dei significati da veicolare attraverso la scelta delle forme e delle tecniche con cui realizzarli, gli obiettivi che riflettono – sono parole di Crane - «environmental morality and man's long-run interdependence with nature; organized change capacity and permanence of structure» (Crane, 1960, p. 284).

In questa cornice, nuovi luoghi simbolici acquistano rilevanza allargando notevolmente, alla scala dell'insediamento, il campo operativo e lo spettro semantico del *civic design*, che si rivela uno strumento indispensabile per rendere effettivo il passaggio a un diverso modello urbano: infrastrutture pensate (o ripensate) per la mobilità sostenibile e per restituire alla fruizione pubblica spazi che le erano stati sottratti dalla motorizzazione di massa; parchi e spazi pubblici "ibridi", in cui l'uso collettivo si somma a funzioni di difesa idrogeologica, prevenzione o mitigazione delle isole di calore, gestione delle acque meteoriche, produzione di energia pulita ecc.; *brownfield*, edifici e aree in abbandono riconvertiti per funzioni civiche, anche attraverso l'istituzione di forme strutturate di collaborazione con gruppi di cittadinanza attiva; interventi di riqualificazione del patrimonio pubblico abbinati al miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'accessibilità per ogni tipo di utenza, dell'offerta di servizi innovativi; impianti tecnologici di nuova concezione progettati come "monumenti" della città sostenibile ecc.

La relazione fra le due scale del progetto urbano a cui fanno riferimento il *capital* e il *civic design* non è di tipo lineare e il secondo non discende necessariamente a cascata dal primo, ma può costituire il momento di avvio di un processo a catena di costruzione del *capital web*. Circostanza che, secondo Peter Buchanan ha caratterizzato l'esperienza della Barcellona olimpica: «Anche se ha operato dal particolare al generale, e non inversamente, Barcellona si è fabbricata ciò che è un *capital web* esemplare e ha dimostrato la sua straordinaria forza generativa nell'iniziare e configurare il suo cambiamento. Quello che oggi c'impresiona non è soltanto l'insieme degli interventi singoli, ma il fatto che questa totale trasformazione sembra essere più importante della somma delle sue parti» (Buchanan, 1993, p. 33). Col senno di poi, è facile riconoscere come tale processo, cominciato «modestamente e gradualmente con una piazza lì e un parco là man mano che le occasioni si presentavano» (Ibidem) si sia in realtà avvantaggiato della preesistenza di un *capital web* di grande forza e capacità comunicativa qual è l'Eixample disegnata oltre un secolo prima dal Piano Cerdà, creando poi le condizioni, spaziali e culturali, per ulteriori germinazioni in tempi a noi più vicini, come i programmi Pro-Eixample e Fàbriques de Creació a cui si è fatto cenno nei paragrafi precedenti¹³: una dimostrazione tangibile di come «un *capital web* ben progettato conferisc[a] coerenza e ricchezza all'esperienza della città disciplinando lo sviluppo attuale e futuro sì da assicurare persistentemente una misura d'ordine e di diversità» (Ivi, p. 32).

Nel loro insieme, le attività progettuali riferibili ai due concetti coprono tutte le scale dell'urban design in senso lato (*region, city, town, neighbourhood* – Llewelyn-Davies Ltd, 2014), da cui si distinguono per la centralità esplicitamente riconosciuta ai temi della città pubblica e agli interessi collettivi rispetto a quelli del real estate.

Volendo trovare una definizione unitaria a questo approccio, si propone di estendere tout court la nozione di *civic design* anche alla dimensione d'area vasta propria del *capital design* (espressione che presenta margini di ambiguità), mantenendo quella di *capital web* per indicare l'“effetto rete” degli interventi sul *public realm*. Nel proseguo della trattazione si farà dunque riferimento a questa nozione allargata di *civic design*.

