



**POLITECNICO  
DI TORINO**

Dipartimento di  
Architettura e Design

# PRATICHE, PROGETTI E POLITICHE PER LA CITTÀ DISMESSA

a cura di Chiara Lucchini



ISBN: 978-88-8202-059-0  
Politecnico di Torino  
Dipartimento di Architettura e Design

settembre 2017

“**Pratiche, Progetti e Politiche per la Città dismessa**” è una selezione degli atti del convegno “Ritratti di Città: Detroit e le altre”, curato da Chiara Lucchini e realizzato grazie alla collaborazione tra la Scuola di Dottorato dello IUAV di Venezia e i Dipartimenti DAD e DIST del Politecnico di Torino.

Il convegno, curato da Chiara Lucchini, si è tenuto il 24 e 31 ottobre 2013, rispettivamente presso Palazzo Badoer (IUAV) e presso il Castello del Valentino (Politecnico di Torino), ed era inserito nella serie di conferenze “Ritratti di Città” promosso dalla Scuola di Dottorato IUAV.

Sito ufficiale del convegno “City Portraits Detroit”: <https://detroitcityportrait.wordpress.com/Ritratti-di-città>: <http://www.iuav.it/SCUOLA-DI-/RITRATTI-D/>

I contributi di Danilo Marcuzzo, Giampiero Lombardini, Cludia Botti, Marina Reissner, Jeanette Sordi, Giulia Setti, Marco Baccarelli, Luca Vandini, Maddalena Ferretti, Enrico Formato-Salvatore Napolitano e Paolo Sacco, Paolo Cottino e Flaviano Zandonai, Daniela Panariello, Antonella Carrano, Antonia di Lauro e Elisabetta Nucera, inseriti nelle quattro sezioni del libro (01. Formulare nuovi immaginari; 02. Intervenire sul corpo fisico della Città; 03. Intervenire sullo spazio “tra le cose”; 04. Far emergere nuove pratiche”) sono del 2014.

L’articolo “39 miglia quadrate. Azione pubblica e governance della trasformazione urbana nella Detroit delle vacant lands” (Chiara Lucchini) è del 2016.

L’articolo “Ritratti di alcune ‘città del tabacco’: passato, presente e futuro dei luoghi delle manifatture andate in fumo” (Agata Spaziante) è del 2017.

Identità grafica: Paola Menzardi

## PRATICHE, PROGETTI E POLITICHE PER LA CITTÀ DISMESSA

## INDICE

Pratiche, progetti e politiche per la città dismessa **9**

### **LA CORNICE DI RIFERIMENTO**

**Chiara Lucchini** **16**  
39 miglia quadrate. Azione pubblica e governance della trasformazione urbana nella Detroit delle vacant lands

### **01 | FORMULARE NUOVI IMMAGINARI.** **Le pratiche di riuso come occasione per manifestare nuove identità e nuovi caratteri, per esplicitare nuove “visioni” di città**

**Danilo Marcuzzo** **136**  
Nuove visioni per il riuso delle infrastrutture su ferro: mobilità dolce vs ferrovia metropolitana

**Giampiero Lombardini** **162**  
Traiettorie di sviluppo urbano e cicli di dismissione / riuso. Il caso delle aree industriali del Ponente genovese

**Claudia Botti** **190**  
Industria creativa ed ambiti urbani dismessi: il caso di Milano sud-est

**Marina Reissner** **214**  
“Oltre il Pioppeto”: un intervento sulle aree urbane vuote tra formale e informale

## **02 | INTERVENIRE SUL CORPO FISICO DELLA CITTÀ** Riuso come manipolazione e modificazione dei manufatti edilizi e della dotazione infrastrutturale urbana

**Jeanette Sordi** 236  
Nuove ecologie urbane: riciclare la città, pianificare paesaggi – infrastruttura

**Giulia Setti** 264  
I tempi della dismissione: riciclare tessuti produttivi. Il caso di Aubervilliers e Saint Denis

## **03 | INTERVENIRE SULLO SPAZIO “TRA LE COSE”** Ridefinizione ed invenzione di nuovi luoghi urbani condivisi e di nuovi significati collettivi, anche di carattere temporaneo

**Marco Baccarelli** 290  
Manutenzione. Un progetto per la città oltre la crisi

**Luca Vandini** 316  
Paesaggi a piccola scala

**Maddalena Ferretti** 340  
Riciclare i land stocks. Forme del temporaneo ad Hannover

**Enrico Formato, Salvatore Napolitano, Paolo Sacco** 366  
Il piano e il parco. Nuovi metabolismi eco-urbani nella prima corona di Napoli

## **04 | FAR EMERGERE NUOVE PRATICHE** Dismissione urbana come occasione per l'emergere di pratiche, anche di carattere informale, e per il consolidarsi di nuove forme di cittadinanza

**Paolo Cottino, Flaviano Zandonai** 398  
Progetti di impresa sociale come strategie di rigenerazione urbana: spazi e metodi per l'innovazione sociale

**Daniela Panariello** 422  
Processi di ri-significazione dei migranti negli spazi interstiziali della città: da vuoti urbani a 'pieni sociali'

**Antonella Carrano** 444  
Fabbriche recuperate: la riterritorializzazione di una nuova economia

**Antonia Di Lauro, Elisabetta Nucera** 466  
Cittadinanza attiva per nuove forme di rigenerazione urbana a Rosarno

## **RIPENSARE LA CITTÀ DISMESSA**

**Agata Spaziante** 490  
Ritratti di alcune “città del tabacco”: passato, presente e futuro dei luoghi delle manifatture “andate in fumo”

# PRATICHE, PROGETTI E POLITICHE PER LA CITTÀ DISMESSA

## UNA SELEZIONE DEGLI ATTI DEL CONVEGNO “RITRATTI DI CITTÀ: DETROIT E LE ALTRE”

Nell'autunno 2013 si è svolto tra Venezia e Torino il convegno internazionale “**Ritratti di Città: Detroit e le altre**”<sup>1</sup>: realizzato grazie alla collaborazione tra la Scuola di Dottorato dello IUAV e i dipartimenti DAD e DIST del Politecnico di Torino, è stato strutturato attorno ad una *call for papers* e a due giornate di studi. Orientata a proporre una riflessione a più voci sui temi della **cre-scita, della decrescita e dello sviluppo urbano**, l'iniziativa ha visto l'accostamento di contributi disciplinari diversi (dalla critica architettonica, alla storia, alla pianificazione e all'urbanistica solo per citarne alcuni), ai quali sono state abbinare letture ed interpretazioni provenienti dal mondo della fotografia e del cinema.

Punto di partenza della riflessione, e oggetto della prima giornata di studi, è stata la ricostruzione di alcune delle vicende che hanno interessato la storia recente di Detroit. La città sviluppatasi attorno alla grande produzione industriale, nell'arco degli ultimi settant'anni è stata toccata da un progressivo **processo di contrazione urbana e declino**, riconducibile almeno in parte all'indebolimento del comparto automobilistico. Qui, **il lascito di un sistema economico** che dopo aver configurato e permeato delle proprie logiche l'organizzazione spaziale del sistema urbano si ritira per spostarsi altrove, trova espressione nei drammatici **processi di deindu-**

---

<sup>1</sup> Il convegno si è tenuto il 24 e 31 ottobre 2013, presso Palazzo Badoer (IUAV Venezia) e presso il Castello del Valentino (Politecnico di Torino), ed era inserito serie di conferenze “Ritratti di Città” promosse dalla Scuola di Dottorato IUAV. Sito ufficiale del convegno “City Portraits. Detroit”: <https://detroitcityportrait.wordpress.com/>. Ritratti di città: <http://www.iuav.it/SCUOLA-DI-RITRATTI-D/>.

**rializzazione, impoverimento, spopolamento ed abbandono che interessano la quasi totalità del territorio cittadino.**

Questo imponente processo di dismissione, tuttora in corso, definisce **una condizione di crisi urbana che trova nella dimensione spaziale una delle sue tracce più evidenti e concrete.** L'incidenza del fenomeno è stata tale da determinare nel tempo la trasformazione di quasi 100 km quadrati di suoli urbani in territorio "non vergine", in "città non città" ("City/not", Herron 2007) sottoutilizzata, non abitata, priva di una funzione, pur a fronte di un passato di antropizzazione, modificazione e stratificazione di sensi, usi, valori, identità.

Le questioni sollevate dal caso americano intercettano molte direzioni di riflessione teorica, aprendo ad esempio alle indagini che riguardano la **contrazione dei sistemi urbani** ed i temi della **decrescita**, del **riuso** e del **riciclo del patrimonio costruito**, ma anche toccando questioni più generali legate al governo del territorio, alla pianificazione ed al disegno della città "postmetropolitana" (Soja, 2000), il trattamento paesaggi urbani contemporanei, e la natura di ciò che oggi si può intendere per "urbanità" ("City-ness", Brenner 2009).

A partire dall'individuazione di questa prima cornice, la riflessione proposta all'interno del convegno ha provato a rileggere questi processi mettendone in evidenza le conseguenze in termini di trattamento dello spazio urbano, focalizzando la propria attenzione sul **doppio ruolo di "criticità" e "valore" che la dimensione fisica assume nelle dinamiche di dismissione urbana.** Le questioni legate alla disciplina, al trattamento ed all'uso dello spazio "in attesa" sembrano in effetti porsi (non solo) nel contesto detroitese come delle opportunità per generare metafore ed immaginari per lo sviluppo, intrecciandosi con la formulazione di nuovi modi di guardare all'ambiente costruito, con la strutturazione di nuove forme di dialogo tra i soggetti locali, con l'emergere di spazi di azione pubblica, e l'affermarsi di nuove vocazioni ed identità per la città in crisi.

Pur tenendo conto degli evidenti caratteri di eccezionalità presentati dal caso studio di partenza, ciò che ha informato il nucleo centrale dei contenuti proposti attraverso il convegno, sono le modalità attraverso le quali questo tipo di processi sembrano sovvertire alcune tipiche **dinamiche di regolazione dei sistemi locali.** Il richiamo urgente verso la necessità di formulare nuove categorie per l'analisi e la comprensione dei fenomeni spaziali che emerge in questo senso, apre anche al più recente dibattito attorno agli **effetti generati dalla crisi economica globale sui sistemi urbani,** proponendosi come una prospettiva possibile attraverso la quale formulare degli interrogativi capaci di mettere in tensione anche altri contesti.

Le vicende della città americana hanno assunto quindi importanza anche nella misura in cui sono state interpretate come un'occasione per riportare emergenze, questioni e criticità entro una cornice più ampia (non solo statunitense, ma anche europea e nazionale). Lo spostamento verso contesti diversi, è avvenuto tramite la raccolta, l'esplorazione, l'analisi e l'accostamento di pratiche, progettualità ed esperienze molto concrete, capaci di agire nella **dimensione "operativa" delle politiche, dei piani e dei progetti.** Lo sfondo delineato è diventato il pretesto per discutere di una serie di nodi critici che riguardano i **processi di deindustrializzazione, di dismissione e di abbandono di parti di città, in rapporto all'incidenza di dinamiche di carattere economico e sociale anche più circoscritte.**

A questa combinazione di "voci", casi e contesti è stata dedicata la *call for papers* che ha accompagnato l'organizzazione del convegno, occupando la seconda giornata di studi. Le tematiche al centro sono state quelle del **riciclo** e del **riuso della città**, con un'attenzione particolare a quelle **pratiche di pianificazione più rivolte ai temi della decrescita e della definizione di nuove forme di sviluppo locale.** Nel dialogo tra esperienze, il percorso costruito attorno al caso americano ha suggerito alcune possibili chiavi di lettura e ha proposto alcune lenti attraverso le quali guar-

dare alla città dismessa. La messa in sequenza di contesti anche lontani da Detroit, ha rappresentato uno sforzo nella direzione di un allargamento della prospettiva, proponendosi di indagare la capacità di questo tipo di azioni di cogliere le dimensioni dell'**informale** e della **temporaneità**, di formulare nuovi usi, vocazioni, luoghi ed identità urbane, e di promuovere forme innovative di interazione tra i soggetti locali.

Questa pubblicazione si occupa principalmente di restituire gli esiti della *call for papers*, raccogliendo in un'unica sede una selezione dei diversi contributi presentati durante la giornata torinese del convegno. La sezione introduttiva ("La cornice di riferimento") si occuperà di fornire gli elementi di sfondo, di definire il quadro teorico e disciplinare, restituendo alcune dinamiche territoriali in corso a Detroit. I diversi interventi seguiranno l'impostazione per ambiti tematici seguita durante il convegno:

1. Riuso come azione di **"risignificazione" e formulazione di nuovi immaginari**, occasione per manifestare nuove identità e nuovi caratteri, per esplicitare nuove "visioni" (Marcuzzo, Lombardini, Botti, Reissner).
2. Riuso come **intervento sul corpo fisico della città**, come manipolazione e modificazione dei manufatti edilizi e della dotazione infrastrutturale urbana (Sordi, Setti).
3. Interventi sullo spazio "tra le cose", come **ridefinizione ed invenzione di nuovi luoghi urbani condivisi e di nuovi significati collettivi**, anche di carattere temporaneo (Baccarelli, Vandini, Ferretti, Formato-Napolitano-Sacco).
4. Condizioni di dismissione urbana come occasione per l'**emergere di nuove pratiche**, anche di carattere informale, e per il consolidarsi di **nuove forme di cittadinanza** (Cottino-Zandonai, Panariello, Carrano, Di Lauro-Nucera).

Chiude la pubblicazione (Ripensare la Città Dismessa) un testo più corposo (Spaziante) all'interno del quale si affronta in maniera

approfondita il legame tra alcune delle principali città italiane legate alla manifattura del tabacco. Focus dell'articolo sono gli effetti urbani generati dalla rapida contrazione di un intero settore produttivo, e le implicazioni che tuttora questi processi generano nei contesti urbani in cui si collocano. L'esplorazione, tramite la restituzione puntuale delle diverse ed alterne vicende di cinque città italiane, fa emergere alcune riflessioni sulla necessità di strategie alternative per il riuso dei siti dismessi, e mette in evidenza alcuni limiti ed alcuni necessari ripensamenti del prassi sin qui adottate per riattivare questo tipo di spazi.

Elaborato e messo a punto nella sua forma finale nell'arco degli ultimi tre anni, il testo di Spaziante riprende alcune questioni messe in evidenza in apertura del volume riguardo alla città di Detroit, e nel calarle nel nostro contesto nazionale, prova ad identificare alcune possibili direzioni di ricerca per il futuro.

Chiara Lucchini, Torino, settembre 2017

## **LA CORNICE DI RIFERIMENTO**



## 39 MIGLIA QUADRATE. AZIONE PUBBLICA E GOVERNANCE DELLA TRASFORMAZIONE URBANA NELLA DETROIT DELLE VACANT LANDS<sup>1</sup>

Chiara Lucchini

*“And I think it’s very difficult for someone who doesn’t live in Detroit to say you can look at a vacant lot and, instead of seeing devastation, see hope, see the opportunity to grow your own food, see an opportunity to give young people a sense of process, that’s very difficult in the city, that the vacant lot represents the possibilities for a cultural revolution”.*  
Grace Lee Boggs<sup>2</sup>

1 Sintesi della tesi di Dottorato in Politiche Pubbliche del Territorio discussa presso la Scuola di Dottorato IUAV nell’aprile 2013. Questo articolo è stato ultimato nel novembre 2016.

