

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

03

il
paesaggio

nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica

assunti teorici ed esperienze



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.



Edizioni Scientifiche Italiane

**Centro Interdipartimentale
di Ricerca L.U.P.T (Laboratorio di
Urbanistica e Pianificazione Territoriale)**

Università degli Studi di Napoli Federico II



**Rivista Internazionale semestrale
di Cultura Urbanistica**

Direttore responsabile

Mario Coletta Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Robert-Max Antoni Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Cristina Bianchetti Università degli Studi di Torino
Pierre Bernard Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Roberto Busi Università degli Studi di Brescia
Maurizio Carta Università degli Studi di Palermo
Pietro Ciarlo Università degli Studi di Cagliari
Biagio Cillo Seconda Università degli Studi di Napoli
Loreto Colombo Università degli Studi di Napoli Federico II
Giancarlo Consonni Politecnico di Milano
Enrico Costa Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Concetta Fallanca Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
José Fariña Tojo ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Francesco Forte Università degli Studi di Napoli Federico II
Adriano Ghisetti Giavarina Università degli Studi di Chieti Pescara
Pierluigi Giordani Università degli Studi di Padova
Francesco Karrer Università degli Studi di Roma La Sapienza
Giuseppe Las Casas Università degli Studi della Basilicata
Giuliano N. Leone Università degli Studi di Palermo
Rosario Pavia Università degli Studi di Chieti Pescara
Giorgio Piccinato Università degli Studi di Roma Tre
Daniele Pini Università di Ferrara
Piergiuseppe Pontrandolfi Università degli Studi della Basilicata
Amerigo Restucci Università Iuav di Venezia
Mosè Ricci Università degli Studi di Genova
Arturo Rigillo Università degli Studi di Napoli Federico II
Giulio G. Rizzo Università degli Studi di Firenze
Inés Sánchez de Madariaga ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Oriol Nel·lo Colom Universitat Autònoma de Barcelona
Michael Schober Università di Freising (Germania)
Paolo Ventura Università degli Studi di Parma

Coordinamento editoriale

Raffaele Paciello

Comitato centrale di redazione

Antonio Acierno (Caporedattore)
Teresa Boccia e Giacinta Jalongo (coord. relazioni internazionali) Biagio Cerchia, Tiziana Coletta, Federico Cordella, Gianluca Lanzi, Valeria Mauro, Angelo Mazza, Francesca Pirozzi, Mariarosaria Rosolia, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche

Massimo Maria Brignoli (Milano), Michèle Pezzagno (Brescia), Gianluca Frediani (Ferrara), Michele Zazzi (Parma), Michele Ercolini (Firenze), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (Roma), Matteo Di Venosa (Pescara), Antonio Ranauro (Napoli), Remo Votta e Viviana Cappiello (Potenza), Domenico Passarelli (Reggio Calabria), Francesco Lo Piccolo (Palermo), Francesco Manfredi Selvaggi (Campobasso), Maria Valeria Mininni (Bari), Beatriz Fernández de Águeda (Madrid)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T.

Paride Caputi (Progettazione Urbanistica), Ernesto Cravero (Geologia), Amato Lamberti (Sociologia), Romano Lanini (Urbanistica), Giuseppe Luongo (Vulcanologia), Luigi Piemontese (Pianificazione Territoriale), Antonio Rapolla (Geosismica), Guglielmo Trupiano (Gestione Urbanistica), Giulio Zuccaro (Protezione ambientale)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T.

Maria Scognamiglio

Traduzioni

Sara Della Corte (spagnolo), Ingeborg Henneberg (tedesco), Valeria Sessa (francese), August Viglione (inglese)

Edizione

ESI Edizioni - Via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli
Telefono +39.081.7645443 pbx - Fax +39.081.7646477
Email info@edizioniesi.it

Impaginazione e grafica

Zerouno | info@zerounomedia.it

Autorizzazione del Tribunale di Napoli N. 46 del 08.05.2008
Direttore responsabile Mario Coletta

il
paesaggio

**nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica**

assunti teorici ed esperienze

il paesaggio nella storia, nella cultura, nell'arte e nella progettazione urbanistica; assunti teorici ed esperienze

Sommario

Editoriale

Interventi

- Un ejemplo de cirugía sobre el paisaje de las infraestructuras en la periferia metropolitana: el Parque Lineal de Rivas Vaciamadrid. Madrid. España.
Eduardo DE SANTIAGO, Isabel GONZÁLEZ, Lourdes JIMÉNEZ, Paula OLMOS 27
- Verso l'ascea di domani
di Guido FERRARA e Giuliana CAMPIONI 37
- Integrare paesaggio, ambiente e territorio. Il caso del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Crotone
di Concetta FALLANCA 47
- L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio
di Marco CILLIS 57
- Paesaggio toscano: mito, icone e realtà
di Mariella ZOPPI 67
- Safetyscape: tra landscape ed in-scape. Paura e fiducia nella costruzione del paesaggio urbano
di Antonio ACIERNO 75
- Note sulla pianificazione territoriale e la tutela del paesaggio in Italia
di Paolo VENTURA 87
- I caratteri tipicizzanti il paesaggio dei grandi laghi lombardi
di Roberto BUSI 103
- Il Paesaggio della Città nella ricostruzione
di Nicola Giuliano LEONE 115
- Lo spazio rurale e le politiche di sviluppo
di Guglielmo TRUPIANO 129
- La tutela del paesaggio: note e riflessioni
di Stella CASIELLO 145
- El planejament territorial a Catalunya, avui.
de Juli ESTEBAN i Noguera 145