È opportuno sottolineare che il *civic design* non esprime in nessun modo un atteggiamento di ostilità preconcepita nei confronti dell'imprenditoria urbana, né esclude la compartecipazione di operatori privati alla realizzazione degli interventi, ma semplicemente la calibra sulla base di una preventiva valutazione qualitativa e quantitativa affinché essa concorra, e non si sovrapponga, al conseguimento degli obiettivi ambientali e sociali che li giustificano. Rispetto alle operazioni *market-driven* e di urbanistica contrattata, le priorità del *civic design* appaiono quindi invertite. Se in quelli la cessione di spazi e dotazioni pubbliche, spesso nella quantità minima determinata dagli standard urbanistici e senza particolare attenzione alla qualità architettonica (se non in ragione di un ritorno economico in termini di valorizzazione immobiliare) costituisce un'inevitabile compensazione (o, in alternativa, un valore aggiunto da caricare sul costo di vendita o di locazione degli immobili) alla realizzazione degli interessi privati che fanno da motore alle operazioni, nel *civic design* è il progetto della città pubblica a dettare le regole, a stabilire cioè le quantità d'interesse privato compatibili e le “condizioni d'ingaggio” degli operatori in relazione a due obiettivi fondamentali: la sostenibilità economica degli interventi e, aspetto ancora più importante, la creazione di contesti urbani multifunzionali, vivibili e attraenti, di cui la *mixité* fra destinazioni d'uso pubbliche e private costituisce un connotato imprescindibile. L'individuazione dei partner privati più adatti ad assicurare la piena realizzazione del programma è un aspetto importante del processo e richiede che l'interlocutore pubblico maturi competenze in tema di ripartizione del plusvalore e capacità negoziali almeno analoghe a quelle della controparte. Un esempio positivo in questo senso può essere rintracciato in alcune recenti ZAC francesi (*Zone d'aménagement concerté*), soprattutto al di fuori delle principali città dove le pressioni del mercato sono più accentuate, finalizzate alla realizzazione di eco-quartieri, nelle quali la concertazione fra attori pubblici e privati verte sulla ricerca del punto di equilibrio tra il contributo richiesto agli investitori all'esecuzione delle opere d'interesse pubblico e il “giusto profitto” riservato all'impresa, non sugli obiettivi del progetto fissati preventivamente nei piani comunali.

Con questi presupposti, e tenendo conto della centralità assunta dai temi connessi al *global change*, ancora assenti nel dibattito sulla città in trasformazione che faceva da sfondo ai *grands travaux* barcellonesi per le Olimpiadi del 1992, possiamo tentare una definizione per punti degli interventi di *civic design*, riadattando quella citata di de Solá Morales (1989) per il “progetto urbano moderno” (in corsivo le aggiunte e le modifiche al testo originale):

1. *concezione trans-scalare, fondata su una chiara definizione degli obiettivi di sostenibilità da perseguire, che comporta, anche nel caso di progetti riferiti ad ambiti spaziali circoscritti, effetti territoriali oltre la loro area d'intervento;*
2. *carattere complesso e interdipendente dei contenuti, in risposta ad esigenze e istanze diverse della città contemporanea (sostenibilità, resilienza, vivibilità, inclusività, condizioni atte a promuovere la salute e valorizzare le energie creative presenti sul territorio ecc.); superamento della monofunzionalità (parco, strada, tipologia ecc.); mescolanza di usi, utenze, ritmi temporali e orientamenti visivi;*

3. scala intermedia *dell'intervento*, da completarsi in un tempo limite massimo di pochi anni; *possibilità di articolare i programmi di più ampia portata (a scala territoriale o urbana) in step progettuali autonomi (unità minime d'intervento) gestibili nel breve e medio periodo;*
4. impegno volontariamente assunto di adottare un'architettura urbana (indipendentemente dall'architettura degli edifici) *e un disegno di paesaggio, a partire dalla valorizzazione delle qualità presenti o latenti del contesto, assegnando allo spazio pubblico il ruolo di matrice funzionale e figurativa della rigenerazione; l'obiettivo è fare di ogni intervento di trasformazione o adeguamento dell'esistente un'occasione per dare forma a luoghi, paesaggi, architetture socialmente e culturalmente significativi;*
5. importante componente pubblica negli investimenti e *soprattutto nelle finalità e negli usi collettivi del programma.*

7. Civic design per la città sostenibile e resiliente

Nel suo significato paradigmatico, il civic design si presta a rappresentare una chiave interpretativa unitaria di interventi che, sviluppati su input diversi, hanno saputo dispiegare in modo efficace le potenzialità federative del progetto, assumendo la complessità derivante dalla compresenza di esigenze diverse e talvolta contrastanti come stimolo creativo alla ricerca di soluzioni non convenzionali, “tagliate a misura” della situazione specifica.

Un esempio ben conosciuto di *physical planning* a scala sub-regionale in cui è riconoscibile questo tipo di impostazione è il piano-programma che nel corso degli ultimi 30 anni ha guidato la trasformazione della valle dell'Emscher, cuore dell'antico distretto minerario della Ruhr, in un sistema di parchi paesaggistici e nuovi insediamenti a basso impatto, a partire dalla bonifica e rinaturalizzazione della rete idrografica da una condizione iniziale di assoluto degrado [Fig. 6]. In esso ritroviamo tutti gli aspetti salienti che caratterizzano il civic design: la costruzione preliminare d'una *vision* ben definita, frutto di una consultazione tra gli stakeholder; l'implementazione per fasi, corrispondenti a tappe di un processo in cui è il settore pubblico a fare da guida e da traino alle trasformazioni; l'assunzione di un telaio territoriale di riferimento, costituito dai tre *layer* fondamentali del sistema ambientale, delle infrastrutture di trasporto e dei nodi funzionali e simbolici della città pubblica¹³.