2 Intervista del 14 aprile 2011 su Democracy now.

[http://www.democracynow.org/2011/4/14/grace\\_lee\\_boggs\\_on\\_detroit\\_and](http://www.democracynow.org/2011/4/14/grace_lee_boggs_on_detroit_and)

## 1. DETROIT, LA PIÙ AMERICANA DI TUTTE LE CITTÀ

*“Se sei cresciuto a Detroit capisci come va il mondo. Prima vieni messo in stretto contatto con l’entropia. Uscendo dal casello dell’autostrada vedevamo le case dichiarate inagibili, molte bruciate, nonché la cruda bellezza dei lotti vacanti dove d’estate cresce l’erba rigogliosa ma che ora erano grigi e gelati. Condomini un tempo eleganti accanto a cantieri di demolizione: dove una volta c’erano i pellicciai e i cinema, adesso ci sono le emoteche e gli ambulatori che distribuiscono metadone e la Mother Waddles Perpetual Mission. [...] Il centro sembrava uguale, solo più deserto. Quando gli inquilini se ne andavano, non si potevano abbattere i grattacieli; si mettevano assi alle finestre e alle porte, e i grandi involucri del commercio venivano conservati così. Sul lungofiume stavano costruendo il Renaissance Center, a inaugurare un Rinascimento che non è mai arrivato”<sup>3</sup>. E’ attraverso le parole di Cal Stephanides che il premio Pulitzer per la letteratura Jeffrey Eugenides descrive la Detroit della fine degli anni ‘70: una città in stato di abbandono, la cui condizione sembra quasi essere quella di un luogo da dove chi ha potuto è fuggito in tutta fretta. Come le sue parole, sembrano appartenere alla finzione letteraria anche le tante descrizioni che a partire dai primi anni ‘90 provano a restituire lo stato critico in cui versa la città, in un continuo intrecciarsi di narrazioni del “disastro” dai toni sensazionalistici -“In this community, the rich are divided from the poor, the races divided from each other. And it’s all compounded by violence and drugs. We’re talking about Detroit – once a symbol of U.S. competitive vitality. And some say still a symbol – a symbol of the future, the first urban domino to fall”.* Nell’immagine tragica del domino pronto a

3 Eugenides J. (2002), “Middlesex”, Arnoldo Mondadori, Milano, 2003, p.588.

4 Rose J. (1990), “Detroit’s Agony”, Primetime Live, ABC, 8 novembre 1990, <http://www.youtube>.

cadere emergono al contempo la situazione unica e pradisomatica di un contesto molto specifico e il farsi avanti di una minaccia generalizzata (generalizzabile) a tutto il sistema urbano del paese. E' qualcosa di molto diverso ed allo stesso tempo di molto simile a quanto solo una quarantina di anni prima era possibile ritrovare nelle cronache e nei resoconti trionfali che magnificavano la grandezza dello stato americano: Detroit rappresentava il successo di un modello, nel quale lo sviluppo e la crescita del settore automobilistico avevano saputo generare condizioni di benessere esteso a tutte le fasce della popolazione, tali da elevare i livelli di ricchezza di tutto il paese<sup>5</sup>.

Da allora, e nell'arco di soli quattro, cinque decenni Detroit è passata dall'essere il fiore all'occhiello del sistema capitalistico americano, al vertice della classifica delle città più povere e degradate del paese<sup>6</sup> conquistando l'onore delle cronache nel guadagnarsi di volta in volta un primato peggiore. Solo negli anni più recenti la città è finita sulle prime pagine dei giornali come "Città più pericolosa d'America"<sup>7</sup> (ottobre 2012), e "Città più segregata d'America"<sup>8</sup> (2011) confermando una condizione di crisi di lungo periodo che combina diversi fattori di disagio sociale ed economico. Un percorso complesso, nel quale una radicale trasformazione del nucleo urbano, si combina la progressiva perdita di popolazione e la

[com/watch?v=qbsgLv4o1k](http://com/watch?v=qbsgLv4o1k) (ultima visualizzazione, dicembre 2012).

5 Da un articolo di Fortune del 1956 citato in Herron J. (2010), "Borderland/Borderama/Detroit: Part 1", in Places: Forum of Design for the Public Realm, The Design Observer Group, 6 luglio 2010. <http://places.designobserver.com/feature/borderland-borderama-detroit-part-1/13778/> (ultimo accesso: dicembre 2012).

6 Secondo i dati del Census Bureau nel 2012 Detroit è la più povera tra le grandi città americane (cioè delle città con più di 250.000 abitanti).

7 Fisher D. (2012), "Detroit tops the 2012 list of America's most dangerous cities", Forbes, 18 ottobre 2012.

8 Bradford H. (2011), "America's 10 most segregated cities", The Huffington Post, 7 aprile 2011.

contrazione delle attività industriali, commerciali e terziarie cittadine. Le ragioni alla base di quanto avvenuto intrecciano dinamiche economiche, sociali e politiche che si esprimono a livello nazionale ed internazionale, legandosi strettamente alla storia urbana degli USA. Un ruolo importante viene giocato dalle politiche federali (infrastrutture, housing in particolare), chiamando in causa un contesto regionale e metropolitano competitivo, caratterizzato dalla grande indipendenza tra le diverse autorità locali. Localmente cruciali si rivelano le grandi imprese, che sin dai primissimi anni del 1900 influenzano pesantemente lo sviluppo e il declino del sistema urbano, dominandone le direzioni politiche e riconfigurandone la geografia fisica e sociale.

Negli anni tra le due Guerre Mondiali Detroit diventa il luogo dell'emancipazione di ampie quote di popolazione: attraverso la possibilità loro offerta di accedere ad un mercato del lavoro solido ed in fase di espansione assaporano il "sogno americano", e contribuiscono alla crescita di quella che negli anni '50 è la quarta città degli Stati Uniti. Sin dall'inizio del secolo la città è la destinazione di migranti di etnie e provenienze molto diverse tra loro, aggregando all'interno dei propri confini municipali persone provenienti dall'Europa centrale e meridionale (in particolare dall'Italia e dalla Polonia), afroamericani provenienti principalmente dalle aree più meridionali degli USA, ispanici e latino americani. Nell'arco di pochi decenni però, la situazione cambia radicalmente: i processi di decentramento e delocalizzazione del comparto industriale cittadino, e i movimenti verso le aree suburbane delle classi medie rendono l'idea di una città industriale in rapida crescita e del benessere a portata di mano non più così calzante con la realtà detroitese. Già partire dalla fine degli anni '60 l'azione intrapresa dall'autorità pubblica e dalle coalizioni urbane per reagire alle condizioni di contrazione economica, riesce solo ad esplicitare l'incapacità di

generare occasioni di crescita emancipate dalla vocazione industriale. Dal punto di vista sociale, la Detroit che giunge negli anni '60 ha già subito una prima spinta da parte dei processi di suburbanizzazione (sta quindi già perdendo quote di popolazione bianca di reddito medioalto), e sta attraversando le conseguenze della delocalizzazione dei comparti produttivi ormai da anni. Nonostante il progressivo indebolimento del mercato del lavoro, a quell'epoca la città rimane una delle mete che richiamano fasce di popolazione a basso reddito, spesso di etnia afroamericana, provenienti dalle aree più meridionali del paese ed in cerca di opportunità. In una città che per molti versi non è già più la "Capitale dell'Automobile", degrado sociale, condizioni di povertà e di disagio si sommano con la stessa velocità con la quale le attività economiche e le fasce più abbienti vanno riposizionandosi al di fuori dei confini municipali: quelli che dalla città se ne vanno sono coloro che possono permettersi di farlo, accedendo alle agevolazioni offerte dal governo federale.

L'esplosione della rivolta del luglio 1967 rappresenta un epilogo per certi versi inevitabile, l'esito di un complesso di azioni che nel tempo hanno finito per esacerbare le differenze, innalzando i tassi di segregazione della popolazione, concentrando sacche di disagio, criminalità, disoccupazione (Sugrue, 1996). La settimana di guerra civile che investe la città si collocherà all'interno della lunga stagione di lotta per i diritti civili che investe l'intero paese, esponendo in tutta la sua brutalità il profondo radicamento nella società americana delle disuguaglianze e delle discriminazioni (Thompson, 2001). Questi avvenimenti rappresenteranno uno spartiacque fondamentale nella storia di Detroit, contribuendo ad accelerare il processo di abbandono già in corso, e generando uno *shock* dal quale il nucleo urbano sembra non essersi ripreso ancora oggi. Nel 1970, e nell'arco di soli vent'anni, la città ha già

perso oltre 300.000 abitanti<sup>9</sup>, e per la prima volta nella sua storia la popolazione afroamericana supera quella caucasica. Sarà questa la popolazione che eleggerà nel 1973 il suo primo sindaco di colore, inaugurando la lunga stagione di governo urbano di Coleman A. Young.

L'elezione di Young inaugura una fase controversa, nella quale la risposta politica al processo di declino della città assume i caratteri di una sorta di "rivincita" della popolazione afroamericana dopo anni di segregazione e maltrattamenti. L'aperta opposizione manifestata da Young nei confronti delle municipalità suburbane (alle quali il sindaco attribuisce una buona parte delle responsabilità per la crisi di Detroit), si fonde con posizioni ideologiche profondamente radicate nella lotta razziale, e contribuisce ad indebolire il tessuto socioeconomico della città creando un clima poco favorevole al ritorno delle classi medie. Allo stesso tempo, l'impegno profuso dal sindaco per risollevare le sorti economiche della propria città si concentrerà su operazioni tutte rivolte al corpo fisico del nucleo urbano, le quali inaugureranno una nuova stagione di politiche articolate attorno alla *partnership* tra pubblico e privato. Le strategie di implementazione della dotazione di infrastrutture, e il supporto offerto allo sviluppo di nuove strutture per il terziario e l'industria, seguono una logica di iperinfrastrutturazione della città in declino (Glaeser 2011) che si rivelerà fallimentare. Le nuove iniziative contribuiranno ad accrescere l'uso della "demolizione legalizzata" per far spazio a nuove funzioni (di fatto destabilizzando ulteriormente il già fragile tessuto urbano), generando ulteriori quote di costruito inutilizzato. Alla chiusura del ventennale mandato di Coleman A. Young Detroit versa in condizioni ancora peggiori: una emorragia demografica persistente da ormai quarant'anni

<sup>9</sup> Secondo l'US Census nel 1950, momento di picco nello sviluppo della città gli abitanti sono 1.849.568. Nel 1970 caleranno a 1.514.063.

– nel 1990 la città conta poco più di un milione di abitanti - ed il continuo impoverimento della popolazione – sempre negli anni '90 il 32% dei detroiters vivono al di sotto della soglia di povertà -, consegnano ai suoi successori una città che in vent'anni ha perso un quarto del proprio patrimonio di unità residenziali, con un incremento del 15% nel numero di proprietà abbandonate o vacanti (Dewar, 2009).

Con Dennis Archer (1993-2001), l'azione di governo si orienta verso una riduzione della tensione con i sobborghi – il programma elettorale che gli permise di vincere le elezioni partiva proprio da qui – nel tentativo di ricominciare ad attrarre popolazione di reddito medio in città, e di ricostruire una qualche forma di rapporto orizzontale (senza alcuna pretesa di avviare relazioni di sussidiarietà). A questo si aggiunge, come unica significativa azione rivolta ad un ispessimento della base fiscale, l'avvio della “politica dei Casinò” (che avrebbero portato entrate immediate e sostanziose nelle casse della città), e la promozione di una serie di iniziative che di nuovo andranno ad interessare l'area della Down Town (con la costruzione di un nuovo stadio e le azioni rivolte a sostenere il distretto dei teatri). Il successivo doppio mandato di Kwame Kilpatrick ha esiti quasi nulli. Il sindaco trentunenne eletto nel 2001, conquista le cronache principalmente per le faccende legali che lo coinvolgono e per la chiusura di alcuni importanti luoghi simbolo della città (lo zoo e l'acquario di Belle Isle ad esempio). La gestione di Kilpatrick si rivela controversa e fallimentare, e contribuisce ad acuire la sfiducia, il disinteresse e le perplessità dei detroiters nei confronti delle faccende cittadine e della classe politica. Il manifestarsi nel tempo del grave *deficit* di visione strategica e di un impegno chiaro da parte dell'autorità pubblica, delle vecchie *élites* cittadine, delle storiche organizzazioni sindacali e delle strutture organizzative più consolidate della città industriale, non impedisce

l'affermarsi di spinte militanti e propulsive provenienti dalla società civile, le quali ben prima dell'avvento della “gestione Kilpatrick” sembrano porsi il problema del futuro della città. Con la rocambolesca chiusura del suo mandato nel 2008 il sindaco lascia una città ancora più indebolita, priva di alcun tipo di scenario strategico. A questa fa da contraltare un contesto urbano fortemente disagiato, che a parte alcune rare eccezioni, presenta notevoli caratteri di criticità sociale.

## 2. LA CORNICE E LO SFONDO

La Detroit che viene consegnata nelle mani del nuovo sindaco Dave Bing<sup>10</sup> nel 2009 è una città che in cinquant'anni ha visto dimezzarsi la propria popolazione - passando dagli oltre 1.8 milioni di abitanti del 1950 agli attuali 688.700 (2016) -, popolata per oltre l'80% da afroamericani, e piagata da altissimi tassi di criminalità<sup>11</sup>. Qui quasi un settimo degli abitanti non possiede un diploma di scuola superiore<sup>12</sup>, e solo l'11% ha una laurea<sup>13</sup>, mentre oltre il 36% vive al di sotto del livello di povertà ed oltre il 70% non può permettersi un'assicurazione sanitaria. Si tratta di un territorio nel quale gli abitanti faticano a procurarsi cibo fresco, con un servizio alimentare che conta solo 80 negozi su un territorio municipale di 139 miglia quadrate (360 km quadrati), il cui stato di abbandono ha ormai assunto proporzioni enormi, difficili da verificare nella loro stessa consistenza, e quasi impossibili da gestire con le scar-

<sup>10</sup> Dave Bing termina il proprio mandato nel 2013, quando a causa della caduta in bancarotta della città viene affiancato dal Commissario straordinario dello Stato del Michigan Kevyn Orr (all'epoca dello sviluppo di questa ricerca Bing era ancora in carica).

<sup>11</sup> Nel 2010 Detroit possiede il più alto tassi di criminalità di tutti gli States, con la registrazione di 308 omicidi (a fronte dei 364 registrati l'anni precedente).

<sup>12</sup> Dati provenienti dagli studi condotti nell'ambito del Detroit Works Project (2011).

<sup>13</sup> Contro la media nazionale che indica in un 28% la quota di popolazione laureata degli States, dati provenienti dagli studi condotti nell'ambito del Detroit Works Project (2011).

se risorse economiche che il governo cittadino a ha disposizione per l'erogazione dei servizi più basilari.