Rubriche

Safetyscape: tra landscape e in-scape. Paure e fiducia nella costruzione del paesaggio urbano

di Antonio ACIERNO

Con la Convenzione Europea sul Paesaggio si è affermata un'interpretazione più ampia dei paesaggi, non considerando solo gli elementi prevalentemente naturali o eccezionali, ma anche quelli urbani, degradati e della vita quotidiana, che meritano almeno la stessa attenzione. Nel saggio si propongono alcune riflessioni sul paesaggio urbano contemporaneo, generalmente descritto come sofferente, degradato e immagine evidente del malessere dell'odierna società urbana. La riflessione viene condotta facendo riferimento alla crescente sensazione di insicurezza percepita negli spazi pubblici. Alla tradizionale concezione del paesaggio come landscape, cui si contrapponeva, l'in-scape, manifestazione del mondo percettivo interiore, si propone una terza categoria, il safetyscape, estrinsecazione di un paesaggio sicuro che riconcilia la percezione personale con la qualità dello spazio fisico.

Safetyscape: between landscape and in-scape. Fears and faith in the building of an urban landscape.

With the European Convention on landscape a broader interpretation of landscapes has been established, by not only considering the natural or exceptional elements but also the urban ones, on a lower level and having to do with daily life, which deserve at least as much attention as the other elements. In this essay a number of observations are made on the contemporary urban landscape, generally described as ailing, degraded and a reflection of the woes of contemporary urban life. This study has been carried out with reference to the growing sensation of the lack of safety in public places. To the traditional concept of landscape as "landscape" there is placed the "in-scape" which is an expression of the inner perceptive world, we can now propose a third category, or the safetyscape, an example of the safe landscape which reconciles one's personal perception of safety with the quality of the surrounding physical space.

Safetyscape: entre landscape et in-scape. Craintes et confiance dans la construction du paysage urbain

La Convention Européenne du Paysage a imposé une plus large interprétation de la notion de paysage, interprétation qui tient compte non seulement des éléments pour la plupart naturels ou exceptionnels, mais aussi des paysages urbains dégradés ou appartenant à la vie quotidienne, également dignes d'attention. Cet essai propose quelques réflexions sur le paysage urbain contemporain, généralement décrit comme souffrant et dégradé, symbole éclatant du malaise de la société urbaine d'aujourd'hui. Le discours se développe autour de cette sensation croissante d'insécurité que l'on perçoit dans les espaces publics. Voici qu'une troisième catégorie vient s'ajouter à la conception traditionnelle de paysage comme landscape, opposé à l'in-scape, manifestation du monde perceptif intérieur. Il s'agit du safetyscape, extériorisation d'un paysage sûr qui permet de réconcilier la perception personnelle avec la qualité de l'espace physique.

paesaggio

Safetyscape: entre landscape e in-scape.

Miedos y confianza en la construcción del paisaje urbano

Con la Convención Europea del Paisaje se ha afirmado una interpretación más amplia del concepto de paisaje, que ya incluye no sólo los elementos naturales o excepcionales, sino también los elementos urbanos, degradados y procedentes de la vida cotidiana, que merecen la misma consideración. En el ensayo se proponen algunas reflexiones sobre el paisaje urbano contemporáneo, generalmente descrito como sufriente, degradado e imagen evidente de la sociedad urbana de hoy y de su malestar. La reflexión está basada en la creciente sensación de inseguridad percibida en los espacios públicos. Además del concepto tradicional de paisaje como landscape, contrapuesto al in-scape (manifestación del mundo perceptivo interior) se propone una tercera categoría, el safetyscape, manifestación de un paisaje seguro que reconcilia la percepción personal con la calidad del espacio físico.

Safetyscape: Zwischen Landscape und In-scape.

Angst und Vertrauen beim Bau einer Stadtlandschaft

Bei der Europäischen Landschaftskonferenz hat sich eine weitgehende Interpretation der Landschaften durchgesetzt, die nicht nur die natürlichen und aussergewöhnlichen Elemente in Betracht zieht, sondern auch die städtischen, die degradierten und die des täglichen Lebens. Sie verdienen die gleiche Aufmerksamkeit. Im Essay werden einige Gedanken vorgeschlagen über die heutige Stadtlandschaft, die generell als leidend, degradiert und als sichtbares Bild der vielfach kranken heutigen Gesellschaft beschrieben wird. Die Überlegungen werden in Bezug auf die wachsende Wahrnehmung der Unsicherheit in öffentlichen Orten geführt. Dem traditionellen Konzept der Landschaft als "Landscape" als Aussenwelt, steht "in-scape" als Ausserung der Innenwelt gegenüber. Es bietet sich eine dritte Kategorie an, die "Safetyscape". Sie ist die Ausserung einer sicheren Landschaft, die die persönliche Wahrnehmung mit der Qualität des Reinen vereint.

Safetyscape: tra landscape ed in-scape. Paura e fiducia nella costruzione del paesaggio urbano

di Antonio ACIERNO

Con la firma della Convenzione Europea sul Paesaggio nel 2000 si è aperto uno scenario nuovo nell'approccio al paesaggio, che tuttavia sembra solo parzialmente essere confermato dalla recente legislazione nazionale. La Convenzione introduce non solo una definizione nuova, ma ne allarga soprattutto l'oggetto riconoscendo che *"...il paesaggio è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati, come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana"*.