Come noto il processo fu avviato, sotto l'egida del Land Nordrhein-Westfalen, con l'iniziativa IBA-Emscher Park, che nell'arco d'un decennio (1989-1999) ha visto impegnata a fianco del consorzio dei 17 comuni della zona una struttura di coordinamento istituita ad hoc, con il compito di sollecitare, valutare e selezionare progetti coerenti con le finalità di risanamento e “de-costruzione” (*Rückbau*) del paesaggio industriale, quale premessa al rilancio socioeconomico dell'area (Marchigiani, 2005). Nel decennio successivo, il disegno del *capital web*, ampliato da una rete sempre più fitta e ramificata di connessioni ecologiche fra i corridoi, viene istituzionalizzato come strumento di gestione integrata del territorio con l'adozione di due master plan: uno generale (2005) ed uno riferito più specificamente all'asta dell'Emscher (2007). Nel secondo, in particolare, i temi della sicurezza idraulica e idrogeologica sono ricondotti, nelle linee guida allegate, al carattere multifunzionale, di parchi ibridi, delle fasce fluviali, incrociando l'obiettivo della prevenzione dai rischi con quelli della rigenerazione ambientale e della fruizione libera dello spazio pubblico. In tempi più recenti, il tema degli *hybrid park* è stato ulteriormente sviluppato nel programma d'azione *Emscher Landshaftspark 2020+* promosso dal Land

Nordrhein-Westfalen (2013), assumendo il tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici quale ulteriore input progettuale per nuovi interventi di *greening* nella valle dell'Emscher (Meltzer, 2014).

Fig. 6 – Valle dell'Emscher



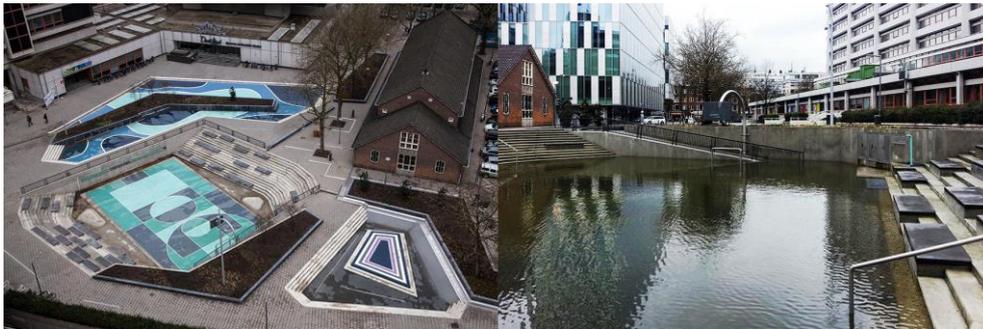
a) Veduta aerea (1970 ca.)

b) Veduta aerea (oggi)

Fonti: *dapd, Astoc Architects and Planners GmbH*

È quindi attraverso interventi di civic design alla scala intermedia o locale che le diverse istanze del territorio trovano risposta in termini di (ri)configurazione fisica dello spazio, producendo i luoghi rappresentativi di quella che abbiamo voluto definire una nuova "urbanità responsabile": prospettiva che apre il campo a inedite sperimentazioni, capaci di rinnovare nel profondo le forme, i modi d'uso, i significati e le stesse tecniche di progettazione dello spazio pubblico.

Fig. 7 – Rotterdam, piazza d'acqua Benthemplein



a) "La piazza in condizioni ordinarie"

b) "La piazza dopo un nubifragio"

Fonti: *De Urbanisten, Resilient Cities Network*

La rivisitazione di tipologie tradizionali come le piazze e i parchi urbani in termini di *blue-green infrastructure*, in cui i temi dell'inclusione sociale e dell'autodeterminazione individuale, della salubrità e del benessere ambientale connaturati alla nozione di spazio pubblico sono integrati a funzioni di regolazione dei fenomeni climatici, si iscrive pienamente in questa prospettiva. È questo il caso, ad esempio, delle *water-square* e dei *water-garden*, ottenuti integrando specifiche *nature-based solution* (NBS), sistemi di drenaggio a gravità o loro combinazioni nel "progetto di suolo" (Secchi, 1986).

Tra le prime applicazioni di questo approccio multisettoriale alle dotazioni urbane vi sono la ormai celebre Waterplein Benthemplein a Rotterdam e il Vuores Central Park a Tampere (Finlandia), rispettivamente su progetto di De Urbanisten (2011-2013) e Atelier Dreiseitl (2012-2014), in cui la modellazione del terreno – pavimentato nella prima, prevalentemente verde nel secondo – consente di trattenere in presenza di violente precipitazioni grandi quantità di acqua, raccolta mediante apposite canalizzazioni dalle coperture degli edifici e dalle superfici stradali circostanti.