Si tratta di un territorio fragile e fortemente insularizzato nel quale sono presenti **oltre trentanove miglia quadrate di aree vuote, dismesse, abbandonate o non utilizzate**<sup>14</sup>. E' questo l'esito di oltre sessant'anni di spostamenti di popolazione verso le aree suburbane, della completa riorganizzazione del settore industriale, del passaggio di cicli diversi di crisi e di recessione economica (l'ultima, la crisi globale dei prestiti, che negli Stati Uniti colpisce fortemente i piccoli proprietari). Quasi 100 km quadrati di territorio "non vergine", di "città non città" ("City/not" Herron, 2007): oltre il 30% del territorio municipale detroitier è sottoutilizzato, non abitato, privo di una funzione, pur essendo stato in passato trasformato, utilizzato e caricato di una stratificazione di sensi. Nell'arco del tempo, attraverso i meccanismi di passaggio della proprietà legati ai *foreclosures* – i pignoramenti per mancato pagamento delle tasse di proprietà o per insolvenza dei debiti contratti per acquistare un bene immobiliare-, questo patrimonio di suoli composto da oltre 100.000 lotti vacanti, è diventato per una buona parte di proprietà dell'autorità pubblica (ad oggi oltre il 50%). L'annichilimento di un mercato immobiliare che nei suoi effetti perversi e nelle sue logiche ramificate ha trasformato la quasi totalità dei suoli detroitier in **beni privi di mercato**, fa di questo patrimonio nelle mani della città un problema difficile da trattare, oltre che la materializzazione nello spazio del venire meno dei paradigmi dello sviluppo che lo

14 La cifra corrisponde alla stima effettuata da Dan Pitera (uno dei coordinatori del "Detroit Works Project", il piano strategico avviato nel 2010 dall'amministrazione) nel febbraio 2012. La stima unisce all'ammontare delle parcelle vacanti ufficialmente verificato (18 miglia quadrate per quasi 110.000 lotti), la quota di aree pubbliche (parchi, giardini) e di servizi che non vengono più mantenuti dalla pubblica autorità, i tratti del sistema infrastrutturale locale in disuso, i rami ferroviari dismessi, la stima delle aree abbandonate delle quali non si conoscono gli stati di proprietà (che sono abbandonate nella realtà ma che ufficialmente hanno ancora un proprietario).

hanno generato.

La questione oggi assume spiccati caratteri di complessità, che toccano aspetti anche molto diversi: se da un lato l'acquisizione della proprietà da parte del pubblico può costituire una forte potenzialità, dall'altro emergono forti criticità rispetto allo stesso funzionamento del meccanismo che genera il passaggio dei diritti di proprietà; la disponibilità da parte del soggetto pubblico di ampie porzioni di territorio si scontra con un oggettivo problema legato alla capacità di gestione e mantenimento di queste aree (spesso occupate da edifici cadenti o pericolanti, contaminate, o semplicemente piene di rifiuti da smaltire), che in termini economici travalica abbondantemente il valore reale della proprietà; mentre l'attuale assetto legislativo sia a livello locale che a livello sovralocale non lascia particolari spazi per immaginare usi e destinazioni che possano trarre vantaggio dalla grande disponibilità di spazio. Il problema delle "terre senza mercato", si pone quindi in diretta relazione con la graduale erosione della base di risorse a disposizione della pubblica amministrazione per la gestione dei servizi pubblici (di ogni genere: dalla raccolta dei rifiuti, all'illuminazione delle strade, all'offerta scolastica). La drastica riduzione della capacità di spesa dell'autorità locale, limita pesantemente le possibilità a disposizione del governo cittadino per riorganizzare il sistema. La graduale esternalizzazione di alcuni tasselli di proprietà pubblica<sup>15</sup> verificatasi nell'arco degli ultimi decenni, è sembrata sino ad ora rappresentare l'unica soluzione disponibile per cercare di far quadrare i bilanci, mettendo in alcuni casi seriamente in discussione la natura pubblica dei molti "asset" della città. Il graduale processo di "svuotamento" e contrazione del *core* a favore

15 Solo per citarne alcuni: l'Eastern Market (principale mercato della città), il comparto museale, il River Front, Campus Martius (principale piazza della città). E' dei primi mesi del 2012 anche l'ipotesi di cedere in maniera analoga anche Belle Isle, il principale parco pubblico della città.

dei sobborghi e delle frange esterne dell'area metropolitana – perdita di popolazione, perdita di risorse, perdita di attività economiche, perdita in generale di capacità di attrazione e di aggregazione di interessi economici, mancanza di incentivi ed opportunità - ha determinato nel tempo una serie di conseguenze che ne rendono evidenti le dinamiche prima di tutto sul piano “fisico” della forma della città. Per quanto non sia sicuramente l'unica lente possibile attraverso la quale esplorare le vicende che hanno caratterizzato la storia più recente di Detroit, la dimensione fisica del percorso di decadimento economico del nucleo urbano, costituisce un punto di osservazione rispetto al quale sembrano intrecciarsi più livelli. E' questo uno degli aspetti più visibili ed immediatamente riconoscibili del contesto di grave crisi urbana che affligge Detroit, che si esprime in maniera maggiore in ragione delle caratteristiche morfologiche di una città “orizzontale” e molto estesa nella quale una buona parte del territorio è destinato a quartieri residenziali organizzati per singoli lotti (circa la metà della superficie territoriale municipale), ed è strutturato attorno ad un sistema infrastrutturale dimensionato per una città da 2.5 milioni di abitanti. Il progressivo abbandono non solo delle aree occupate dalle funzioni produttive, ma anche di una più consistente quota di lotti destinati a residenza, si lega ad un processo di decadimento ed obsolescenza del capitale fisso della città (infrastrutture, servizi) durato un sessantennio. I fenomeni che ne hanno variamente influenzato e determinato l'emergere, hanno a che fare con i meccanismi di regolazione del mercato, con il funzionamento a livello locale e nazionale della macchina amministrativa, con i cicli di crisi e recessione economica, con i rapporti intergovernativi, e le modalità attraverso la quali le politiche ed i programmi per la città sono stati costruiti e sviluppati in rapporto all'emergere di forti coalizioni urbane.

**Quali sono i fenomeni che hanno favorito il generarsi nella città di così tante aree dismesse ed inutilizzate e a che tipo di contesti sono riconducibili?** Per provare a disaggregare le diverse componenti del fenomeno, nei prossimi paragrafi si tratteranno una serie di traiettorie molto diverse tra di loro: percorsi lunghi e trasversali che mescolano dinamiche nazionali e vicende locali, mettendo assieme elementi di geografia, programmi e politiche pubbliche, singole iniziative promosse da coalizioni locali, ma anche logiche amministrative e burocratiche, rapporti intergovernativi, strategie di sviluppo e di crescita urbana. Quanto avvenuto a Detroit si colloca entro una cornice più ampia, che riguarda i fenomeni di urbanizzazione che hanno interessato tutto lo stato federale nell'arco dello scorso secolo. Le principali direzioni nelle quali si proverà a ricostruire il problema tratteranno dell'avvicinarsi di cicli di urbanizzazione, di deindustrializzazione e di suburbanizzazione, i quali legano tra loro le fortune dei centri urbani di più consolidata formazione, delle nuove aree periurbane in espansione, delle regioni industriali del nord est e del Mid West e dei territori meridionali della costa occidentale.

La promulgazione di un complesso di politiche federali anche molto diverse tra loro, nell'arco di un paio di decenni cambiano il volto del territorio statunitense e delle sue città, attraverso iniziative e provvedimenti orientati all'implementazione del patrimonio infrastrutturale, alla promozione di agevolazioni ed incentivi per la residenza, al miglioramento delle condizioni urbane.

La realtà locale detroitese è in primo piano nelle successive articolazioni dell'analisi, a partire dai rapporti che il centro dell'area metropolitana intrattiene rispettivamente con il governo statale e con la corona dei sobborghi. Tra gli aspetti in evidenza emerge come la natura del sistema amministrativo locale abbia avuto un peso nell'indebolire le condizioni del nucleo urbano detroitese e nel

successivo determinarsi della questione delle *vacant lands*. L'emergere a cavallo tra gli anni '70 e gli anni '90 una linea politica che utilizza il *frame* del conflitto razziale per declinare il rapporto tra il core dell'area metropolitana ed i sobborghi, è solo uno degli aspetti che si combinano entro un sistema di rapporti intergovernativi (*core-sobborghi*; *core-stato* del Michigan) che sino ai primi anni '90 tende a tagliare fuori la città centrale dalle relazioni e dalle politiche alla scala regionale.

La restituzione delle vicende legate allo svolgersi di alcune iniziative di sviluppo urbano promosse durante gli anni '70, sposta il campo dell'analisi entro i confini della città: assumono qui una certa rilevanza non tanto, o non solo le vicende ed i contenuti progettuali di per sé, ma il ruolo da esse giocato nel contribuire a consolidare alcune prospettive dominanti entro le coalizioni che in quegli anni guidano il governo urbano. Si assiste in questo senso al consolidarsi di alcuni orientamenti che influenzano l'azione di governo sul lungo periodo, concorrendo al formarsi di una concezione "economica" delle soluzioni al problema del declino urbano che nel permanere all'interno delle strategie promosse dai diversi governi locali, finirà per amplificare piuttosto che risolvere la questione delle *vacant lands*. Strettamente ancorata ai processi di dismissione urbana, la questione delle *vacant lands interdetta* il deteriorarsi del mercato immobiliare, il progressivo abbandono di una sempre più ampia quota di terreni ed edifici, ed un crescente passaggio delle proprietà private nelle mani dell'autorità pubblica (anche attraverso l'esplosione delle *foreclosures*). Un aspetto fondamentale da tenere in considerazione in questo senso è la natura del rapporto diretto che intercorre tra il gettito fiscale urbano e la capacità dell'autorità pubblica di erogare servizi per i propri cittadini. Le tasse sulla proprietà immobiliare coprono mediamente il 50% del *budget* annuale di una municipalità, e dipendono diretta-

mente dal valore dei suoli urbani: gli aspetti di criticità riguardano l'assottigliarsi della base fiscale urbana via depressione del mercato immobiliare, la sua progressiva sparizione con il passaggio della proprietà dal privato al pubblico, il quale finisce per doversi occupare di una superficie maggiore a fronte di una minore disponibilità economica.

## 2.1 FLUSSI MIGRATORI, DECENTRAMENTO E SUBURBANIZZAZIONE

A partire dalla metà del secolo scorso, momento di picco e di massima espansione della città, ed in maniera costante sino ai giorni nostri, Detroit ha ceduto popolazione, attività produttive e risorse economiche all'area metropolitana, secondo un andamento coerente con il sistema urbano americano nel suo complesso. E' una storia che si sviluppa su un periodo molto lungo, che a partire dal volgere di secolo interessa lo sviluppo economico delle regioni industrializzate del Mid-West e del nordest prima e delle regioni "post-industriali" del sudovest poi, e che si lega alle dinamiche migratorie che con intensità e modalità diverse coinvolgono ampie porzioni della popolazione gli Stati Uniti. I cicli di espansione e di crisi che interessano il comparto industriale nazionale, i processi di accumulazione e valorizzazione capitalistica, le scelte di decentramento e di riorganizzazione, si collocano al centro di questi processi, finendo per determinarne pesantemente le condizioni. Un primo passo per identificare alcune delle cause che hanno contribuito a generare le attuali condizioni della città, consiste nell'inquadrare, davvero per sommi capi, i principali caratteri della storia urbana americana, intrecciandoli con i capisaldi della crescita e del declino di Detroit. La riconduzione dei movimenti migratori – interni allo stato nazionale ed alle aree metropolitane - agli sviluppi dell'America urbana ovviamente non esaurisce di

per sé il complesso dei fattori in gioco, e costituisce solo uno dei possibili percorsi da intraprendere per capire qualche cosa in più rispetto all'America urbana. Allo stesso tempo però, esprime un elemento di peculiarità del contesto che – a livello nazionale come locale – si lega profondamente alla storia dello sviluppo economico del sistema capitalista statunitense, alla strutturazione della società, ai rapporti di potere, alle strategie di sviluppo, alle forme ed alla natura dell'azione pubblica, agli equilibri ed alle interdipendenze tra i diversi livelli di governo.

La periodizzazione più consueta<sup>16</sup> proposta dagli studiosi dei processi spaziali tende ad individuare alcune fasi, che si snodano a partire dai primi anni del 1900 sino ai giorni nostri. Ad una fase iniziale che vede l'immigrazione di popolazione nei grandi centri dell'America industriale, fa seguito un progressivo espandersi del fenomeno della suburbanizzazione, che accompagna via via l'entrata in crisi delle città nordorientali e del Mid-West produttivo. In epoca più recente – e a tutt'oggi – si sottolinea un progressivo sbilanciamento degli equilibri economici verso le aree sudoccidentali del paese – che a partire dai primi anni '70 aggregano attività industriali ed attirano popolazione ed investimenti – ed una tendenza all'espansione delle aree metropolitane attraverso il consolidamento delle fasce suburbane. Nella prima fase, che va dai primi del '900 alla crisi del '29, si assiste a livello federale all'intensificarsi dei fenomeni di **urbanizzazione**, con la concentrazione nei centri nordorientali e del Mid-West vaste ondate migratorie attratte dalle possibilità di impiego nel settore manifatturiero e metallurgico. Se

<sup>16</sup> Riprendo qui la periodizzazione ricostruita in Conti S. (1983), "Dopo la città industriale. Detroit tra crisi urbana e crisi dell'automobile", Franco Angeli, Milano, attraverso i contributi di Judd (1979), Phillips, Brun (1978), Sinclair (1979). Riguardo invece alle dinamiche più recenti, il riferimento è a R. Beauregard nei due testi Beauregard R. (2003), "Voices of decline. The postwar fate of U.S. City", Routledge, New York, e Beauregard R. (2006), "When America became suburban", University of Minnesota Press, Minneapolis.

inizialmente si tratta di popolazioni provenienti in parte dalle aree rurali americane e in maniera più massiccia dall'Europa, a queste seguiranno nell'arco di poco tempo quote di popolazione povera (sia bianca che di colore) proveniente dalle aree meridionali degli USA. E' questa "l'epoca d'oro" dello sviluppo urbano delle grandi città industriali del paese (nel caso dell'industria automobilistica, le città sparse nella regione dei Grandi Laghi), durante la quale Detroit sestuplica i propri abitanti, crescendo con un ritmo di quattro volte superiore alle altre metropoli del paese. Nell'arco di un tempo limitato la città consolida la propria vocazione monofunzionale, aggregando sul proprio territorio un manipolo di grandi imprese<sup>17</sup> che influiscono profondamente sulle trasformazioni e sullo sviluppo della città. In questo periodo oltre il 48% della forza lavoro cittadina è occupato nell'industria manifatturiera, con un conseguente sottodimensionamento di tutte le altre funzioni della città.

Tra le ragioni di una crescita così rapida risiede la politica promossa dalle grandi *corporate* sin dai primi decenni del 1900: in un'ottica di miglioramento di produttività e profitti, e in discontinuità rispetto a quanto fatto sino ad allora, vengono introdotti sensibili innalzamenti dei livelli di retribuzione che fanno di Detroit la città con i salari più alti<sup>18</sup> di tutto lo stato federale. Questa prassi contribuirà a rendere il mercato del lavoro estremamente flessibile (oltre che più robusto in rapporto agli andamenti congiunturali del mercato), e costituirà una delle principali ragioni del convergere sulla città di una così importante ondata migratoria.