Si afferma un'interpretazione ampia dei paesaggi, non considerati solo elementi eccezionali, così come storicamente introdotto dalla legislazione italiana di settore e velatamente riproposto dal nuovo Codice del 2004¹, recentemente integrato. Se si considera che la popolazione mondiale concentrata nelle aree urbane ha superato quella rurale e che l'80% dell'economia reale interessa le grandi aree metropolitane nei paesi avanzati, allora i paesaggi urbani, degradati e non, diventano una priorità nell'agenda politica e meritano almeno la stessa attenzione rivolta ai paesaggi naturali e/o eccezionali.

Si propongono, pertanto, alcune riflessioni sul paesaggio urbano contemporaneo, generalmente descritto come sofferente, degradato e immagine evidente del malessere dell'odierna società. La riflessione viene condotta facendo riferimento ad un indicatore largamente dibattuto negli ultimi anni, che riesce ad esprimere in maniera diretta il malessere del paesaggio urbano: la crescente sensazione di insicurezza percepita negli spazi pubblici che sta orientando le politiche di governo nazionale e locale, le abitudini e gli stili di vita, gli approcci e gli orientamenti professionali nelle pratiche di progettazione del territorio.

Alla tradizionale concezione del paesaggio come *landscape*, inteso quale espressione sensibile della natura esteriore, cui si contrapponeva, soprattutto in campo artistico-filosofico, l'*in-scape*, termine che non ha il corrispondente in italiano e che può essere inteso come manifestazione del mondo interiore, si propone una terza categoria, il *safetyscape*, estrinsecazione di un paesaggio sicuro, non solo in termini fisici e funzionali ma coinvolgenti la "percezione" personale dello spazio-relazione urbano, come si avrà modo di comprendere meglio nelle considerazioni che seguono.

L'analisi del rischio e della percezione di insicurezza è diventata una caratteristica della società contemporanea, tanto che il pensiero sociologico degli ultimi vent'anni ha coniato l'attributo di "società del rischio" per identificare la società post o tardo moderna². Il rischio e la relativa

¹ Nel nuovo "Codice dei Beni culturali e del Paesaggio", D.Lgs. 22 Gennaio 2004 n. 42, corretto ed integrato con il dl 24 marzo 2006 n. 157 nonché con il D.L. 26 marzo 2008, all'art. 134, di rimando agli articoli di dettaglio, si riportano le definizioni di beni paesaggistici, recuperando quelle introdotte dalle leggi precedenti, associando i beni paesaggistici a quelli culturali marcando il carattere di eccezionalità, mentre scompaiono i concetti di paesaggi della vita quotidiana e di paesaggi degradati.

² Cfr. i volumi di Beck, Giddens, Luhmann, Baumann indicati in bibliografia, solo per citare alcuni dei più noti.

ricerca della sicurezza sono diventati un'attività routinaria, espressa attraverso legislazioni e professionalità pertinenti in tutti i paesi dell'Occidente avanzato. Si è sviluppata un'industria commerciale della sicurezza ed un marketing associato, così come in campo politico elettorale, che tende ad amplificare le paure, le ansie e le incertezze della vita contemporanea.

Bauman (2008) sostiene che il potere politico e economico, non più in grado di garantire l'assistenza e la previdenza sociale, intimorisce i cittadini, alimentando paure ingiustificate, tra le quali la criminalità, al fine di distrarli affinché spostino la propria attenzione e le richieste, non verso i costosi istituti di assistenza sociale bensì verso una generale protezione. Si individua così un passaggio epocale dal tradizionale Stato sociale allo *Stato dell'incolumità personale*, mettendo a nudo la pervasiva retorica della paura alimentata da media e politica.

Il vero rischio in tale clima è che la società perda fiducia in se stessa e nelle proprie capacità di costruire un "mondo futuro possibile" (Harvey D.).

La vita basata sulla pressante consapevolezza del rischio indubbiamente produce effetti diversi da una fondata sulla fiducia, la speranza e l'esplorazione. La consapevolezza del rischio e la ricerca di sicurezza sono i fondamenti di un approccio progettuale e gestionale che costruisce spazi e li attrezza con dispositivi tecnologici di controllo, barriere, dissuasori e recinti. Inoltre, l'informazione e la comunicazione, gestiti dall'industria mass mediatica, giocano un ruolo significativo nella costruzione di una società ansiogena, dove anziani, donne, bambini e in generale tutti i soggetti più deboli, evitano di frequentare gli spazi pubblici e si rinchiodano in luoghi apparentemente più sicuri, solo perché segregati e privatizzati.

Nella società contemporanea sembra essere completamente scomparsa l'altra faccia, positiva, del rischio, ovvero l'opportunità di cambiare e di migliorarsi; la paura e la consapevolezza dei pericoli hanno giocato un ruolo fondamentale nella crescita e nello sviluppo dell'uomo sin dai tempi preistorici, e la ricerca dell'ignoto ha permesso all'uomo di scoprire nuovi territori e di allargare gli orizzonti non solo fisici ma anche intellettuali.

Alla costruzione sociale dell'insicurezza percepita negli spazi urbani stanno contribuendo negli ultimi anni, soprattutto in Italia dove il fenomeno è piuttosto nuovo, anche altri sentimenti quali quello xenofobo, riacceso dall'ondata migratoria che sta interessando tutte le nazioni industrializzate. Bauman³ definisce la *mixofobia*, ovvero la paura di mescolarsi dei diversi gruppi sociali, come uno dei mali urbani contemporanei, revival derivato dal processo di globalizzazione e individualizzazione in atto, che è soprattutto paura del diverso e volontà, per chi ne ha i mezzi, di isolarsi dall'altro.