Negli ultimi anni, l'idea di ricorrere a operazioni di civic design, in termini di progettazione paesaggistica d'area vasta o *water sensitive urban design*, per adattare l'ambiente urbano alle emergenze climatiche informa molti importanti programmi di rinnovamento, come quello della Città di New York di trasformare il suo *waterfront* in una sequenza di parchi resilienti all'innalzamento del livello del mare, alle tempeste costiere e alle inondazioni catastrofiche (McPhearson T. *et al.*, 2014) o l'iniziativa Sponge City, avviata nel 2013 dal governo cinese, il cui scopo è sperimentare nelle 30 città pilota coinvolte la possibilità di trattenere, assorbire o riutilizzare mediante infrastrutture verdi percentuali fra il 70 e il 90% della media annua locale delle acque meteoriche (Hui L. *et al.*, 2017).

Fig. 8 – Copenaghen, soluzioni innovative per la gestione dei nubifragi



a) "Retention boulevard" in condizioni ordinarie b) "Retention boulevard" durante un nubifragio

Fonte: Atelier Dreiseitl/Rambøll Group

Tra i piani più innovativi incentrati sull'adattamento climatico adottati negli ultimi anni in Europa, c'è il *Cloudburst Concretisation Masterplan* (2013), elaborato dalla società di consulenza Rambøll per conto del Comune di Copenhagen [Fig. 8], la cui applicazione sta portando a un cambiamento radicale nel modo di progettare lo spazio pubblico. Lo strumento si pone in continuità con il *Climate Adaptation Plan* adottato nel 2011 e il

Cloudburst Management Plan (piano di gestione dei nubifragi) dell'anno seguente, con cui era stato introdotto il principio della gestione diversificata delle piogge all'interno di ciascuna area di raccolta (*catchment area*) in cui veniva suddivisa la città, mediante la combinazione di NBS applicate nel ridisegno di parchi, spazi aperti, aree sportive ecc. e di un'ampia gamma di dispositivi di convogliamento delle acque verso il mare, comprendenti canali di smaltimento e navigabili, condotte sotterranee, ma anche la viabilità urbana opportunamente ristrutturata. Le soluzioni proposte nel masterplan, in corso di sperimentazione nel quartiere di Østerbro-St. Kjelds sono nuovi tipi di strade e boulevard, capaci di funzionare all'occorrenza, senza pericolo per le persone, come sistemi di drenaggio che trattengono o indirizzano le acque in eccesso verso il porto di Copenaghen o verso bacini di adeguata capacità realizzati con tecniche paesaggistiche nelle aree a verde pubblico. La protezione delle aree urbane maggiormente a rischio assume così i connotati d'un'operazione di rinnovo di ampio respiro, destinato a modificare profondamente il paesaggio urbano in senso dinamico, rendendolo sensibile al mutare delle condizioni meteorologiche.

8. Il progetto della città pubblica nella prospettiva di un *green deal*

Le poche esperienze citate, fra le numerose buone pratiche a cui è possibile fare riferimento, sembrano confermare la rappresentazione delle città come «organismi con un grande potenziale di efficienza ambientale» (UE, 2014, par. 1). Una forte intenzionalità pubblica e un approccio tecnico interdisciplinare sono le due condizioni fondamentali affinché tali potenzialità possano esprimersi a pieno.

Nonostante l'ampia convergenza tra mondo accademico-scientifico e istituzioni internazionali sulla necessità di un approccio multidisciplinare integrato alla pianificazione e progettazione urbana, viste come strumenti fondamentali per fronteggiare le sfide della sostenibilità e del *global change* là dove si concentrano la maggior parte dei rischi e della popolazione esposta; nonostante, inoltre, un numero crescente di sperimentazioni ed esempi virtuosi in tutto il mondo riconducibili al concetto di civic design che ne documentano l'efficacia nei rispettivi contesti di riferimento e una mobilitazione civica sempre più estesa, di cui è testimonianza il movimento Friday for Future, che sollecita interventi decisi contro le minacce dell'Antropocene destinati a incidere profondamente sul metabolismo urbano, ci sono ancora molti ostacoli alla diffusione generalizzata di un modello d'intervento sullo spazio fisico che faccia leva sulle potenzialità del *capital web*. Tra questi:

- la debolezza strutturale delle istituzioni pubbliche in molti paesi, in particolare nel Sud del mondo, che trova riscontro nell'assenza o inadeguatezza delle politiche di governo del territorio; un vuoto che talvolta viene colmato da azioni di co-progettazione partecipata di grande rilevanza, come il noto Favela Barrio Programme di Rio de Janeiro (2000-2008; Atuesta, Soares, 2018); l'esistenza di «istituzioni affidabili e inclusive», cui fa riferimento il SDG n. 16 dell'Agenda 2030 dell'ONU, è in effetti una discriminante fondamentale al raggiungimento di tutti gli altri obiettivi riguardanti l'habitat umano, a cominciare dal n. 11 – «Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili» (ONU, 2015);
- la priorità solitamente accordata a tutti i livelli di governo, al di là delle dichiarazioni, all'obiettivo della crescita economica, che fa apparire del tutto accettabili usi del suolo e infrastrutture esclusivamente ispirati alle logiche della competitività e del mercato accompagnati da meri interventi di mitigazione o compensazione;

- la resistenza al cambiamento propria dei sistemi delle professioni e degli apparati burocratici, tradizionalmente organizzati secondo criteri settoriali che si riflettono sulle normative tecniche, sulle procedure amministrative e sui meccanismi di finanziamento.

Una forma di retorica, interna alla disciplina urbanistica, che porta a separare in modo netto (e infine a confondere) i mezzi con i fini, può essere ricondotta a questo tipo di atteggiamento. Sessant'anni fa, David Crane l'aveva stigmatizzata con l'espressione *the City Procedural*, «[...] the culmination of a growing preoccupation with the concept of "planning" per se, an increasing interest in the means and the process rather than with the product being planned». Una preoccupazione che, anche quando si contrappone a parole al funzionalismo vecchio stile, finisce col sovrapporre a sua volta al mondo reale un modello virtuale, in cui «the chief goal [...] is acceptance of planned decisions rather than the decisions themselves» (Crane, 1960: 283).

L'emergenza sanitaria provocata dal Covid-19 ha riaperto il dibattito sul futuro delle città e sul ruolo dell'investimento pubblico nell'orientarne la trasformazione, il cui solo esito auspicabile è un'accelerazione verso quel "cambio di paradigma" da tempo reclamato in relazione agli effetti del *global change*, con l'avvio di un *green new deal* planetario (Varoufakis, Adler, 2019).

Tale prospettiva, che in Europa ha trovato ufficializzazione nelle politiche transnazionali (CE, 2019), dovrà ora allargarsi per ricomprendere in una visione integrata anche le questioni aperte dalla pandemia, che rimandano a loro volta alla necessità di ripensare spazi, tempi e funzioni della città. Forme dell'abitare, organizzazione del lavoro e dei servizi (sanitari e della formazione in primis), uso degli spazi pubblici fisici e virtuali, mobilità individuale e collettiva tanto sulle brevi che sulle lunghe distanze, beni e attività culturali, tempo libero e turismo: non esiste attività caratterizzante la vita urbana che non sia stata investita e rimessa in discussione nelle sue forme e modi d'uso consolidati dalla diffusione del virus e dalle precauzioni messe in atto per ridurre la letalità. Se dunque il tema generale della "rigenerazione", nel suo significato più letterale, risulta rafforzato nella prefigurazione di scenari urbani post-crisi, è chiaro che, nell'ottica di una ripresa duratura, la capacità di risposta delle comunità insediate ai vecchi e nuovi problemi messi in luce all'emergenza si esprimerà per la gran parte entro il perimetro della città pubblica e, al di fuori di questo, nel riequilibrio (anche in termini di domanda e offerta di servizi materiali, immateriali ed ecosistemici) tra sistema urbano e territoriale. Ovvero, per quanto concerne lo spazio fisico, entro quella dimensione progettuale trans-scalare e interdisciplinare, che in queste pagine abbiamo identificato come lo spazio di ricerca e azione del civic design. Per alcuni contesti nazionali e regionali si tratta di mettere a regime modus operandi che sono già stati sperimentati con successo. In Italia, dove la settorializzazione delle competenze amministrative e l'atteggiamento *City Procedural* sono ancora profondamente radicati a tutti i livelli di governo, la scarsa progettualità degli enti pubblici, che ne è la diretta conseguenza ed ha fino ad oggi fortemente penalizzato il paese nell'impiego dei fondi strutturali europei, costituisce un impedimento alla formazione di visioni strategiche *place-based* su cui costruire proposte di sistema incisive per le città e i territori¹⁴, favorendo al contrario la frammentazione degli interventi. Anche sotto questo profilo, il Green Deal europeo e gli stanziamenti che saranno messi a disposizione per il post-Covid rappresentano dunque un bivio tra la possibilità di riallineare gli strumenti e le politiche dei paesi membri al livello delle migliori pratiche e il rischio di ampliare ulteriormente la

forbice esistente tra le realtà più avanzate e quelle meno attrezzate ad affrontare la complessità delle sfide poste dal *global change*.