Le successive ondate migratorie fanno delle zone più centrali l'area del loro primo insediamento: qui si concentreranno i primi nuclei di immigrati europei, ai quali si sostituiscono le popolazio-

<sup>17</sup> Si tratta di: Ford, Dodge, Chrysler, Oakland, Pontiac, Cadillac, Hudson e Packard.

<sup>18</sup> Tra i due conflitti mondiali i lavoratori detroitser percepivano salari superiori del 40% alla media nazionale.



ni bianche più povere, sino alle crescenti quote di popolazione afroamericana, che tenderà invece a permanere. Ad una prima aggregazione nel territorio municipale dei “nuovi abitanti” (con un raddoppio della popolazione tra il 1900 e il 1920), segue l’avvio di un processo di espansione suburbana che porterà tra gli anni ‘20 e gli anni ‘40 all’insediamento di oltre 330.000 persone al di fuori dei confini della città<sup>19</sup>. Le ragioni di questo spostamento, che interessa principalmente le fasce medie e medioalte della popolazione di etnia caucasica, si legano strettamente alle scelte operate dalle principali case automobilistiche cittadine, che proprio attorno a quegli anni cominciano a rilocalizzare parte della produzione nelle aree suburbane favorendo la nascita di nuovi nuclei residenziali esterni alla città consolidata<sup>20</sup>. A fronte di una localizzazione del 53% dei posti di lavoro dell’industria automobilistica al di fuori dei confini amministrativi detroiter, la grande maggioranza degli occupati del settore risiede ancora entro i confini urbani, ma è a questa dinamica che sono riconducibili le origini del processo di erosione della base tassabile della città in corso ancora oggi. La questione, che si manifesterà più criticamente nel secondo dopoguerra si esprime in questi anni sostanzialmente come un esito dei meccanismi di **decentramento industriale**, i quali privano la città *“della quota più cospicua del prelievo fiscale; dal lato delle imprese, queste [accollano] invece alla città i costi di riproduzione della forza lavoro e, in conseguenza della mano d’opera espulsa e non assorbita dal processo produttivo”*<sup>21</sup>.

19 La cifra si avvicina di molto al saldo delle nuove presenze nelle aree più centrali (che ammonta, negli stessi anni a 470.000 abitanti). Fonte: Detroit City Planning Commission, 1946.

20 Fino allo scoppio della guerra permane ancora un certo equilibrio nella distribuzione della popolazione tra aree centrali e sobborghi residenziali, anche se sulle prime si concentra velocemente un carico di residenze degradate e sovrappopolate, mentre sulle seconde si va appesantendo il carico di funzioni legate al comparto produttivo

21 Conti S. (1983), op. cit., p. 114.

Nella seconda fase (dalla chiusura del New Deal alla fine degli anni ‘60) il processo di **suburbanizzazione** si intensifica un po’ in tutto lo Stato Federale, ed il massiccio spostamento di popolazione verso i sobborghi fa di questi la porzione più popolosa delle aree metropolitane<sup>22</sup>. Non sembrano diminuire i flussi migratori verso le zone più centrali, che cambiano decisamente di composizione (con una netta prevalenza delle popolazioni afroamericane provenienti dal sud degli USA): questi fenomeni contribuiscono a riconfigurare la mappa delle distribuzioni etniche del paese, arrivando a determinare, attorno ai primissimi anni ‘70, una concentrazione del 70% delle popolazioni di colore di tutto lo stato federale nelle aree urbane nordorientali e del Mid-west<sup>23</sup>. Avviene di fatto una progressiva concentrazione nelle aree periferiche dell’occupazione industriale, dello sviluppo economico e del benessere, a discapito delle aree più centrali, nelle quali le condizioni di disoccupazione, sottosviluppo e povertà peggiorano sempre di più. Si assiste alla definitiva uscita del settore manifatturiero dal territorio urbano, attraverso la riorganizzazione della grande industria nelle aree suburbane. I giochi si spostano altrove, anche grazie alla promozione di una serie di incentivi federali che agevoleranno la **delocalizzazione** sul suolo nazionale dei comparti produttivi: dal secondo dopoguerra in poi non verrà più aggiunto alcun nuovo impianto industriale all’interno dell’area urbana detroiter. In questa seconda fase, la residenzialità segue la grande industria, in un processo che viene agevolato e in buona parte spinto dallo stesso governo federale e favorito dal complessivo peggior-

22 Secondo il censimento del 1970 per la prima volta nella storia degli USA, le aree suburbane contenevano una quota di popolazione superiore a quella dei centri urbani.

23 La città di Detroit conosce un aumento vertiginoso della popolazione di colore, che passa da un 9% del saldo totale nel 1940, ad un 44,5% nel 1960; nel frattempo 700.000 bianchi scelgono di spostarsi nei sobborghi, determinando entro il 1970 una riduzione del numero di abitanti della città pari al 20%.

ramento delle condizioni di vita nelle aree urbane più consolidate. A partire dai primi anni '70, si assiste all'acutizzarsi dei fenomeni di suburbanizzazione, con una situazione generalizzata a tutto il contesto nazionale di **stallo della crescita dei centri urbani**, di crescita generale della popolazione inurbata nelle aree metropolitane. Questa dinamica si lega alla riduzione dei flussi migratori<sup>24</sup>, ad un abbassamento dei tassi di natalità<sup>25</sup>, ed al persistere dei movimenti verso i sobborghi e colpisce principalmente le metropoli di prima industrializzazione collocate nelle aree settentrionali. Sotto queste spinte le città del sud e dell'ovest conoscono in dieci anni (tra gli anni '70 e gli anni '80) un incremento del numero di abitanti pari a 19 milioni di unità<sup>26</sup>. A seguito di un primo momento di sviluppo durante il secondo conflitto mondiale – con lo spostamento sulla costa est dei nuclei di coordinamento del settore bellico –, si concentrano in questa parte del paese i principali processi di sviluppo e crescita economica, a partire da un settore commerciale di buon livello, dal settore agricolo, e da un settore industriale nascente molto diversificato e poco dipendente dalla manifattura, che possono giovare della presenza di risorse naturali e di un clima mite. Tra le città in fase di declino demografico compaiono tendenzialmente le metropoli che gravitano attorno al settore manifatturiero<sup>27</sup>, mentre la situazione viene ulteriormente aggravata dall'avvicinarsi di cicli di recessione ravvicinati (1973-75; 1982-

24 Tra il 1945 e il 1970 si assiste ad una riduzione importante dei flussi migratori dall'esterno degli Stati Uniti: nel dopoguerra i tassi di immigrazione dall'estero sono inferiori a quelli degli anni '20 (anni durante i quali il governo federale aveva imposto uno sbarramento all'ingresso di stranieri negli USA).

25 In Beauregard R. (2006), op. cit., p.44.

26 Tra il 1930 e il 1980 il numero di città della Sun Belt incluse nella classifica delle 50 più grandi città degli USA passa da 18 a 25. in Beauregard R. (2006), op. cit.

27 Come spiega Beauregard R. (2006), op. cit., p.27, in un quadro nazionale, nel periodo che va dal 1950 e il 1980, il 62% delle grandi città americane subì perdite di popolazione per almeno dieci anni (tra di esse le città con le più alte perdite furono New York, Detroit, Chicago e St. Louis).

83; 1991-92), con un ulteriore peggioramento delle condizioni di crisi del settore industriale, e l'acuirsi dei fenomeni di abbandono delle città centrali.

Nei nuclei in declino come Detroit l'espansione dei sobborghi mantiene positivo il saldo degli abitanti nelle aree metropolitane: il *core* tende a perdere popolazione, ma le corone suburbane e periurbane continuano ad espandersi, in un movimento che allontana sempre di più i nuovi insediamenti dalle aree direzionali e dal Central Business District. La decentralizzazione degli impieghi, e l'emergere di nuovi stili di vita influisce in maniera rilevante anche sulla mobilità. Se nel secondo dopoguerra la maggior parte dei pendolari si spostano dai sobborghi alle aree centrali, fino ai primi anni '70 soltanto un numero ridotto di abitanti del core si sposta nei sobborghi per lavorare. Con l'incremento dei posti di lavoro in area suburbana verificatosi a partire dagli anni '80, gli spostamenti dei pendolari cambiano di segno, caratterizzandosi molto di più come movimenti dal centro verso la periferia e da sobborgo a sobborgo. Il progressivo allungarsi dei tempi e delle distanze casa-lavoro, concorrerà a ridurre l'interesse dei lavoratori suburbani nei confronti delle aree più centrali. La tendenza più recente sembra quindi confermare la svolta "suburbana" del contesto americano: in questo senso il prodursi di fenomeni di distribuzione di nodi multifunzionali che aggregano attorno ad alcuni punti della corona metropolitana funzioni direzionali, commerciali e finanziarie, esprime però il manifestarsi di una dinamica diversa. Si tratta di una sorta di "dispersione della centralità nell'area metropolitana", in virtù della quale il ruolo direzionale una volta giocato dai grandi centri sembra perde di significato, ed emergono con forza nuove forme dell'organizzazione socioeconomica urbana.

## 2.2 DINAMICHE ECONOMICHE E SOCIALI, POLITICHE, EFFETTI INATTESI. INNOVAZIONE TECNOLOGICA, DELOCALIZZAZIONE, POLITICHE INDUSTRIALI

Un primo importante fenomeno che occorre sottolineare riguarda il passaggio sulla città dell'industria automobilistica. Nella Detroit di oggi oltre il 12% delle *vacant lands* è riferibile a precedenti usi industriali<sup>28</sup>, e la città è attraversata da una rete di oltre 70 miglia di rami ferroviari dismessi ormai da vent'anni, eredità delle strategie di "ottimizzazione" dell'uso dello spazio a fini produttivi. Questo processo di dismissione del comparto industriale collocato nelle aree più centrali della città, come si è detto, non interessa esclusivamente Detroit, e, a Detroit come altrove, rappresenta probabilmente la dinamica primigenia attraverso la quale si attiva un fenomeno di lungo periodo quale la generazione di aree vuote ed abbandonate nel tessuto della città. In questo senso l'influenza dei processi di deindustrializzazione delle zone centrali agisce con un doppio registro: come causa diretta nel senso dell'abbandono di aree ed edifici a destinazione produttiva che diventano obsoleti; come causa indiretta, con il decadimento di un settore economico strutturante il nucleo urbano che nella sua parabola discendente porta con sé altri settori (quello commerciale ad esempio, ma anche e soprattutto quello residenziale). I momenti di passaggio principali fanno riferimento alle prime fasi della storia dell'industrializzazione di massa americana, ed al suo modificarsi in virtù dell'introduzione di innovazioni nell'organizzazione del lavoro e dell'affermarsi di politiche industriali e regionali che favoriscono la decentralizzazione e la dispersione dei poli produttivi sul territorio nazionale.

Sin dai primi decenni del Novecento, l'attività industriale è un'at-

<sup>28</sup> The Detroit Works Project (2010), "Research and priorities. Land Use and Urban Form", Vacant parcels by land use type.

tività eminentemente "urbana": come si è visto, la presenza di un settore industriale pesante in forte espansione costituisce la principale causa delle importanti ondate di immigrazione che interessano le aree settentrionali degli USA, ed è attorno ad esso che andranno via via aggregandosi i nuovi quartieri residenziali operai. A Detroit come anche altrove si assiste ad una imponente concentrazione delle attività di produzione entro i confini municipali dei nuclei urbani: la crescita e lo sviluppo del settore avviene attraverso il progressivo ingrandimento degli stabilimenti, con un continuo spostamento delle attività industriali entro il territorio cittadino. Tra le ragioni di questi continui spostamenti compare sicuramente la rapida evoluzione delle tecnologie e delle forme di organizzazione di un comparto produttivo in espansione, che si modifica radicalmente nell'arco di pochi anni e che richiede spazi sempre più capaci di concentrare al proprio interno un numero crescente di operazioni. Nella prima decade del 1900 a Detroit si assiste ad una prima fase di concentrazione delle attività, che prevede il passaggio dalla distribuzione nelle varie parti della città delle diverse manifatture (che funzionano ancora come laboratori artigiani), ad una organizzazione della produzione concentrata in luoghi unici, più grandi: è il caso ad esempio della Packard Automotive Plant (aperta nel 1903), o della Piquette Plant di Ford (del 1904, sostituita nel 1910 dallo stabilimento di Highland Park). È questo anche il momento del rapido passaggio alla "produzione verticale", una riorganizzazione del funzionamento della fabbrica che integra verticalmente tutti i diversi *step* della produzione, che si automatizza semplificando la realizzazione dei pezzi da assemblare. Con il passaggio alla catena di montaggio si va consolidando già a partire dagli anni '20 la tendenza a spostare ampie porzioni dell'indotto produttivo al di fuori dei confini municipali: il territorio urbano sembra non offrire più quelle condizioni spaziali

tali da permettere la riorganizzazione “orizzontale” della produzione, e il regime fiscale meno oneroso praticato dai villaggi rurali collocati esternamente alla città fa il resto.

Il processo di delocalizzazione della produzione si consolida nel secondo dopoguerra (così come il fenomeno della suburbanizzazione di ampie fasce della popolazione), anche grazie alla compresenza di altri fattori che favoriscono l’allontanamento della produzione dai centri urbani (come ad esempio l’introduzione del National Industrial Dispersal Policy del 1951), il rapido passaggio dalle strategie di approvvigionamento su ferro a quelle su gomma, le strategie di difesa attivate negli anni della guerra fredda. Nel caso di Detroit è anche grazie a provvedimenti di questo tipo che, a partire dagli anni ‘50, si verifica una riorganizzazione territoriale della produzione automobilistica e del suo indotto, con una distribuzione a livello regionale dei pesi delle concentrazioni industriali e con l’industrializzazione suburbana che comincia ad essere funzione della perdita di occupazione industriale della città (Conti, 1983).