La crescente presenza degli immigrati e una questione che sta investendo sempre più la "forzezza Europa"⁴ e che accomuna le aree del nostro Paese a tante altre dei partners europei.



Centro storico di Napoli - Quartiere Montecalvario. Piazza recentemente attrezzata con progetto Urban, e subito dopo completamente vandalizzata.



Periferia di Napoli. Quartiere De Gasperi a Ponticelli.



Villa comunale di Napoli, recentemente recintata per motivi di sicurezza e manutenzione, ripristinando la segregazione originaria quando fu costruita nel '700 come luogo di passeggio per la nobiltà e l'accesso al popolo era tassativamente vietato.

³ Bauman Z., 2005, *Fiducia e paura nella città*, Mondadori, Milano.

⁴ Dalle recenti indagini commissionate dal governo europeo emerge come ormai sia superiore al 30% la quota di chi guarda con diffidenza coloro che sono percepiti come "stranieri". L'Italia purtroppo, nonostante il minor numero di stranieri ospitati rispetto ad altri paesi dell'UE, detiene il primato in questa classifica: quasi un italiano su due vede nell'immigrato un pericolo per l'ordine pubblico (46,1%), più di un terzo lo vive come minaccia per il proprio posto di lavoro (32,2%), più di un quarto teme per le sorti della propria identità culturale (27,3%). In sostanza, nel nostro Paese, la parola "immigrato" pare suscitare comportamenti ansiosi e irrazionali che poco hanno a che fare con la realtà.

In risposta alle nuove paure e all'emergente istanza sociale, le politiche di sicurezza intraprese negli ultimi anni riguardano non solo i tradizionali interventi di carattere repressivo, fondati sull'organizzazione innovativa delle forze dell'ordine, ma sono spesso accompagnate da politiche sociali, volte a ridurre il disagio dei ceti più deboli, mediante programmi di occupazione e di formazione. A queste si sono aggiunti, più recentemente, anche interventi sulla città fisica, pertinenti l'architettura e l'urbanistica, attraverso quelle che sono definite politiche di prevenzione "situazionale" (riqualificazione urbana, illuminazione delle strade, programmi di manutenzione di parchi e spazi pubblici, ma anche installazione di telecamere a circuito chiuso, uso di metal detector, ingressi sorvegliati, ecc.) le quali hanno l'obiettivo di ridurre i reati spaziali e la percezione di insicurezza negli spazi pubblici della città.

La città contemporanea si presta oggi più di qualche decennio fa a fornire uno sfondo credibile alle nuove preoccupazioni sociali, a rappresentare uno scenario nel quale agiscono efficacemente i "costruttori di paure"⁵ (Mela, 2003), radicando nell'opinione pubblica la convinzione che lo spazio pubblico urbano sia più insicuro e che i suoi frequentatori siano più vulnerabili di prima.

E' facilmente riscontrabile che la solitudine e l'anonimato, tipiche di tante zone periferiche della città contemporanee, generino frustrazioni e paure, così come, d'altro canto, la perdita di intimità e l'incremento del controllo sociale derivati dai nuovi mezzi tecnologici che caratterizzano i paesaggi⁶ nelle aree urbane centrali. Inoltre, le grandi concentrazioni umane riscontrabili nelle città in occasione di eventi particolari possono incutere sensazioni di paura, ma anche le città vuote nei fine settimana o durante i periodi di vacanza, ulteriori fenomeni caratterizzanti il paesaggio urbano.

La vita dei cittadini della metropoli è caratterizzata dall'ansia e dal disagio, tuttavia la paura nella città non è un fenomeno esclusivo dei nostri tempi, e in ciascun periodo storico i cittadini hanno riflesso sempre la tipicità delle situazioni sociali ed urbane dell'epoca. Evitando in questa sede un excursus storico, seppur interessante, circa il ruolo delle paure dalle città dotate di cinta muraria fino alla città borghese ottocentesca, che se ne liberava per rispondere alle nuove esigenze ed esporsi a nuove paure tipiche dell'emergente società industriale, si ritiene utile soffermarsi solo su alcuni elementi significativi dell'ultimo mezzo secolo, durante il quale si sono sovrapposti i disagi della crescente motorizzazione a quelli relativi alla densità e varietà sociale, cui si sta facendo riferimento.

La città tradizionale si caratterizzava per la trama continua dei suoi spazi pubblici (strade commerciali, marciapiedi, piazze, giardini, ecc.) almeno fino al secondo dopoguerra, mentre oggi stiamo assistendo alla progressiva affermazione di nuovi paradigmi che privilegiano la frammentazione, la specializzazione funzionale delle sue parti e l'introversione unita alla privatizzazione degli spazi.

⁵ Amendola G., (a cura di), 2003, *Paure in città. Strategie ed illusioni delle politiche per la sicurezza urbana*. Napoli, Liguori Editore. Per "costruttori delle paure" s'intendono le imprese che ricavano profitti dal settore della sicurezza e la classe politica che fonda la propaganda elettorale su questi temi.