Note

- 1) Tali progettualità si sovrappongono e intrecciano, agli estremi, alla pianificazione del territorio e all'architettura e, per l'intero campo d'azione dell'urban design, alla progettazione paesaggistica.
- 2) La possibilità di raggiungere un punto di non ritorno era stata messa in luce, pochi mesi prima della Conferenza di Stoccolma, dal rapporto *The Limits of Growth*, elaborato da un gruppo di ricerca del Massachusetts Institute of Technology (Meadows *et al.*, 1972). Utilizzando per la prima volta un modello di simulazione computerizzata, lo studio aveva evidenziato come, in assenza di correttivi alle tendenze in atto, nel corso del XXI secolo la crescita di cinque variabili assunte come indicatori – demografia, produzione alimentare, industrializzazione, inquinamento e consumo di risorse non rinnovabili – si sarebbe scontrata con i limiti fisici del pianeta con conseguenze catastrofiche per la popolazione.
- 3) Il Rapporto Brundtland definisce come sostenibile «uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri» (WCED, 1985, par. 27).
- 4) Tra questi, in particolare, gli obiettivi di sviluppo sostenibile n. 7 «Energia pulita e accessibile», n. 9 «Industria, innovazione e infrastrutture» e n. 13 «Agire per il clima».
- 5) In quanto capacità di adattamento, la resilienza si distingue concettualmente dalla sostenibilità, la quale, agendo sulle cause delle emissioni climalteranti, ha invece come obiettivo mitigare – e in prospettiva, per quanto possibile, neutralizzare – gli effetti del riscaldamento globale.
- 6) Il Piano Operativo è lo strumento di pianificazione generale a carattere conformativo, previsto per il livello comunale dalla Legge regionale toscana di governo del territorio n. 65/2014.
- 7) Parametri utilizzati nelle graduatorie stilate dall'Economist Intelligence Unit (centro studi della rivista *The Economist*) e dall'agenzia internazionale Mercer.
- 8) Per esempio, nella *Quality of life survey* pubblicata annualmente dalla rivista d'affari *Monocle*.
- 9) Questo principio è stato riassunto da Gehl con la terna di parole *life, space, buildings*, messe rigorosamente in questo ordine (Gehl, 1971-2011).
- 10) Si vedano ad esempio gli indicatori adottati dalla Technische Universität di Vienna per il benchmarking delle città europee in relazione a sei caratteristiche della smart city: *smart economy, smart governance, smart environment, smart people, smart mobility, smart living* (TU Wien, 2007-2015).
- 11) «When civic design succeeds it is usually because it is sponsored by a civic organization that operates as watch-dog, implementer, funder, maintainer, and supporter of the project and because this group has convinced the city that its project is in the interest of the whole community» (Scott Brown, 1990, p. 22).
- 12) Altri progetti d'iniziativa pubblica, come il controverso Forum delle Culture 2004 si sono invece volutamente collocati nell'orizzonte della *generic city* (Koolhaas, Mau, 1995), producendo pezzi di città autoreferenziali rispetto al contesto fisico e sociale, espressioni di un'idea di innovazione e competitività urbana fini a sé stesse, mal conciliabili con quella d'interesse collettivo che informa il *civic design* (v. nota 11).

Scelte di questo tipo, tutt'altro che infrequenti nelle città con una forte connotazione internazionale, hanno favorito processi di gentrificazione in molti quartieri barcellonesi, legati all'esplosione del turismo di massa e all'attrazione di *lifestyle migrants* provenienti dalle economie più avanzate (Cocola-Gant, Lopez-Gay, 2020), a cui, nell'alternanza e contraddittorietà delle politiche urbane, i progetti citati, insieme ad altre operazioni di grande rilievo come la rigenerazione urbana del quartiere La Mina (Nespolo, 2012), hanno cercato di fare da argine.

- 13) I tre *layer* corrispondono rispettivamente a: un continuum verde comprendente il fiume Emscher e sette corridoi trasversali, incuneati fra le aree urbanizzate lungo i suoi 75 km di sviluppo; canali, ferrovie e strade ereditate dai periodi precedenti di sviluppo industriale e nuovi percorsi di mobilità dolce che attraversano e collegano i parchi; monumenti di archeologia industriale riconvertiti in spazi per attività formative e socioculturali e nuovi eco-quartieri.