**Le politiche federali e l’esodo verso “Suburbia”.** Il processo di suburbanizzazione è stato sin qui restituito nel suo rapporto con lo spostamento di ampie fasce di popolazione delle città centrali verso le aree più periferiche delle aree metropolitane e nel suo legame con i processi di deindustrializzazione. Il tema però non potrebbe essere affrontato senza mettere a fuoco il ruolo assunto dalla politica di infrastrutturazione degli USA avviata dal governo federale, che nel promuovere un modello inedito di accessibilità ai centri urbani, genera effetti importanti anche sul costruito. La principale iniziativa in questione è la promulgazione dell’Interstate Highway Act, una delle politiche promosse a valle del secondo conflitto mondiale e orientate alla gestione dell’emergenza pro-

veniente da un eventuale attacco nucleare. Il programma, avviato nel 1956, era rivolto all’irrobustimento della rete autostradale del paese, e prevedeva di realizzare nell’arco di dieci anni oltre 65.000 km di nuove strade: compito della nuova rete sarebbe stato garantire una rapida connessione tra i centri urbani, e la risoluzione dei problemi di congestione che nel secondo dopoguerra affliggono le metropoli americane. Lo stato federale, attraverso la costituzione dell’Highway Trust Fund avrebbe finanziato il 90% delle opere di infrastrutturazione, lasciando agli stati il compito di coprire il rimanente 10%. E’ quest’ultimo un aspetto molto importante, che va posto in diretto rapporto con il graduale indebolimento della rete su ferro, e, più in generale, delle reti di trasporto pubblico di massa, focalizzando l’interesse nazionale solamente sulle reti del trasporto privato (Fishman, 1987). Da questo punto di vista l’Act del 1956 si salda strettamente alla progressiva diffusione dell’automobile ed alla crescita dei redditi medi della società americana del dopoguerra, contribuendo ad alimentare le spinte verso la suburbanizzazione. L’iniziativa si lega anche ad alcune politiche federali di agevolazione fiscale e di promozione della residenzialità suburbana, andando a costituire l’elemento di struttura attorno al quale si andranno aggregando i nuovi quartieri: in questo senso l’Act contribuisce a trasformare gli anelli di connessione della corona metropolitana nelle nuove “main streets” di “Suburbia” (Fishman, 1987).

La combinazione di questi incentivi federali con i diversi programmi di rinnovamento che interesseranno le zone più centrali e disaggiate delle città infine, produrranno a Detroit (ed altrove) effetti dirompenti: la spinta verso il miglioramento della connessione tra le funzioni direzionali e terziarie dei Central Business Districts e l’estensione metropolitana porterà allo sventramento di moltissimi quartieri prossimi al centro – aree che storicamente ospitano gli

immigrati, quegli stessi quartieri poveri e disagiati che per decenni sono stati il bacino della forza lavoro industriale della città, e che già nel secondo dopoguerra cominciano a risentire dei processi di decentramento. L'arrivo delle autostrade sino al centro fungerà da fattore di riduzione delle rendite urbane e contribuirà ad acuire la segregazione di alcuni quartieri, tagliandoli fuori dai flussi stradali (con i nuovi vettori autostradali non c'è più ragione di attraversare la città consolidata), e contribuendo a peggiorarne le condizioni.

**Fuga della middle-class e segregazione via zoning.** A partire dalla metà degli anni '30 (e in più riprese sino alla metà degli anni '70), il governo federale promuove una serie di politiche che incoraggiano lo spostamento dei cittadini dalla città centrale ai sobborghi, tendendo ad accelerare il deterioramento dei vecchi centri. E' questo uno dei fenomeni centrali per approfondire le ragioni che hanno generato gli enormi spazi abbandonati detroit, poiché è in realtà a precedenti usi residenziali che è da ascrivere la buona parte delle *vacant lands* della città<sup>29</sup>. Si tratta di politiche fiscali e monetarie orientate a stimolare il mercato immobiliare, finalizzate allo sviluppo dell'edilizia privata. La principale iniziativa attivata in questo senso è il National Housing Act del 1934, un programma promosso dal governo di Roosevelt nell'ambito del quale si costituiscono la Federal Housing Administration (FHA) e la Federal Saving Loan Insurance Corporation (FSLIC), rispettivamente un organo di sostegno creditizio all'industria delle costruzioni, ed uno di sostegno al debito privato. Tra i principali contenuti del programma di incentivo, la disponibilità da parte del governo federale di finanziare sino all'80% del valore delle proprietà residenziali, mettendo

29 Ad oggi oltre il 72% dei suoli dismessi di Detroit proviene da funzioni residenziali, come si spiega in The Detroit Works Project (2010), "Research and priorities. Land Use and Urban Form", Vacant parcels by land use type.

a disposizione di costruttori e futuri proprietari prestiti a tassi fissi ed agevolazioni per la restituzione dei mutui sul lungo periodo. Al di là della portata economica dell'iniziativa – che offre al settore immobiliare privato ampi margini di crescita –, l'aspetto importante da sottolineare riguarda i criteri di selezione applicati dall'FHA per l'approvazione dei prestiti. Da un lato l'organismo federale si fa promotore di una serie di norme, di standard e di "buone pratiche" per la costruzione degli edifici, che sul lungo periodo tendono ad omologare gli interventi di nuova costruzione, riconducendoli a poche tipologie edilizie (ed in particolare alla casa su lotto), ad un ridotto catalogo di tipologie abitative, e ad un campo limitato di soluzioni costruttive (nella direzione di una ottimizzazione dei costi e dei tempi di costruzione). D'altro canto, nella misura in cui l'FHA si fa garante di un investimento, pone dei confini alla propria "area di mercato", optando per l'esclusivo finanziamento di operazioni di nuova costruzione: questa restrizione esclude così la possibilità di usufruire delle agevolazioni per intervenire sul patrimonio esistente (non soltanto nelle zone centrali più malridotte, ma su tutti i quartieri residenziali consolidati), obbligando i proprietari desiderosi di rimanere nei loro quartieri di origine ad operare nel mercato immobiliare secondo le vecchie regole del finanziamento non agevolato. A questo si aggiunge un'ulteriore richiesta, e cioè che gli interventi finanziati dall'FHA debbano essere collocati in settori stabili del mercato, affinché in caso di insolvenza del proprietario la FHA possa rientrare del proprio investimento. Il concetto di stabilità comprende per il National Housing Act anche le caratteristiche di omogeneità demografica e i livelli di reddito delle aree nelle quali si intende investire, finendo per indicare implicitamente nelle aree suburbane il contesto di intervento preferibile.

La politica di incentivi ed agevolazioni promossa dal governo federale oltre a concorrere al consolidamento (ed in parte anche

all'attivazione) del processo di suburbanizzazione, ne esaspera la caratterizzazione socioeconomica (popolazioni bianche, classe media), con un molteplice effetto indiretto di esclusione delle fasce operaie afroamericane. Le spinte alla suburbanizzazione offerte ad una certa parte della società urbana, più o meno direttamente, si saldano ad un sistema generale di organizzazione del territorio che fa dello *zoning* e delle legislazioni edilizie promosse dalle singole autorità locali suburbane un ulteriore strumento di separazione e di segregazione "via spazio" delle diverse fasce della società. Diffuse a partire dagli anni '20, le tecniche di zoning sono lo strumento principale a disposizione delle municipalità per preservare la composizione razziale e l'identità sociale delle loro comunità: a partire da pochi presupposti, infatti, e per certi versi analogamente alle "buone pratiche" dell'FHA, attraverso il dimensionamento dei lotti e le disposizioni in materia di tipologie edilizie ed abitative, esprimono *"l'obiettivo immediato di far lievitare artificialmente il prezzo dei terreni e quello successivo [...] di prevenire l'insediamento nelle comunità suburbane delle minoranze di colore, degli immigrati dell'ultima ora e in genere della popolazione povera che risiedeva nel vecchio centro"*<sup>30</sup>. La questione implica, come già accennato altrove, rilevanti conseguenze dal punto di vista fiscale, in un contesto dove i livelli di reddito diventano la logica di organizzazione degli insediamenti, e dove la localizzazione geografica diventa un indice della qualità dei servizi erogati. Da questo punto di vista, il sistema si struttura attorno alla totale indipendenza tra le politiche fiscali espresse dalle diverse autorità locali, che scelgono autonomamente come investire le tasse sulla proprietà immobiliare che acquisiscono. In un contesto in cui la logica è quella di investire erogando servizi di buon livello sul proprio territorio, l'autonomia fiscale previene le comunità suburbane dal farsi carico dei

30 Conti S. (1983), op. cit., p.142.

problemi sociali del vecchio centro. Se su quest'ultimo continuano a convergere le fasce più disagiate della popolazione, la capacità dei piccoli centri suburbani di erogare servizi di buon livello a fronte di una pressione fiscale ridotta, costituirà un'ulteriore incentivo all'abbandono della città da parte delle classi medie e medioalte.

**Politiche per la casa, e piani di "urban renewal": la pratica della demolizione.** Quanto ricostruito più sopra spiega in parte le difficoltà con le quali sono stati promossi piani e strategie per migliorare l'offerta di residenzialità sovvenzionata ed agevolata per le fasce meno abbienti: negli anni a cavallo della seconda guerra mondiale emergono da più parti atteggiamenti oppositivi nei confronti dell'impegno finanziario del pubblico nei confronti della realizzazione di edilizia sociale<sup>31</sup> (Judd 1979), e gli stessi regolamenti di *zoning*, per come vengono configurati, costituiscono un efficace (e legale) sistema di sbarramento. Per ovviare al *deficit* di *housing* sociale nel 1949 viene promulgato l'Housing Act, una politica federale che prevede l'impegno economico del settore pubblico nell'accompagnamento di una serie di iniziative di edilizia sovvenzionata.

I contenuti e gli orientamenti dell'Housing Act, che aveva come obiettivo il miglioramento delle condizioni di degrado fisico e sociale che affliggevano le aree più centrali dei nuclei urbani (spesso molto prossime ai Central Business Districts) e l'incremento del patrimonio immobiliare a basso reddito, si muovono sostanzialmente verso due distinte direzioni (Judd 1979, Conti 1983): da un lato emerge con forza la preoccupazione per le condizioni delle aree più degradate, che si esprime con la demolizione ed il rin-

31 Da parte di quegli operatori privati che utilizzavano i fondi federali per lo sviluppo di operazioni immobiliari nei sobborghi e che avrebbero visto ridursi i fondi a loro disposizione qualora una quota dei fondi dell'FHA fosse stata dirottata sullo sviluppo di housing sociale.

novo delle quote di patrimonio immobiliare obsoleto e la costruzione – per iniziativa privata ma con sovvenzioni pubbliche –, di nuove residenze per abitanti a basso reddito. Dall'altro emerge la preoccupazione per la debolezza degli stessi nuclei urbani centrali, espressa nell'inadeguatezza del tipo di funzioni (commerciali, economiche e residenziali) che questi ospitano.

La possibilità offerta dagli incentivi federali viene sostanzialmente intesa come un'opportunità per ripulire le aree circostanti i Central Business Districts, rivitalizzandoli attraverso l'inserimento di nuove funzioni e lo spostamento delle sacche di problematiche sociali che permanevano in questi quartieri<sup>32</sup>. Il "salto di qualità" avviene molto spesso attraverso l'espulsione dalle aree centrali delle popolazioni afroamericane e latine<sup>33</sup>, e si salda ai programmi federali per l'infrastrutturazione, che finiscono per offrire quasi una giustificazione alla necessità di spazzare via interi quartieri. Alle prime demolizioni da parte delle autorità cittadine (cui spettava il compito di "preparare" i suoli urbani per poi cederli ai promotori privati), non fa però seguito quello che dovrebbe essere l'altro lato della medaglia del programma federale - cioè la realizzazione di nuovo *stock* abitativo a favore dei meno abbienti -, e i programmi di *housing* che dovrebbero procedere da iniziative private, in molti casi finiscono per essere ridefiniti ed indirizzati a fasce di reddito più alte. Per quanto le operazioni abbiano modificato sensibilmente la struttura urbana e sociale delle città, a Detroit nel complesso queste politiche finiscono per indebolire il patrimonio statale di residenza a basso reddito, con la demolizione, tra il 1949 e il

32 "si tratta di una politica – finanziata pubblicamente – che lungi dal risolvere il malessere residenziale gettava invece le basi per un salto di qualità del centro urbano come sede delle funzioni terziarie e direzionali", in Conti S. (1983), op. cit., p.156.

33 Otto anni dopo l'attivazione del programma i tre quarti degli abitanti convogliati in altre aree delle città americane erano afroamericani e portoricani, vedi Conti S. (1983), op. cit., p.156.

1968, di 439.000 unità residenziali nei centri urbani (a fronte della costruzione di 124.000 nuovi alloggi).

La seconda stagione dei programmi federali per l'*housing* sociale, riconducibile all'Urban Development Act del 1968, si pone nell'ottica di ovviare agli insuccessi dei tentativi precedenti, sebbene entro gli anni '70 si siano portate a termine, un po' in tutti gli States, le ristrutturazioni di diversi centri urbani, mentre il potere degli organismi di promozione immobiliare va consolidandosi. La stretta creditizia del 1969-70 e quella del 1974 di fatto decretano la chiusura della stagione del rinnovamento urbano, con una sensibile riduzione dei progetti di abitazioni pubbliche un po' in tutti gli Stati Uniti, mentre dalla metà degli anni '70 in poi, a Detroit come nelle altre città d'America si affermerà una fase di lavoro sulla città molto diversa, che guarderà alla rifunzionalizzazione dei Central Business Districts come luoghi della concentrazione terziaria. L'eredità che i programmi di *housing* e di rinnovamento urbano lasciano sulla città di Detroit è pesantissima, e negli anni '70 dopo più di trent'anni di finanziamenti massicci, uno dei pochi indici in crescita è quello della segregazione urbana. Con la riduzione dei finanziamenti federali, e la riduzione a livello nazionale dei finanziamenti per i programmi di lotta alla povertà promossi dalle amministrazioni democratiche, la Detroit degli anni '70 costruirà le proprie strategie di rinnovamento attorno al capitale privato.

### 2.3 RAPPORTI CENTRO-PERIFERIA

Come almeno in parte emerso da quanto sin qui messo in evidenza, la condizione critica di lungo periodo che interessa la città di Detroit è interpretabile quale "conseguenza delle trasformazioni territoriali dei decenni precedenti, il cui esito è stato la diffusa suburbanizzazione delle famiglie a reddito più elevato e il decentramento delle attività economiche e produttive (Conti, 1983). Rispet-

to a questo quadro, i già citati meccanismi dello *zoning* urbano ed i movimenti di popolazione ed attività, se da un lato hanno contribuito ad incentivare il consolidamento di nuovi contesti economici e sociali di carattere urbano al di fuori dei confini municipali della città centrale, dall'altro hanno concorso a favorire i fenomeni di segregazione, finendo più in generale per ridefinire la geografia della distribuzione dei redditi sul territorio. Il problema va a toccare il cuore del funzionamento dei sistemi locali, riguardando da vicino il gettito fiscale a disposizione delle autorità pubbliche e la natura e la qualità dei servizi che queste sono in grado di offrire ai propri residenti, collocandosi all'incrocio tra la forma con la quale si strutturano le autonomie locali, e i modi della disciplina amministrativa statunitense per la gestione del territorio, toccando da vicino il rapporto che intercorre tra le municipalità collocate entro la medesima area metropolitana.

Dal punto di vista del reperimento delle risorse, il quadro configurato entro la legislazione statunitense tende ad attribuire una grande indipendenza amministrativa ai soggetti locali, alla quale corrisponde però un relativo supporto da parte dei livelli di governo sovraordinati, che intervengono più per singole politiche/programmi che non entro una prassi amministrativa ordinaria. Il sistema fiscale urbano costituisce un carattere peculiare della realtà amministrativa statunitense, e alcuni dei meccanismi che lo governano sono tra le cause del progressivo processo di impoverimento del governo locale di Detroit e della crescente incapacità da esso dimostrata di far fronte ai problemi della città. Questa sorta di *escalation* "al ribasso", che in particolare nell'ultimo ventennio ha visto assottigliarsi la capacità di azione dell'autorità pubblica – la quale utilizza i fondi provenienti dall'esazione fiscale non solo per gestire le proprie attività ordinarie ma anche per la promozione di politiche locali, l'erogazione di servizi ai cittadini, lo sviluppo

di programmi di incentivo, ecc. - è andata combinandosi con il progressivo assottigliamento dei fondi federali per le città<sup>34</sup>. Per quanto gli epifenomeni di questo processo si siano manifestati con forza a partire dai primi anni '90 – sino a toccare recentemente le sue punte più tragiche, con il successivo commissariamento della città da parte dello stato del Michigan nel 2013 -, le sue radici si rintracciano già dalla fine degli anni '60 - quando molte attività industriali si sono già spostate e le difficili condizioni delle aree più centrali e la pressione fiscale raggiunge livelli molto alti.