⁶ Città come Francoforte possiedono una rete di telecamere a circuito chiuso che copre l'80% della rete stradale cittadina, ed il fenomeno è in crescente diffusione. Anche la città di Napoli si è recentemente dotata di un simile sistema nelle zone commerciali centrali, considerate più a rischio di microcriminalità predatoria.

La qualità delle strade urbane è progressivamente degenerata nel tempo da quando si è iniziato a progettare la città pensando prevalentemente all'auto e alla mobilità. Le strade hanno preso ad allargare le dimensioni della carreggiata, allontanando il pedone dal fronte degli edifici, e spesso relegandolo in spazi di sicurezza, quali sovrappassi e sottopassi senza luce ed aria, inserendolo in un sistema di dispositivi sincronizzati semaforici e in percorsi obbligati protetti che impediscono l'interferenza con le auto. Il paesaggio urbano moto-dipendente, nei casi migliori in cui siano state rispettate le norme della buona progettazione stradale, si propone oggi con carreggiate spesso molto ampie, con percorsi obbligati, orrendi dissuasori appartenenti ormai di diritto all'arredo urbano, con ponti pedonali, segnaletica ridondante fatta soprattutto per le auto, aree di parcheggio che creano pause urbane dissonanti con la pedonalità. Nella seconda metà del Novecento è aumentata a dismisura la quantità di persone che utilizza l'auto e che ha rinunciato a camminare a piedi, ad usare la bicicletta o il trasporto pubblico in favore dell'uso dell'auto privata, soprattutto nei quartieri periferici e nei sobborghi intorno alle grandi città. Quello che è ancora più preoccupante, oggi, è che il processo di motorizzazione non si è arrestato, come dimostrano il numero crescente di auto vendute negli ultimi anni, spesso indotto dai governi nazionali con l'introduzione di normative e dispositivi tecnologici che vantano di ridurre le emissioni inquinanti. Al di là del rinnovamento del parco auto la crescita della vendita delle auto è dovuta anche alla trasformazione del territorio con l'incalzante *dispersione* insediativa, con prevalente modello tipologico della casa monofamiliare, che sta caratterizzando lo sviluppo urbano degli ultimi anni. E' pur vero che in molti centri storici si stanno moltiplicando le isole pedonali, ma dobbiamo constatare che ciò avviene mentre si amplia in maniera del tutto squilibrata l'uso dell'auto e l'incremento di infrastrutture stradali nelle corone periferiche e periurbane immediatamente prossime.

Oggi si osserva la tendenza a progettare piccole isole di sicurezza dove si cerca di ridurre i rischi all'interno di spazi controllati e impoveriti nell'offerta funzionale. In testa a queste tipologie si riconoscono i "grandi centri commerciali" che propongono gallerie di negozi, strade interne, piazze coperte corredate di esercizi di ristoro, grandi contenitori per lo svago come sale multicinema, e talvolta spazi sportivi come campi da tennis o addirittura piste da sci. Si propongono con architetture interne di discreta qualità e una veste accattivante, talvolta richiamandosi agli esterni storici con fontane e sculture; all'esterno ampi spazi per il parcheggio degli autoveicoli dotati di circuiti di telecamere e vigilanza privata che impediscono a categorie indesiderate (barboni, nomadi, mendicanti, etc.) di entrare, privatizzando uno spazio tradizionalmente pubblico. Nella progettazione degli interni commerciali può rinvenirsi una soggiacente cultura ed interpretazione della civiltà come "arte di vivere la città" che si è venuta determinando nella seconda metà dell'800, di una concezione dello spazio pubblico fatto per la passeggiata, la sosta ai caffè di moda e la borghese conversazione domenicale, che ricorda alcune delle rappresentazioni impressioniste dei parchi e giardini parigini, dalle quali sembrava emergere una visione della vita pubblica limitata a queste attività⁷.



Incrocio stradale.

⁷ A tal proposito si veda l'interessante saggio di Iain Borden, direttore della Bartlett School of Architecture della UCL di Londra, *Stimulating senses in the public realm*, disponibile su <http://www.an.co.uk/publications/article/341492/>



Interno di un centro commerciale



Nuova stazione della funicolare di Montesanto a Napoli. In pochi metri quadrati sono installate ben cinque telecamere.

Si sostiene che questi luoghi rispondono alla diffusa domanda sociale di sicurezza e sono in crescita anche altri siti della città che stanno assumendo la veste di centri commerciali: sono sempre di più gli aeroporti, le stazioni ferroviarie, i musei, le gallerie a dotarsi di negozi, vigilanza privata e telecamere. Bisogna riconoscere che i centri, commerciali e pseudo tali, certamente offrono maggiore sicurezza ma non possono offrire la ricchezza della vita urbana; lo spazio interno dei centri commerciali è uno spazio del “libero consumo protetto” dove si svolgono solo poche attività, come passeggiare, spendere, sedersi e mangiare, ma questo non può esaurire la miriade di attività che si possono incontrare nello spazio pubblico urbano, e pertanto il rischio reale è quello di dimenticarsi cosa sia realmente il carattere dell’*agorà* urbana.