Riferimenti bibliografici

- Alberti F. (2014), "Muoversi nella smart city", in Alberti F., Brugellis P., Parolotto F. (a cura di), *Città pensanti. Creatività, mobilità, qualità urbana*, Quodlibet, Macerata, pp. 69-83.
- Arena G., Iaione C. (a cura di) (2015), *L'età della condivisione. La collaborazione fra cittadini e amministrazioni per i beni comuni*, Carocci, Roma.
- ARUP (2016), *Cities alive: towards a walking world*, London, www.arup.com
- Atuesta L. H., Soares Y. (2018), "Urban upgrading in Rio de Janeiro: evidence from the Favela-Bairro programme". *Urban Studies*, vol. 55 no. 1, pp. 53-70.
- Augé M. (1992), *Non-lieux*; trad. it. (1993) *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano.
- Balmori D. (2010), *A landscape manifesto*, Yale University Press, London.
- Bishop P., Lesley W. (2012), *The temporary city*, Routledge, London.
- Borja J., Muxi Z. (2003), *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcelona.
- Buchanan P. (1993), "Oltre il mero abbellimento". *Casabella*, n. 597-598, pp. 31-33.
- Carmona M., Tiesdell S., Heath T., Oc T. (2010), *Public places, urban spaces. The dimensions of urban design* (2nd Edition), Architectural Press, Oxford.
- Carta M. (2017), *The Augmented City. A paradigm shift*, List, Trento.
- CE – Commissione Europea (2004), *Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano*, COM(2004) 60, <https://eur-lex.europa.eu>
- CE – Commissione Europea (2005), *Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano*, COM(2005) 718, <https://eur-lex.europa.eu>
- CE – Commissione Europea (2019), *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni. Il Green Deal europeo*, COM(2019) 640 final, <https://eur-lex.europa.eu>
- CLRAE – Congress of local and regional authorities of the Council of Europe (1992), *European urban charter*, adottata a Strasburgo, 18 marzo 1992, <https://rm.coe.int>
- CLRAE – Congress of local and regional authorities of the Council of Europe (2008), *European Urban Charter II – Manifesto for a new urbanity*, adottata a Strasburgo, 29 maggio 2008, <https://rm.coe.int>

- Cocola-Gant A., Lopez-Gay A. (2020), “Transnational gentrification, tourism and the formation of ‘foreign only’ enclaves in Barcelona”. *Urban studies*, vol. 57, no. 15, pp. 3025-3043.
- Comune di Prato (2019), *Piano Operativo. Relazione generale. Strategie per la forestazione urbana*, www2.comune.prato.it/piano-operativo
- Conferenza europea sulle città sostenibili (1994), *Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile (Carta di Aalborg)*, approvata ad Aalborg (DK) il 27 maggio 1994, www.minambiente.it
- Corajoud M., de Gravelaine F., Masbouni A. (a cura di) (2002), *Penser la ville par le paysage*, La Villette, Paris.
- Crane D. A., “The city symbolic” (1960). *Journal of the American Institute of Planners*, no. 4 vol. 26, pp. 280-292.
- de Solá Morales M. (1989), “Un’altra tradizione moderna”. *Lotus international*, n. 64, pp. 6-32.
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000), *Suburban nation: the rise of sprawl and the decline of the American dream*, North Point Press, New York.
- ECTP-CEU – European Council of Spatial Planners (2003), *The new Charter of Athens*, www.ectp-ceu.eu
- ECTP-CEU – European Council of Spatial Planners (2013), *The Charter of European planning*, www.ectp-ceu.eu
- EIDD – European Institute for Design and Disability (2004), *The EIDD Stockholm Declaration*, adottata a Stoccolma, 9 maggio 2004, <https://dfaeurope.eu>
- Frey H. (1999), *Designing the city. Towards a more sustainable urban form*, Taylor & Francis, Abingdon, UK.
- Gaffron Ph., Huisman G., Skala F. (a cura di) (2005), *Ecocity, Book I. A better place to live*, Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien.
- Gehl Institute (2017), *Using public life tools: the complete guide*, <https://gehlpeople.com>
- Gehl J. (1971-2011), *Life between buildings. Using public space*, Arkitektens Forlag/The Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gaiimo C., Barbieri C. A. (2017), “Paradigmi ecosistemici, piano urbanistico e città contemporanea”. *Urbanistica*, n. 159, pp. 118-121.
- Girardet H. (1992), *The Gaia atlas of cities*, Gaia Books, London.
- Hui L., Liuqian D., Minglei R., Changzhi L., Hong W. (2017), “Sponge city construction in China: a survey of the challenges and opportunities”. *Water*, vol. 9, no. 594, pp. 1-17.
- INU – Istituto nazionale di urbanistica, *Carta dello spazio pubblico*, adottata a Roma, II Biennale dello spazio pubblico, 18 maggio 2013, www.biennalespaziopubblico.it
- Kennedy C., Pincetl S., Bunje P. (2011), “The study of urban metabolism and its applications to urban planning and design”. *Environmental pollution*, no.159, pp. 1965-1973.
- Koolhaas R., Mau B. (1995), *S, M, L, X: small, medium, large extra-large*, Monacelli Press, New York.
- Labhun B. (2018), “From Het Lieverdje to Ndsm. Historical background of Amsterdam’s countercultural places”. *Global built environment review*, special issue 2018, pp. 9-47.
- Landry Ch. (2000-2008), *The creative city. A toolkit for urban innovation*, Earthscan, London.
- Landry Ch., Bianchini F. (1995), *The creative city*, Demos, London.