Il sistema della tassazione delle proprietà, ed il suo rapporto con il governo locale si lega profondamente alla grande autonomia amministrativa di cui godono le municipalità americane, le quali usufruiscono di un livello di libertà di azione che è superiore a quello di qualsiasi altro sistema politico. Acquisita nel tempo attraverso programmi, legislazioni e misure emanate dal governo federale per accrescere l'autonomia dei governi locali, ha dato vita ad una molteplicità di configurazioni, che variano da stato a stato. Ogni autorità locale ha una propria struttura di governo autonoma, attraverso la quale gestisce la proprietà immobiliare, l'erogazione dei servizi e i regolamenti edilizi. L'autorità locale inoltre ha facoltà di imporre un proprio carico fiscale che si riferisce esclusivamente alla proprietà immobiliare (terreni ed edifici): secondo logiche assimilabili a quelle seguite per la strutturazione dello *zoning* urbano, il sistema dello *zoning* fiscale è georiferito, è può liberamente (e ripetutamente, se necessario) essere modificato dal governo locale. E' quest'ultimo un nodo cruciale e per certi versi critico, poiché entro gli equilibri economici alla base del funzionamento dei sistemi urbani il sistema dell'esazione fiscale locale costituisce

34 Questi si riducono drasticamente già dai primi anni '80 durante la stagione di governo di Reagan, e che riprenderanno con l'amministrazione di Clinton a partire dalla metà degli anni '90, per poi tornare ad assottigliarsi per i due governi di G.W.Bush.



all'incirca il 50% del *budget* annuale delle città statunitensi<sup>35</sup>, rappresentando sostanzialmente il principale introito a disposizione dell'autorità pubblica per gestire il piano amministrativo ordinario (dal pagamento degli stipendi alle spese di gestione della macchina amministrativa), i servizi alla città (dai servizi più basilari alla formazione primaria e secondaria, alle attività di supporto alle fasce più disagiate della popolazione) e le misure straordinarie (attraverso la promozione di piani, programmi, incentivi, sviluppati ad hoc su temi specifici).

Rivisto entro il processo di declino che ha interessato e che interessa la città di Detroit, il sistema dello zoning fiscale può essere interpretato e riletto almeno secondo tre diverse prospettive, le quali non fanno riferimento esclusivamente ai modi della gestione pubblica del territorio, ma chiamano direttamente in causa anche i rapporti orizzontali che si generano tra le diverse autorità locali. Un primo aspetto da mettere in evidenza riguarda l'**incidenza delle quote fiscali sul budget totale a disposizione dell'amministrazione**, e pone un problema sostanziale di equilibrio tra le quote fiscali richieste, la disponibilità a pagare da parte di investitori e potenziali nuovi abitanti, e la qualità dei servizi offerti. Nel caso di Detroit, nel momento in cui la crisi fiscale esplose, assume la doppia configurazione di un depauperamento della base fiscale dovuto all'esodo verso i sobborghi (con una riduzione delle percentuali di cittadini appartenenti alla classe media e di attività economiche in grado di sostenere la pressione fiscale), e di una maggior richiesta di servizi ed interventi diretti entro i confini municipali (a causa del progressivo allargamento delle aree povere e degradate e del progressivo aumento delle fasce di popolazione disagiate). Mentre la città centrale si trova alle prese con una spesa crescente, una riduzione delle entrate, la necessità di rimediare all'obsole-

<sup>35</sup> Conti S. (1983), op. cit., p.167.

scenza di infrastrutture e tessuti costruiti e l'onere di un maggior carico sociale, l'esplosione dei fenomeni di suburbanizzazione vanno collocando nuove ampie fasce di attività e popolazione nelle municipalità dell'area metropolitana. Queste ultime, a fronte di una estensione territoriale ridotta, di una maggiore omogeneità nei livelli di reddito (quelli alti e medio alti di coloro che "fuggono dalla città"), e di un minor numero di emergenze o situazioni di degrado, riescono a mantenere alta la qualità dei servizi e a contenere l'esazione fiscale.

Da un secondo punto di vista **le politiche fiscali**, nel loro combinarsi con lo *zoning* finiscono per rafforzare la sua natura di **strumento di redistribuzione degli abitanti sul territorio**, favorendo la concentrazione geografica di gruppi a reddito omogeneo. Spinti dalle agevolazioni federali, ed attirati dal buon livello dei servizi, questi ultimi tendono a preferire sempre di più le aree esterne della città, andando a consolidare la base fiscale dei piccoli centri a discapito del nucleo centrale: se i primi si trovano nella condizione di poter offrire servizi migliori, o di poter ridurre il carico fiscale in virtù di un innalzamento dei livelli di reddito, la seconda abbina l'erosione della propria base fiscale ad una crescente domanda di servizi che fa sempre più fatica a poter soddisfare.

Quest'ultimo punto si lega alla terza possibile lettura della questione dello *zoning* fiscale, che riguarda il generarsi di **condizioni di rivalità tra i diversi nuclei** collocati in una medesima area geografica. Laddove la definizione del carico fiscale è materia gestita localmente ed in autonomia, i soggetti locali che la promuovono possono farne uso nel senso di una strategia per accaparrarsi abitanti ed attività economiche – elevando in questo modo i livelli di reddito medi, la propria base fiscale e la propria capacità di spesa. Questo è un nodo centrale, e costituisce una delle cause scatenanti che hanno avviato il processo di abbandono del suolo

detroiter dalle attività industriali già nei primi anni '40 (più incentivate a costruire i propri nuovi stabilimenti in aree a regime fiscale agevolato), accompagnate da quelle residenziali nell'arco dei successivi decenni.

Dai primi anni '60 in poi le vicende del deficit fiscale detroitier andranno assumendo fluttuazioni e contorni più o meno drammatici a seconda del diverso grado di intervento offerto nel tempo dal governo federale, il quale con modalità e formule molto diverse tra loro a seconda degli orientamenti politici e dei mandati, proverà a porsi in relazione con i destini finanziari dei grandi nuclei centrali urbani. Se almeno in parte la stessa cosa può dirsi per il livello di governo statale, non si registra invece alcun tipo di impegno da parte degli altri livelli locali di governo (contee e municipalità suburbane). Per quanto invece concerne i rapporti intergovernativi tra la città di Detroit e le altre autorità locali dell'area metropolitana (i municipi dei sobborghi), i secondi difendono con forza la propria autonomia dal *core*, e restano strettamente legati alla locale tradizione dell'*home rule*<sup>36</sup> (McCarthy, 1997). Nonostante la questione della distribuzione delle risorse, degli oneri per la più complessa gestione delle zone centrali e delle questioni legate alla trasmigrazione dei redditi più alti nelle zone più esterne e distanti dal centro, si pongano nei primi anni '60, il problema del rapporto tra la città centrale e i suoi sobborghi costituisce in realtà un nodo complesso, controverso ed in buona parte ancora oggi irrisolto per la città di Detroit. Tra gli aspetti più critici da sottolineare rientra la componente razziale di cui il rapporto tra centro e sobborghi si è andato caricando nel tempo: a partire dagli anni '60 e con particolare veemenza per tutti i cinque mandati del sindaco Young, i rapporti tra

36 Il principio che sancisce l'autonomia delle autorità locali è fissato nella legislazione dello Stato del Michigan attraverso l'Home Rule Act del 1909. <http://www.legislature.mi.gov/documents/mcl/pdf/mcl-act-279-of-1909.pdf> (ultimo accesso dicembre 2012).

le autorità locali collocate nell'area metropolitana assumono i contorni della contrapposizione tra neri e bianchi, tra poveri e ricchi, tra classe operaia e classi dirigenti. La questione si declina entro termini che oscillano tra l'esaltante ascesa al potere di una nuova leva politica – con la prima reale possibilità per le popolazioni di colore di accedere alle funzioni di governo locale<sup>37</sup> –, e lo spirito di rivalsa per decenni di emarginazione – che oscilla tra l'illusione dell'autogoverno, ed un antagonismo spesso esplicito.

Da questo punto di vista, in molti tendono a ricondurre le radici della mancanza di sussidiarietà tra le municipalità della medesima area metropolitana al deciso atteggiamento oppositivo espresso da Coleman Young: il sindaco, che fa del "Black Pride" uno dei propri cavalli di battaglia, non perde occasione per rimarcare le "colpe" della *middle-class* bianca in fuga, accusata di aver abbandonato la città dopo averla condotta sul lastrico – "*I was taking over the administration of Detroit because the white people didn't want the damn thing anymore. They were getting the hell out, more than happy to turn over their troubles to some black sucker like me*"<sup>38</sup>. Se è vero che anche grazie a questa strategia il sindaco riesce a guadagnarsi la rielezione governando sulla città per vent'anni, è anche vero però che in diversi casi le retoriche della contrapposizione esplicita risulteranno controproducenti, complicando lo sviluppo delle iniziative di rivitalizzazione urbana (che pur esistono) e rendendo più ambigua l'azione di governo<sup>39</sup>. L'eredità che Cole-

37 L'epoca dell'elezione di Coleman Young (1973), segna il passaggio per Detroit da una popolazione a maggioranza caucasica ad una a maggioranza nera. Tra i meriti del primo sindaco di colore della città comprare sicuramente lo sforzo fatto per permettere l'accesso delle popolazioni nere ai pubblici uffici (a partire dalla polizia, ma anche presso i vigili del fuoco e le funzioni amministrative).

38 Young C., Wheeler L. (1994), op. cit., p.200.

39 Al di là del sostegno ricevuto da Coleman Young da alcuni membri dell'establishment dell'area metropolitana di Detroit, si pensi ad esempio ad operazioni come la ricostruzione del lungo fiume o il Renaissance Center, che sebbene abbiano come obiettivo la costruzione di nuove occasioni per la

man Young ha lasciato alla città è da questo punto di vista forte e radicata, e sembra costituire un elemento di criticità ancora oggi, nonostante la tensione sembri essersi notevolmente allentata.

Si deve attendere la metà degli anni '90 perchè cominci a farsi strada una concezione più organica ed integrata del rapporto tra le parti che compongono l'area metropolitana. Se a livello locale è la stessa campagna elettorale del futuro sindaco Dennis Archer che apre una strada diversa, a livello nazionale, con l'elezione di Bill Clinton si assiste ad un rinnovato interesse per le città, ed all'affermarsi di una nuova agenda delle politiche federali, che articola per la prima volta il problema urbano attorno al rapporto tra città centrale e sobborghi. Nel documento promosso nel 1995 dall'US Department of Housing and Urban Development<sup>40</sup>, si pone per la prima volta in forma ufficiale il problema delle pesanti disparità tra le popolazioni che abitano le diverse parti delle aree metropolitane: *"poor minority communities in the central city [...] have become increasingly isolated from the opportunities and prosperity of their metropolitan regions, the nation, and the emerging global economy"*<sup>41</sup>. Si sottolinea con chiarezza l'emergere di un nuovo approccio, che rimette le città al centro della politica economica nazionale e che lega le condizioni di degrado dei nuclei centrali ai destini economici delle regioni metropolitane, alle "edge cities" in espansione, ponendo l'accento sul legame tra performance urba-

---

città, di fatto passano attraverso la disponibilità di finanziamenti che provengono da soggetti residenti nei sobborghi.

40 Il documento, intitolato "Empowerment: a new covenant with America's communities", fa parte del complesso di azioni promosse entro l'agenda Clinton che introdurranno anche le Empowerment Zones (un finanziamento federale per le aree povere e disagiate delle città). Cisneros H. G. (1995 a cura di), "Empowerment: a new covenant with America's communities. President Clinton's national urban policy report", DIANE Publishing.

41 Cisneros H. G. (1995 a cura di), op. cit., p.10.

ne, disparità e capacità di sviluppo<sup>42</sup>. Tra le altre cose il programma federale introduce una forte attenzione per le comunità locali, quali soggetti protagonisti direttamente coinvolti nei processi di rigenerazione urbana.

#### 2.4 COALIZIONI, STRATEGIE E TENTATIVI FALLITI

A valle delle rivolte del 1967, nel momento in cui più pressante si fa la necessità di intraprendere azioni rivolte al miglioramento delle condizioni urbane, si avvia a Detroit un processo che porterà alla definizione di una inedita alleanza tra i grandi poteri economici detroitieri e l'autorità pubblica. Diversamente da quanto avvenuto in precedenza (secondo un modello di gestione nel quale l'influenza del sistema economico ed industriale agiva in forte indipendenza rispetto al sistema politico locale, pur determinando importanti conseguenze sulle condizioni urbane), si consoliderà in questi anni una presenza più attiva sulla scena politica locale delle grandi *corporate*. Un cambiamento di rotta del nucleo di potere economico e finanziario della città della produzione, che riformula le proprie strategie territoriali, le proprie politiche urbane, le proprie strategie di sviluppo industriale (Conti, 1983). Un possibile punto di partenza per provare a dire qualcosa di più rispetto al modificarsi degli orientamenti di alcuni importanti *players* economici della città è la costituzione nel 1967 del "New Detroit Committee" (poi ribattezzato New Detroit Inc.<sup>43</sup>). Nato su richiesta dell'allora sindaco J. Cavanagh e del governatore dello Stato del Michigan G. Romney, promosso grazie all'iniziativa di alcuni esponenti della

---

42 *"there were strong reasons to believe that the federal grant aid to improve the opportunities of those living in central cities could also bring benefits for communities in suburbs and 'edge cities'"*, in McCarthy J. (1997), "Revitalization of the core city: the case of Detroit", *Cities* vol. 14, n.1 (1-11), p.6.

43 Il comitato esiste ancora oggi, sotto il nome di "New Detroit. The coalition". <http://www.newdetroit.org/cms/index.php/about-new-detroit/our-history> (ultimo accesso dicembre 2012).

locale società degli affari, nel momento della sua fondazione il comitato costituisce una vera novità per il contesto politico detroiter. Si tratta di un organismo che raggruppa notabili e soggetti rappresentativi della società locale, esponenti del mondo finanziario ed industriale, ma anche rappresentanti sindacali e della comunità nera, membri dell'amministrazione, rappresentanti del mondo religioso e scolastico. La *mission* dell'organizzazione, fondata subito dopo l'esplosione delle rivolte, si rivolge ai temi "caldi" della città, nel tentativo di ricercare soluzioni possibili alla condizione di grave crisi urbana attraversata da Detroit. Il campo d'azione del comitato si indirizza verso i programmi sociali, i temi della disuguaglianza razziale e l'intervento nel campo del *welfare*, con l'idea di impegnarsi nello sviluppo di piani e programmi che potessero in qualche modo affrontare le condizioni di povertà e di degrado sociale che affliggevano i quartieri più disagiati.