Nel progettare il paesaggio urbano sarebbe necessario ricordarsi che la città delle relazioni è prodotta da ciascuno di noi e che le attività pubbliche non sono solo passeggiare, comprare, sedersi e mangiare, ma ognuno di noi usa lo spazio per motivi diversi e lo percepisce secondo il proprio vissuto e in maniera diversa secondo le stagioni della vita e il mutare degli umori. Si potrebbe dire che lo spazio pubblico deve essere prodotto da ciascuno di noi quotidianamente e non può essere controllato dall’alto, confinando gli utenti in grandi scatole del consumo apparentemente prive di rischi ma anche di novità, di sorpresa e di esplorazione. Ciascun cittadino deve assumersi i probabili rischi insiti nella vita urbana che sono il giusto dazio per acquisire la libertà di movimento nella città. Il paesaggio urbano deve proporre esperienze diversificate, non ridotte a quelle volute dal pensiero mercatista dominante, e in tale direzione vi sono interessanti proposte di attività altrimenti classificabili come pericolose⁸. Il paesaggio urbano deve proporre forme e spazi stimolanti e non omologati entro la categoria consumistica-sicuritaria; la vita urbana è caratterizzata dalle attività più disparate dove coesistono rischi e pericoli e la progettazione urbana e urbanistica dovrebbe orientarsi verso la costruzione di spazi provocatori e dinamici, dove possano coesistere spazi fisici differenti, attività temporalmente espletabili, con percezioni ed emozioni eterogenee e consapevoli delle diverse e personali interpretazioni dello spazio, nel solco di una cultura dell’esplorazione e della fiducia.

In risposta ad una delle fonti ansiogene percepite nello spazio pubblico, cui si faceva riferimento sopra, un altro aspetto importante, di cui tener conto nella progettazione dei nuovi paesaggi urbani, è la risoluzione dei conflitti generati con le nuove popolazioni immigrate. E’ necessario, pertanto, comprendere come e in che misura lo spazio è utilizzato dalle comunità immigrate ed è condiviso con le popolazioni locali.

A tal fine la città va intesa nelle sue diverse accezioni: la città fisica fatta di vuoti e di pieni, di strade ed edifici; la città delle relazioni frequentata da individui, famiglie, gruppi, etnie e, infine, la città vissuta, costituita dalle percezioni sociali. Tutti questi aspetti sono significativi nei processi di integrazione delle comunità straniere all’interno del tessuto urbano.

La città, secondo la concezione ecologica (Scuola di Chicago), è luogo di conflitti ed adattamenti tra i diversi gruppi che tendono “naturalmente” a produrre processi di

⁸ Per esempio, Iain Borden propone provocatoriamente l’uso dello skateboard (skateboarding) come esperienza nuova che conduce i ragazzi a vivere la strada e gli spazi pubblici, che educa all’autogestione e alla condivisione dello spazio con altre categorie sociali. Cfr. il suo volume del 2001, *Skateboarding, space and the city: architecture and the body*, Oxford, Berg.

segregazione, appropriazione, integrazione, ecc. Lo spazio diventa chiave di lettura per osservare i tentativi di integrazione e per descrivere le relazioni istituitesi tra residenti ed immigrati, poiché la città è un dispositivo spazio-relazionale che può contribuire ad includere e/o escludere gli abitanti (La Cecla, 2000).

Le analisi sui processi di urbanizzazione delle comunità straniere hanno messo in evidenza quanto questi siano dipendenti dallo spazio, dalle relazioni e dalle opportunità di comunicazione.

Lo studio dei processi di integrazione, secondo l'approccio territoriale-spaziale, si traduce nella comprensione dei meccanismi segregativi che distribuiscono gli stranieri nelle diverse aree della città. Gli immigrati sono, inoltre, più portati degli altri abitanti, a marcare il territorio sulla scena urbana pubblica, ad essere "visibili" per l'affermazione della propria identità. Il tempo trascorso negli spazi pubblici è molto più alto rispetto ad un residente medio che vive e lavora nella città. Inoltre, la mobilità spaziale dell'immigrato è molto più elevata ed è conseguenza dell'approccio mentale dello straniero che ha scelto nella propria vita di errare alla ricerca di una condizione migliore per sé e la propria famiglia: molti immigrati nei primi mesi di stanziamento girovagano senza meta nella città solo per conoscerla, per appropriarsene e per affermare la propria territorialità. La città pertanto è un sistema naturale che coltiva e distribuisce un valore fondamentale: la "realizzazione del sé".

In alcune ricerche⁹ si è constatato che le modalità mediante le quali gli immigrati cercano risposta alle proprie esigenze di costruzione di una nuova identità in un territorio nuovo e molto spesso "ostile", si attuano attraverso tre meccanismi fondamentali: l'uso intensivo degli spazi pubblici (piazze, strade, giardini, ecc.) rappresentante la "socialità di ripiego"; le relazioni e gli incontri che si svolgono nelle abitazioni private che costituisce la "socialità casalinga"; infine, la "socialità conquistata" che avviene in strutture e spazi una volta utilizzati da popolazioni autoctone e ora passati nelle mani degli immigrati. Progettare il paesaggio urbano tenendo conto anche di questi nuovi meccanismi di uso, appropriazione e condivisione dello spazio pubblico, costituisce un obbligo nel campo delle pratiche di pianificazione e progettazione urbanistica.

Un altro paradosso del pensiero urbanistico contemporaneo è dato dall'enfasi riposta sulla "creatività" che viene chiesta ad amministratori, architetti, urbanisti, cittadini per costruire città nuove e migliori capaci di competere nel mondo globale, ma allo stesso tempo le paure del crimine, del traffico crescente, dello straniero sembrano orientare la progettazione degli spazi residenziali e commerciali verso modelli castigati, ripetitivi, incapaci di esprimere la vitalità e la ricchezza di una città realmente mista, interetnica e libera. Oggi si chiede molto alla progettazione delle città, che siano ecologicamente sostenibili, esteticamente soddisfacenti, socialmente vivibili, qualità da perseguire attraverso la pedonalità diffusa associata ad una mobilità pubblica efficiente, la costruzione di una rete continua di spazi-corridoi in cui vi sia un'alta "intensità urbana" (capacità di attrarre persone e di permettere scambi interpersonali e sociali intensi).