- Lefebvre Henri (1968), *Le droit à la ville*. Trad. it. (1970), *Il diritto alla città*, Marsilio Editori, Padova.
- Lehmann S. (2010), *The principles of Green Urbanism. Transforming the city for sustainability*, Earthscan, London-Washington.
- Llewelyn-Davies Ltd (ed.) (2004), *Urban design compendium 1*, English Partnership, London.
- Lydon M., Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism: short-term action for long-term change*, Island Press, Washington DC.
- Marchigiani E. (2005), *Paesaggi urbani e post-urbani*, Meltemi, Roma.
- Maslow A. (1954), *Motivation and personality*, Harper & Row, New York.
- McHarg I. L. (1969), *Design with nature*. Trad. it. (1989) *Progettare con la natura*, Muzzio & C., Padova.
- McPhearson T., Hamstead Z.A., Kremer P. (2014), "Urban Ecosystem Services for Resilience Planning and Management in New York City", *Ambio*, no. 43, pp. 502–515.
- Meadows D.H., Meadows D.I., Randers J., Behrens W.W. III (1972), *The limits of growth*, Universe Books, New York.
- Meltzer L. (2014), *Consideration of climate change in the design of parks and open spaces*. Dortmund, www.hybridparks.eu
- Nespolo L. (2012), *Rigenerazione urbana e recupero del plusvalore fondiario: le esperienze di Barcellona e Monaco di Baviera*, IRPET, Firenze
- Newman P., Beatley T., Boyer H. (2009), *Resilient cities. Responding to peak oil and climate change*, Island Press, Washington DC.
- ONU – Organizzazione delle Nazioni Unite (1972), *Stockholm Declaration on Human Environment*, adottata a Stoccolma, 16 giugno 1972, www.un-documents.net.
- ONU – Organizzazione delle Nazioni Unite (2006), *Convention on the rights of persons with disabilities*, adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU, 13 dicembre 2006.
- ONU – Organizzazione delle Nazioni Unite (2015), *Transforming our world. The 2030 agenda for sustainable development*, <https://sustainabledevelopment.un.org>
- Oswalt P., Overmeyer K., Misselwitz P. (2014), *Urban catalyst: the power of temporary use*, DOM Publishers, Berlin.
- PPS – Project for Public Space (2016) *Placemaking. What if we built our cities around places?*, <https://issuu.com>
- Salzano E. (2009), *La città bene comune*, Baiesi, Bologna.
- Scott Brown D. (1990), "Public realm, public sector and the public interest in urban design". *Architectural design*, no. 60, pp. 21-26.
- Secchi B., "Progetto di suolo". *Casabella*, n. 520, pp. 19-23.
- TU Wien – Technische Universität Wien (2007-2015), *The European Smart city model*, www.smart-cities.eu
- Tucci F. (2018), *Costruire e abitare green. Approcci, strategie, sperimentazioni per una progettazione tecnologica ambientale*, Altralinea, Firenze
- UE – Unione Europea, Comitato delle regioni (2014), *Verso una politica urbana integrata per l'Unione europea*, 2014/C 271/03, <https://eur-lex.europa.eu>
- UNISDR – United Nations Office for Disaster Risk Reduction (2017), *How to make cities more resilient. A handbook for local government leaders*, Geneva, www.eird.org
- Valera Sosa Á. (2017), "Walkability for Health", in Nickl-Weller C., *Healing Architecture 2004-2017: Forschung und Lehre - Research and Teaching*, Braun Publishing, Salenstein, CH, pp. 188-191.

- Varoufakis Y., Adler D. (2019), “It’s time for nations to unite around an International Green New Deal”. *The Guardian*, 23 aprile 2019.
- WCED – World Commission on Environment and Development (1987), *Our Common Future*, www.un-documents.net
- WHO – World Health Organization, Regional Office for Europe (2019), *Implementation framework for Phase VII (2019–2024) of the WHO European Healthy Cities Network: goals, requirements and strategic approaches*, Copenhagen, www.euro.who.int/

Francesco Alberti

Dipartimento di Architettura, Università degli studi di Firenze
Via Pier Antonio Micheli, 2 – I-50121 Firenze (Italy)
Tel.: +39-055-2756449; email: francesco.alberti@unifi.it