Al di là degli ottimi propositi e degli intenti iniziali, e degli effettivi risultati raggiunti, l'azione svolta dal comitato finisce per esprimersi attraverso misure piuttosto controverse, rivelandosi sin dalle sue prime mosse, fallimentare (Conti, 1983). La ragione per cui ha senso citare in questo contesto l'esperienza del "New Detroit Committee" riguarda le modalità con cui per la prima volta si riconosce una sorta di "mandato pubblico" attribuibile alle diverse categorie di rappresentanti della società civile chiamate a far parte dell'organizzazione. Nel complesso, il lavoro del comitato si concentra nella ricerca di una serie di possibili cause dei fattori di crisi, riconducendo molte di esse a questioni di natura economica, che incrocerebbero la necessità di ricostruire intere parti di città, compiere uno sforzo per mantenere i capitali entro i confini municipali, ed eliminare i problemi di degrado sociale alla base delle rivolte. E' questo un nodo importante, fondamentale per capire l'iniziativa lanciata da lì a pochi anni da parte dell'*establishment*

dell'industria locale, che con la fondazione nel 1970 del comitato "Detroit Renaissance"<sup>44</sup>, apre la strada ad una nuova stagione di *partnership* urbana per lo sviluppo delle politiche locali. L'obiettivo di questa organizzazione, lanciata da H. Ford e composta da più di una ventina di esponenti del mondo della finanza, degli affari e della produzione della regione di Detroit, è sostanzialmente quello di impegnarsi a trasformare in piani e progetti concreti quanto indicato dal "New Detroit Committee", occupandosi direttamente del rafforzamento del contesto economico locale - "*Detroit Renaissance [...] was intended to bring about a further sense of corporate responsibility, which [...] would lead to the physical and economic revitalization of the city*"<sup>45</sup>.

Si lavora sulla rivitalizzazione delle aree centrali (il particolare della zona di Down Town), attraverso l'articolazione di una serie di interventi volti a consolidarne il ruolo direzionale e terziario. La questione della crisi urbana, della disastrosa condizione fiscale, della mancanza di posti di lavoro, della crescente povertà di ampie quote di popolazione, della fuga di attività commerciali ed abitanti dalle aree più centrali della città, vengono intese come un problema di mancanza di investimenti e di presenza di condizioni disincentivanti alla concentrazione di nuove attività direzionali nel nucleo urbano. Per queste ragioni la strategia che via via viene messa a punto si orienta decisamente verso un'azione che promuova la realizzazione di nuove strutture, nuovi quartieri e nuove infrastrutture tali da rendere l'ambiente urbano un luogo nuovamente interessante sia per la comunità degli affari che per quelle fasce medie ed alte della popolazione che avevano scelto di spostarsi nei sobborghi. Lo sforzo di ricostruzione di questa parte

44 Anche in questo caso si tratta di una organizzazione che esiste ancora oggi sotto il nome di "Business Leaders for Michigan", <http://www.businessleadersformichigan.com/>

45 McCarthy J. (1997), op. cit., p.4.

della città, non solo avrebbe attirato nuove attività, ma avrebbe contribuito a dare una spinta ad un settore economico in rallentamento e a migliorare gli equilibri fiscali locali.

L'affermarsi di prospettive di lavoro che vedono il settore privato direttamente coinvolto nell'impegno di restituire solidità al contesto economico locale, si accompagna in questi anni anche all'espressione di un diverso tipo di rapporto tra quest'ultimo e la pubblica amministrazione: se il "New Detroit Committee" diventa la prima occasione di sconfinamento tra il mondo dell'autorità politica locale e quello della corporate e del settore degli affari, secondo una prospettiva di "pianificazione strategica" ed allargata a più soggetti delle azioni di sviluppo urbano, già dagli anni immediatamente successivi alla sua fondazione si assisterà al moltiplicarsi di iniziative per lo sviluppo che ne ripeteranno la configurazione. Nascono un numero crescente di organismi "misti", che vengono costituiti per accelerare la promozione di iniziative di sviluppo, favorendo l'aggregazione di capitali e risorse privati da investire sul suolo municipale<sup>46</sup> - spesso con l'avallo e il coinvolgimento diretto di esponenti dell'autorità pubblica entro i *boards of directors* e gli organismi di controllo di queste organizzazioni. Dal punto di vista operativo e della strutturazione di piani e programmi, invece, si fa sempre più evidente come al perseguimento di forme di *partnership* economiche tra pubblico e privato, faccia seguito la convergenza attorno alle strategie da perseguire- "*la città deve far propria una strategia imprenditoriale aggressiva nello sviluppo del territorio, fatta di finanziamenti di capitale, lo sviluppo dei servizi e la creazione di un habitat attrattivo nei confronti delle attività produttive*"<sup>47</sup>-, ed una sorta di "suddivisione del lavoro" che va conso-

46 Come il già citato "Detroit Renaissance" o la "New Center Development Corporation", o la "Economic Development Corporation", costituita sulle basi del "New Detroit Committee".

47 City of Detroit (1980), "Annual overall economic development program report and program

lidandosi nel tempo, secondo la quale **al pubblico spetterebbe il compito di creare le premesse per lo sviluppo delle iniziative private**<sup>48</sup>.

E' in questi termini che si pongono le basi per una prassi operativa che informerà per i successivi quindici anni anche tutta una serie di strumenti di pianificazione<sup>49</sup>, andando a combinarsi con la stagione dei finanziamenti federali per l'*urban renewal*, e di fatto contribuendo in questo modo a polarizzare in un'area relativamente ristretta (quella compresa entro l'anello del Grand Boulevard, nelle immediate vicinanze del Central Business District e delle altre concentrazioni di terziario) la quasi totalità delle risorse sia pubbliche che private disponibili. Questa logica più generale, che come si vedrà più avanti nonostante la forte spinta imprenditoriale ha per molti versi contribuito a peggiorare le condizioni del nucleo urbano, è rintracciabile chiaramente nella realizzazione del "Renaissance Center"<sup>50</sup>, la prima grande operazione di trasformazione urbana ed il più grande progetto finanziario sino ad allora realizzato negli States da parte del capitale privato. Le traiettorie che portano alla realizzazione della megastruttura del "Ren-Cen", si intrecciano con la nascente carriera politica del sindaco Coleman Young, e con l'esplicito impegno perseguito da quest'ultimo nel far tornare la città ai suoi "tempi d'oro". A partire da questa esperienza l'azione profusa dal sindaco si esprimerà sempre più spesso nello sviluppo di progetti simbolici e molto rappresentativi<sup>51</sup>, orientati a

projection", Planning Department, p. V-I, citato in Conti S. (1983), op. cit., p. 188.

48 "Per realizzare questa politica, la città di Detroit ha già da tempo definito il progetto ambizioso di unire lo sforzo delle forze pubbliche con quelle private. Una partnership unica nel paese", in City of Detroit (1980), op. cit., p. V-I.

49 Come la City Charter del 1974 e il documento strategico "Moving Detroit Forward" nelle due versioni del 1975 e del 1977.

50 Le fasi di progettazione iniziano nel 1973, mentre la realizzazione si conclude nel 1977.

51 "a more explicit strategy of 'reimagining' the city by means of the encouragement of prestige

restituire lustro e prestigio al Central Business District - “*Such a strategy [...] would stem the tide of disinvestment in favour of the suburbs, and a series of publicly sponsored downtown prestige ‘flagship’ developments were inflated as a result*”<sup>52</sup>.”

Nonostante l’importante esposizione economica presupposta per la realizzazione del nuovo centro direzionale, e per quanto, soprattutto negli anni immediatamente successivi all’apertura, l’operazione sembri riscuotere grande successo, la strategia di sviluppo urbano sottesa alle logiche che hanno portato alla costruzione del centro di fatto non sarà capace di incidere positivamente sulle condizioni della città. Tra gli aspetti che confermano questa valutazione nel complesso negativa compare ad esempio il dato sull’occupazione dei nuovi spazi del “Renaissance Center”, i quali vengono acquisiti da imprese e compagnie generalmente già attive nell’area detroitese<sup>53</sup>: più di uno spostamento di posti lavoro esistenti che di un vero impulso allo sviluppo di nuove attività (Baba, 1978). Un secondo aspetto critico – soprattutto se visto nella prospettiva delle dinamiche di mercato e delle politiche per la casa –, si lega a quell’insieme di operazioni complementari alla terziarizzazione del centro, come la realizzazione di nuove infrastrutture e il miglioramento dello *stock* abitativo. In entrambi i casi, seppur con modalità diverse, si assiste allo sviluppo di una strategia che agisce in coerenza con l’idea di migliorare l’offerta di abitazioni e di servizi urbani per le classi dirigenziali ed impiegatizie che do-

---

*development in the downtown area*”, in McCarthy J. (1997), op. cit., p.4.

52 McCarthy J. (1997), op. cit., p.4.

53 Come si spiega in Baba (1978), già nel 1977 si stimava che oltre il 98% degli spazi del “Ren-Cen” fossero occupati o da compagnie che già avevano i propri uffici in città (e che quindi semplicemente si sono trasferite, lasciando liberi altri spazi), o da compagnie provenienti dall’area del Mid West, che pur avendo deciso di far convergere su Detroit i propri organismi gestionali, di fatto hanno solo “spostato” posti di lavoro da un capo all’altro della regione, ricollocando altrove i propri impiegati.

vrebbero seguire l’espansione del settore terziario<sup>54</sup>.

Il caso delle politiche abitative esemplifica bene uno dei nodi critici più centrali di questa prima stagione di rinnovamento della città, nella quale anche le risorse federali in mano all’autorità pubblica finiscono per andare a contribuire alla realizzazione del disegno generale di una nuova città del terziario. Si assiste alla concentrazione di tutti gli sforzi e di tutti gli investimenti in un’area molto ristretta della città, che nell’arco di una quindicina di anni viene completamente rivoluzionata nei suoi assetti fisici (sia attraverso le demolizioni che attraverso le nuove costruzioni). La strategia dell’iperinfrastrutturazione del Central Business District, per quanto abbia riportato alcune quote di capitale entro i confini municipali, si rivela incapace di generare un sostanziale effetto volano sul resto del sistema urbano, determinando, come si è visto, uno spostamento di occupati e di residenti, più che un’inversione del *trend* negativo. Dal punto di vista demografico, ad esempio, per quanto almeno nei primi anni si sia verificato il ritorno di piccoli contingenti di nuovi abitanti nelle zone a ridosso del centro, non si è però saputo arrestare il declino e l’abbandono delle rimanenti (e preponderanti) parti della città: in questo senso, la polarizzazione di tutte le risorse disponibili verso un unico obiettivo, e la concentrazione dell’interesse di promotori privati e pubblica amministrazione verso una sola porzione del sistema socioeconomico locale, finisce per consegnare le aree più fragili, i ghetti degradati e le zone residenziali al declino definitivo.

Questa prima stagione di *partnership* tra *corporate* ed autorità pubblica di cui sono stati sin qui menzionati davvero solo alcuni

---

54 E’ attorno a questa logica che si sviluppano interventi come quello di Lafayette Park, del Cadillac Center o del Millander Center, che troveranno parte delle condizioni per il loro sviluppo a partire dalla già citata politica delle demolizioni legata alla stagione dei fondi federali per l’urban renewal.

caratteri, si chiuderà nei primi anni '80<sup>55</sup>. Quello che rimane, e che si ritroverà nelle iniziative promosse negli anni immediatamente successivi alla crisi del comparto industriale da Coleman Young e con la ripresa economica a partire dai primi anni '90 da Dennis Archer, è l'orientamento ad un'azione che individua le aree più centrali come campo di gioco preferito. A questo si combina il permanere di logiche che legano lo sviluppo urbano all'atterraggio di funzioni "metropolitane" entro l'area di influenza del Central Business District: all'esplosione della "città direzionale" di Ford e di Young della metà degli anni '70 si sostituirà la "world class city" di Dennis Archer. Costruita sulla scia della politica dell'intrattenimento inaugurata già alla fine degli anni '80 dalla precedente amministrazione, e strutturata attorno a quella degli stadi e dei casinò dalla metà degli anni '90 in poi, durante questa più recente stagione della politica urbana detroitense le coalizioni locali sembrano recuperare parte della loro forza (Di Gaetano, Klemanski, 1999). I circoli degli affari e quelle organizzazioni "miste" fondate oltre vent'anni prima con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo economico della città riprendono vigore, e si fanno promotrici della creazione di nuovi organismi orientati al fomento delle attività economiche<sup>56</sup>. Emerge in questo senso una tendenza inedita rispetto alla precedente stagione, che si manifesta nell'espressione di uno sbilanciamento della *partnership* tra pubblico e privato: ad una ancora maggiore libertà di azione da parte dell'*élite* degli affari va corrispondendo una posizione sempre meno proattiva dell'autorità locale, la quale tende a svolgere sempre di più un ruolo di facilita-

55 È un periodo di grande trasformazione del contesto intergovernativo, economico e politico per la città, che precipita nella crisi fiscale. Dal punto di vista sociale la crisi del settore industriale richiede grandi sacrifici alle classi operaie ancora attive in città, imponendo la ristrutturazione degli accordi sindacali.

56 È di questi anni la creazione da parte di una rinnovata "Detroit Renaissance" del "Detroit Investment Fund" e della "Greater Downtown Partnership".

zione dei processi e di apertura del mercato alle nuove iniziative piuttosto che di vera e propria regia del processo di politiche. Una buona cartina tornasole di questo cambiamento di rotta è offerta proprio dal modificarsi della *mission* e della strutturazione delle organizzazioni, delle coalizioni e dei dispositivi creati per promuovere lo sviluppo economico.

È il caso ad esempio del "Detroit Investment Fund", un fondo di 52 milioni di dollari in capitali di rischio creato per stimolare gli investimenti sul suolo detroitense. Diversamente da altre operazioni promosse nei decenni precedenti, il fondo viene costituito aggregando esclusivamente risorse di carattere privato (i capitali vengono messi a disposizione dai 42 membri di "Detroit Renaissance"), e si caratterizza formalmente come una iniziativa *for profit* (la società che controlla il fondo partecipa alle iniziative che finanzia come *partner*), tutta orientata a finanziare e supportare progetti che abbiano una prospettiva di mercato (includendo in questo senso il settore del *real estate*, la creazione di parchi tecnologici ed incubatori, ecc.). Se negli anni '70 questo tipo di organizzazioni si configurano ancora attorno a risorse politiche ed economiche sia pubbliche che private molto legate al contesto locale, in un intreccio di interessi ed obiettivi che tendono a spingere verso una certa direzione (il consolidamento del cuore terziario della città), vent'anni dopo sembrano trovarsi sotto il controllo di una coalizione di interessi economici più ampia, che agisce a livello regionale (Di Gaetano, Klemanski, 1999). L'azione promossa da questa rinnovata *growth coalition* sembra esprimere con maggior decisione tutta una serie di orientamenti più esplicitamente legati al mercato, che si declinano anche attraverso le strategie di sviluppo promosse dall'autorità pubblica e le retoriche dei grandi progetti per lo sport e l'intrattenimento. Sebbene riformulata in termini nuovi, la strategia di sviluppo urbano legata all'iperinfrastrutturazione degli

spazi (Glaeser, 2012), ed all'implementazione dei grandi servizi, permarrà sino a tutto il mandato di Kilpatrick quale unica possibile concezione di un rapporto sempre più sbilanciato tra capitale privato (l'unico capitale spendibile in un contesto di endemica crisi fiscale) ed autorità locale, sino al più recente epilogo rappresentato dal progressivo processo di cessione degli *asset* pubblici.