9 Cfr. il sito del Cestim, archivio documentale sui fenomeni migratori (<http://www.cestim.it/>). In particolare la ricerca su *Habitat urbano e immigrazione* di M. Poledrini.

Progettare il paesaggio urbano significa porre attenzione alle componenti *morfologica*, *funzionale* e soprattutto *percettiva* in un mondo globalizzato dove l'informazione e la costruzione delle nostre rappresentazioni/percezioni (*in-scape*) dello spazio, sociale ed anche fisico, dipendono dal marketing mass mediatico

Gli individui percepiscono lo spazio in maniera personale, in conseguenza delle proprie esperienze di vita e di crescita interiore, ciascuno individuo ha avuto esperienze differenti dall'altro ed interpreta difformemente lo spazio, pertanto anche quando gli urbanisti e gli architetti progettano uno spazio pubblico devono aspettarsi interpretazioni discordanti da parte degli utenti. Questo rappresenta un conflitto progettista/utente noto nelle pratiche di trasformazione del territorio ma nel caso dei rischi si evidenzia in maniera significativa. I calcoli dei rischi e dei potenziali incidenti o minacce presenti nello spazio non possono rispondere a logiche oggettive, ma ciascuno percepirà i pericoli dello spazio secondo il proprio vissuto¹⁰. Oggi, non c'è dubbio che sta prendendo piede un "atteggiamento paranoico" riguardo l'insicurezza degli spazi pubblici, tale da far immaginare pericoli in agguato in ogni angolo di strada, di piazza o di un parco.

La scienza psicologica e sociologica è incline a credere che vi siano molte altre motivazioni che inducono i soggetti sociali deboli a provare ansie e paure circa possibili rapine ed aggressioni, come, per esempio, gli anziani che avvertono un disagio di altra natura, dipendente più dal crescente disinteresse per chi è uscito dal mondo produttivo da parte di una società efficientista e fondata sul successo personale, che non dalla concreta probabilità di essere vittima di un reato predatorio.

Gli spazi pubblici ben progettati che sembrano funzionare garantendo libera circolazione e scambi interpersonali, sono quelli dove probabilmente i progettisti hanno individuato il giusto mix di funzioni e la scala fisica adeguata che permette alle diverse categorie di fruitori e alle diverse percezioni di coesistere.

In alcuni recenti interventi di progettazione dello spazio pubblico nel Regno Unito, in Olanda e nei Paesi Scandinavi¹¹ la percezione del rischio, ovviamente controllata e gestita, diventa uno stimolo alla percezione sensoriale per i suoi utenti. Si sta aprendo una prospettiva nuova nella progettazione che, superando le paranoiche paure della società contemporanea, tenta di recuperare comportamenti di libera e responsabile fruizione dello spazio, nel quale poter convivere e condividere attività con le diverse categorie di fruitori. La progettazione urbana

¹⁰ La scienza psicologica ha dimostrato come lo spazio pubblico della città contemporanea, spesso descritto come caotico e dispersivo, può essere interpretato in maniera completamente differente in conseguenza delle proprie esperienze avute da bambino in una fase di formazione della personalità. Alcune persone avvertono il caos e sono alla ricerca di ordine e regole nella costruzione fisico-funzionale dello spazio mentre altre, inclini ad avvertire il senso di abbandono, preferiscono spazi vitali e pieni di oggetti, persone ed attività. La psicoanalisi di Freud e Jung agli inizi del Novecento schematizzava in maniera semplicistica questi atteggiamenti con la nozione di personalità "introvertita" ed "estroversa", che rendono la misura del dibattito e della ricerca scientifica che si è sviluppata in seguito nella disciplina. Cfr. il saggio di Dorothy Howe, *The assessment of risk is a very personal affair*, nel volume del CABE's 2005.

¹¹ A proposito si consulti l'attività del CABE Space (www.cabe.org.uk/streets) e in particolare i due volumi sulla progettazione dello spazio pubblico in relazione ai rischi, *Living with risk. Promoting better public space design*, che propone dieci casi studio e il report *What are we scared of? The value of risk in designing public space*, disponibili sul sito web.

ed urbanistica possono fornire il loro contributo ad un cambiamento di rotta nella deriva ansiogena e securitaria del paesaggio urbano, prevedendo spazi articolati, predisposti ad accogliere attività e funzioni diverse, gruppi ed etnie differenti e soprattutto una rinnovata pedonalizzazione degli spazi¹².

Si cita solo uno dei positivi esempi di riqualificazione urbana, tra l'altro piuttosto noto, nel quale è riscontrabile la creazione di uno spazio pubblico stimolante, vitale, dinamico e allo stesso tempo sicuro, dove i comportamenti vandalici e microcriminali sono stati enormemente ridotti: Brindleyplace nella città di Birmingham¹³.

Brindleyplace rappresenta il più grande intervento di rigenerazione urbana nel Regno Unito che ha affrontato il tema dei processi di dismissione industriale (*landscape degradato*) incentrando il piano strategico e il masterplan soprattutto sulla qualità del disegno urbano e sulla riqualificazione degli spazi pubblici. Brindleyplace, in particolare, è considerato un modello da imitare perché esempio di un luogo, esteticamente attraente, dove le persone possono lavorare, fare shopping, passeggiare, studiare, giocare, socializzare in piena sicurezza. Il cuore dell'intervento è costituito da una vasta piazza divisa in tre settori distinti dotati di forti peculiarità, diventata una delle zone più vitali e frequentate della città ed oggi è visitata da quattro milioni di turisti l'anno.

La questione della sicurezza urbana è stata posta al centro del progetto di riqualificazione che ha puntato soprattutto a restituire un ambiente urbano capace di infondere benessere e comfort, quali obiettivi prioritari per il successo anche immobiliare dell'intera operazione.

La percezione da parte dell'utente di un paesaggio sicuro (*safetyscape*) è stata pienamente ottenuta attraverso una equilibrata mixité di usi e di tempi di utilizzazione che fanno di Brindleyplace un luogo che vive 24 ore al giorno. Anche sul piano strettamente legato alla prevenzione dei crimini spaziali, Brindleyplace ha raggiunto un record: dal 2002, anno di conclusione del progetto, al 2007 è stato registrato un solo atto vandalico e tre furti d'auto negli ampi parcheggi adiacenti che ospitano milioni di auto l'anno¹⁴.

Il ridisegno delle facciate dei vecchi edifici, la costruzione di nuovi, la riqualificazione degli spazi scoperti corredati di fontane, sculture ed arredo, il nuovo rapporto con l'acqua di attraversamento del centro, la prevalente pedonalizzazione hanno determinato spazi chiari, visibili e di facile orientamento per i fruitori, riconciliando la percezione personale con la qualità dello spazio fisico.

12 In molti paesi anglosassoni, e soprattutto negli USA, da qualche anno è stato coniato il termine di Walkable Urbanism, che sta ad indicare la tendenza a costruire insediamenti con prevalenza di aree pedonali, che riscuotono notevole successo confermato dall'andamento del mercato immobiliare. Cfr. il sito www.brookins.edu

13 Birmingham è la seconda città più popolata di Inghilterra, con un passato di grande centro commerciale ed industriale. Durante il secondo conflitto subì notevoli danni e fu quasi interamente ricostruita tra gli anni '50 e '60, elevando una vera "selva di cemento" densa di infrastrutture, sottopassi, edifici produttivi e residenziali. Da un decennio ha avviato il recupero di ampie parti del centro cittadino.

14 E' pur vero che sono state applicate anche misure tradizionali di prevenzione, quali l'installazione di telecamere e il pattugliamento diffuso di vigilanza privata, ma come ben è noto, l'applicazione di tali misure non garantisce l'effettiva efficacia.



Brindleyplace a Birmingham



Brindleyplace a Birmingham



Centenary Square a Birmingham



Masterplan della zona est di Birmingham



Brindleyplace a Birmingham. Il sistema delle piazze



Brindley Square a Birmingham



13 Chamberlain Square a Birmingham

Riferimenti Bibliografici

- Acierno A., 2003, *Dagli spazi della paura all'urbanistica per la sicurezza*, Firenze, Alinea.
- Amendola G. (a cura di), 2003, *Paure in città. Strategie ed illusioni delle politiche per la sicurezza urbana*, Napoli, Liguori Editore.
- Bauman Z., 2005, *Fiducia e paura nella città*, Mondadori, Milano
- Bauman Z., 2008, *Paura liquida*, Laterza, Bari
- Beck U., 1986, *Risikogesellschaft*, Frankfurt; trad. it., 2000, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carocci ed., Roma.
- Borden I., 2001, *Skateboarding, space and the city: architecture and the body*, Oxford, Berg.
- Borja J., 2003, *La ciudad conquistada*, Alianza Editorial, Madrid.
- Basile, M., 2000, *Stranieri in città: aspetti sociologici e urbanistici dell'immigrazione a Genova*, Università degli studi di Genova, Dipartimento Polis, Genova.
- CABE's, 2005, What are we scared of? The value of risk in designing public space, report disponibile sul sito <http://www.e-doca.eu/>
- CABE's, 2007, *Living with risk: Promoting better public space design*, report disponibile sul sito <http://www.e-doca.eu/>
- Giddens A., 1990, *The consequences of Modernity*, Stanford UP; trad. it., 1994, *Le conseguenze della modernità: rischio e fiducia, sicurezza e pericolo*, Il Mulino, Bologna.
- Harvey D., 2000, *Spaces of Hope*, Edinburgh University Press, Edinburgh.
- La Cecla, F., 1997, *Identità e visibilità delle culture nello spazio urbano*, in *Il colore dello spazio*, Fondazione Michelucci, Pontecorboli, Firenze.
- La Cecla, F., 2000, *Metodologia della verità geografica*, in *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze.
- Luhmann N., 1991, *Soziologie des Risikos*, Berlin-New York; trad. it., 1996, *Sociologia del rischio*, Mondadori, Milano.
- Poledrini M., *Stranieri nella città. Aspetti giuridici e sociologici nei processi di integrazione delle comunità straniere nella città di Arezzo*,
- Tosi, A., 1997, *Habitat sociale, territorialità e politiche pubbliche*, in: *Il colore dello spazio*, Fondazione Michelucci, Pontecorboli editore, Firenze.
- Tosi, A., 2000, *L'inserimento degli immigrati: case e città*, in: *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze.