## 2.5 “VACANT LANDS” E BENI FUORI MERCATO

Le dinamiche messe sin qui in evidenza mostrano come nell'arco di pochi decenni a Detroit si determini la polarizzazione di fasce di popolazione a reddito basso e medio basso dentro i confini della municipalità, con un conseguente e progressivo abbassamento dei valori delle rendite urbane. Tra le cause di questo fenomeno vanno sottolineate le spinte del miraggio “suburbano” e la minaccia della contrapposizione razziale: le proprietà che vengono messe sul mercato sono le residenze delle classi più agiate, ma anche dei dirigenti, degli impiegati, dei commercianti e dei “colletti bianchi” che lasciano la città attirati dalla promessa dell'abitare “suburbano” e stimolati dagli incentivi offerti dal governo. Con l'intenzione di lasciarsi alle spalle la congestione, il degrado, la criminalità, la crescente pressione fiscale che caratterizzano una peggiorata vita urbana, e successivamente sotto la spinta dei movimenti per l'emancipazione delle popolazioni afroamericane e dei diritti civili, scelgono di andare ad abitare altrove. Tutto questo concorre a determinare un progressivo abbassamento del valore economico delle proprietà, che si collocano in un settore del mercato immobiliare (quello urbano) sempre meno vivace. L'abbassamento dei valori immobiliari agevola il processo di sostituzione della popolazione – permettendo ad esempio ai redditi medi di accedere a beni che sino a poco tempo prima erano al di fuori della loro portata-, il quale a sua volta costituisce un ulteriore elemento di stimolo alla

ricerca di condizioni migliori da parte delle fasce più benestanti, attivando un processo a catena che a partire dalle aree più prossime ai quartieri degradati del centro, interessa via via i quartieri più stabili. Questa dinamica, che trova piena espansione e sviluppo dagli anni '40 in poi, porta ad una progressiva redistribuzione “al ribasso” dei redditi nel territorio municipale, ad un indebolimento del mercato immobiliare, ed alla crescente obsolescenza di una parte consistente del patrimonio immobiliare.

E' in epoca più recente però che la situazione assume contorni critici, con il valore di edifici residenziali e terreni che arriva a risultare inferiore al valore dei debiti contratti per acquistarli: dai primi anni '80 non si verifica più alcun tipo di iniziativa immobiliare *market-oriented*, mentre le poche trasformazioni e nuove edificazioni avviate in città sono tutte finanziate con incentivi statali, sovvenzioni e finanziamenti pubblici. Rispetto a questa condizione generalizzata, lo scoppio della “bolla immobiliare” che colpisce gli USA già alla fine del 2006, manda completamente in crisi un sistema in declino che a fatica aveva retto sino ad allora. La questione, sulla quale si tornerà, prima ancora di riguardare i meccanismi di pignoramento che colpiscono coloro che non riescono più a sostenere il pagamento delle rate dei mutui, riguarda l'acquisizione delle proprietà da parte dell'amministrazione pubblica, in ragione del mancato pagamento delle tasse. E' attorno a questa doppia espressione del problema che si declina il problema delle *vacant lands*, laddove in un contesto economicamente depresso e privo di opportunità l'unica soluzione al problema dell'insolvenza sembra essere rappresentata dall'abbandono dei beni immobili. Si tratta di una condizione che spiega la crisi, e che è fattore di crisi essa stessa: “Quando si ha una casa abbandonata in un isolato, tutto l'isolato comincia a perdere di valore di mercato, perché la gente che si può permettere di comprare altrove non comprerà in una



*zona dove ci sono case abbandonate. Quindi anche nelle aree più stabili, considerate delle buone parti di città, un buon posto dove vivere, c'è stata una graduale riduzione dei livelli di reddito (visto che coloro che hanno un reddito più basso hanno meno scelta). Ma in una logica di mercato, se il reddito medio del quartiere diminuisce, anche il valore delle case e dei terreni diminuisce, e se il valore diminuisce, significa che molte delle persone che abitano nel quartiere avranno più problemi di prima a far fronte al pagamento dei mutui (che diventano superiori al valore di mercato della casa). Una volta che il valore di mercato di una casa è inferiore al valore del mutuo per pagarla, se per qualche ragione le persone che la abitano si devono spostare, non riescono a vendere la casa, e se ne vanno e lasciano un'altra proprietà vacante. Questo è il tipo di fenomeno da cui molti dei migliori quartieri all'estremità del territorio municipale sono stati colpiti in questi ultimi anni, ma è esattamente lo stesso meccanismo con cui si è andato generando il processo di crisi e di declino urbano nelle parti più centrali in passato... niente è veramente cambiato, a parte il fatto che i valori di mercato calano più velocemente<sup>57</sup>".* Oggi la quasi totalità del territorio cittadino si trova in questa condizione, con la sola eccezione di un'area di all'incirca una decina di miglia quadrate: una porzione di territorio fatta a "T" e distribuita lungo l'asse principale della città – Woodward Avenue – e lungo il fiume, con alcune appendici<sup>58</sup>. Si tratta di aree sulle quali permangono ancora alcune attività trainanti ed alcuni asset ereditati dal passato, di vecchi quartieri che storicamente hanno ospitato *enclaves* etniche molto coese e

57 Dall'intervista del 9 febbraio 2012 con il prof. John Mogk, Wayne State University.

58 I quartieri compresi in questo perimetro sono quelli di Downtown e Midtown (quella che un tempo era la città degli affari, e l'area dei musei e dell'università), i nuclei di Corktown, Woodbridge e Mexican Town nel west side, le aree di Eastern Market, e di Lafayette Park ai margini orientali del centro, e le aree tra la Jefferson Avenue, Indian Village, e la fascia del lungofiume.

connotate, zone della città caratterizzate dalla presenza di particolari condizioni naturali o dalla qualità del patrimonio costruito. Si tratta però anche di aree che, pur trovandosi nella condizione di una profonda crisi di mercato, per varie ragioni – prima tra tutte la collocazione entro ambiti urbani "confinati" da elementi naturali od infrastrutturali - hanno riscosso l'interesse di giovani investitori, piccole e medie compagnie.

Il calo del valore della proprietà e dei terreni non costituisce però un problema che investe soltanto il mercato, ma si lega strettamente al raggio di azione ed al grado di autonomia che l'autorità pubblica può esprimere. In questo senso, la questione ha a che vedere con la capacità economica che l'autorità locale può manifestare, la quale dipende direttamente dal pagamento delle tasse sulla proprietà (terreni ed edifici) pagate dai cittadini. Queste ultime, a loro volta sono funzione diretta della combinazione tra i valori urbani e gli *zoning* fiscali, definiti, come lo *zoning* territoriale, dall'autorità pubblica locale<sup>59</sup>. I successivi cicli di riduzione dei valori dei suoli urbani, ancor prima del sopraggiungere della crisi dei *subprime*, ne hanno determinato nel tempo la progressiva uscita dal mercato, contribuendo ad un drastico assottigliamento degli introiti, nonostante l'innalzamento delle aliquote - la cosa si lega allo storico alto carico fiscale che caratterizza Detroit. Questo complesso di fattori, unito all'impoverimento della popolazione, ha determinato nel tempo una situazione nelle quale sempre più proprietari si sono trovati nell'impossibilità di pagare le tasse sulla proprietà degli immobili nei quali risiedono, senza avere allo stesso tempo grandi speranze di potersi rivolgere al mercato. E' qui che interviene il meccanismo delle *foreclosures* per mancato pa-

59 Secondo l'aggiornamento delle aliquote effettuato dalla città di Detroit e dalla Contea del Wayne nel 2003, il calcolo delle tasse sulla proprietà avviene moltiplicando la quota di 67.97\$ per ogni 1000\$ di valore dell'edificio o del terreno.

gamento delle tasse, che secondo la legislazione in vigore presso lo Stato del Michigan<sup>60</sup> mette a disposizione di un proprietario insolvente 25 mesi per regolarizzare la propria posizione: se nell'arco di questo lasso di tempo il proprietario non riesce a ripagare il proprio debito, a rinegoziarne le condizioni o a formularne una qualche forma di rateizzazione, il bene immobile di sua proprietà passa al County Treasurer's Office che da lì ad un anno (36 mesi dopo la dichiarazione di insolvenza) può venderlo all'asta. Se l'asta va deserta – cosa che nel caso della città di Detroit è avvenuta regolarmente e per anni – la proprietà invenduta, liberata dai debiti, entra solitamente nelle mani della municipalità (a titolo di risarcimento per le tasse non godute), la quale può disporne liberamente (vendendola, trasformandola, o come più spesso accade rimettendola all'asta).

Un meccanismo analogo governa il passaggio di proprietà nel caso di insolvenza del debito per l'acquisto di un immobile. La legge in vigore nello Stato del Michigan<sup>61</sup> mette a disposizione del proprietario insolvente un periodo di 90 giorni per poter pagare il proprio debito. Allo scadere di questo periodo il meccanismo prevede che a fronte della mancata regolarizzazione del rapporto economico (con il pagamento di un debito che è comprensivo di rate arretrate, interessi e multe) e/o della mancanza di un accordo formale (tra il proprietario e l'istituto di credito titolare del mutuo) per la rinegoziazione del debito, il bene immobile venga pignorato, e possa essere rivenduto all'asta a partire dai due mesi successivi (trascorrono cioè un minimo di 150 giorni dalla dichiarazione di

<sup>60</sup> Lo strumento legislativo attuale è il Public Act n.123 del 1999, che ha parzialmente modificato il General Property Tax Act del 1893. [https://www.michigan.gov/treasurer/0,1607,7-121-1751\\_2194-7640--,00.html](https://www.michigan.gov/treasurer/0,1607,7-121-1751_2194-7640--,00.html) (ultimo accesso dicembre 2012).

<sup>61</sup> La legge è stata parzialmente modificata nel 2009. Il limite dei 90 giorni è stato mantenuto, ma le modifiche si sono rivolte alla riorganizzazione, entro questo periodo, di una serie di step orientati all'accompagnamento del proprietario entro un percorso di rinegoziazione del proprio debito.

insolvenza alla messa all'asta). Anche le aste legate ai mutui non pagati però sono soggette al mercato, e nonostante spesso riguardino edifici in buone condizioni che in altri contesti potrebbero essere rivenduti facilmente, molto spesso non trovano acquirenti interessati. Il passaggio di questi beni nelle mani di istituti finanziari o di credito non costituisce di per sé la garanzia che questi ultimi decidano di accollarsi l'onere del pagamento delle tasse sulla proprietà. La permanenza sul mercato di beni immobili di scarso valore, caratterizzati da lunghi tempi di attesa per la vendita (ammesso che questa si concluda), rende il pagamento delle tasse di proprietà un investimento che nel tempo travalica gli effettivi utili ricavabili. Per i soggetti che hanno acquisito le proprietà, l'insolvenza diventa una strategia più vantaggiosa rispetto al regolare pagamento delle tasse: si genera in questo modo una situazione limite, secondo la quale diventa più profittevole rimanere in possesso di un bene per i due/tre anni successivi all'acquisizione senza pagare le tasse dovute all'autorità locale, perdere i diritti di proprietà attraverso la *tax foreclosure* e riacquisirli ricomprandosi quello stesso bene immobile ad un'asta pubblica<sup>62</sup>. E' questa la modalità secondo la quale hanno agito e stanno agendo numerosissimi investitori locali e non, i quali attraverso le aste pubbliche vanno acquisendo importanti quote di proprietà. Nella maggior parte dei casi queste vengono semplicemente accumulate, senza che le superfici ed i volumi acquisiti vengano trasformati in qualche cosa d'altro, utilizzati od anche semplicemente mantenuti.

Le logiche amministrative e le pastoie burocratiche che governa-

<sup>62</sup> Le aste pubbliche vengono gestite secondo due diverse chiamate: nella prima chiamata è possibile acquisire un lotto od un edificio pagando le tasse dovute alla pubblica amministrazione per quel lotto o per quell'edificio. Nel caso in cui la prima nessuno rispondesse alla prima chiamata, durante la seconda convocazione dell'asta il lotto o l'edificio vengono messi in vendita a pare da una base d'asta di 500\$. La possibilità di partecipare all'asta pubblica è vincolata al versamento di una cauzione di 2000\$ in contanti – che viene restituita alla chiusura dell'asta.

no il processo di acquisizione (da parte del pubblico) e cessione delle proprietà alle aste, lo stratificarsi di metodi di classificazione obsoleti del patrimonio del governo locale, la pratica legalmente riconosciuta negli USA che registra l'acquisizione di un diritto di prelazione su una proprietà attraverso il pagamento di un debito (siano le tasse dovute all'autorità municipale, od il credito dovuto all'erogatore di un mutuo), sono solo alcuni dei meccanismi che hanno sino ad ora caratterizzato le dinamiche di vendita ed acquisizione della proprietà "fuori mercato" nel capoluogo del Michigan. L'acquisizione di proprietà da parte dell'autorità pubblica e le criticità provenienti dalla gestione di questo patrimonio, per quanto abbiano generato una serie di dirette implicazioni rispetto all'erogazione dei servizi, cominciano ad entrare molto tardi nelle agende dei governi cittadini. In questo senso il passaggio della crisi dei *subprime* imprime un'accelerazione importante ad un quadro critico che assume lo status di "problema" solo a partire dalla seconda metà degli anni '90.

### 3. LO SPAZIO SOVRABBONDANTE

A Detroit la gestione del patrimonio di proprietà provenienti dai *tax foreclosures* è da sempre nelle mani del Planning&Development Department (P&DD): assieme alla City Planning Commission (CPC), il dipartimento costituisce uno dei due organismi interni al governo locale che si occupano della gestione del territorio. Se la CPC si occupa dello *zoning* e della redazione dei regolamenti, della promozione di nuove ordinanze riguardanti gli usi dei suoli e dello sviluppo di ricerche ed inchieste sullo stato del territorio municipale, facendo riferimento al City Council, il P&DD afferisce direttamente al gabinetto del Sindaco, e si occupa della gestione delle risorse cittadine. Questo implica non solo che il P&DD è l'organismo interno alla città titolato a catalogare, valutare e tecnica-

mente acquisire e vendere le aree, ma include anche il controllo – attraverso le forze di polizia locale - e la manutenzione della proprietà pubblica, la demolizione di eventuali strutture pericolanti (e la tutela della sicurezza dei cittadini), l'eliminazione di rifiuti, macerie e depositi non autorizzati, e più in generale tutto quanto ha a che vedere con ciò che accade ai terreni ed agli edifici di sua proprietà ed ai soggetti che li usano (legalmente o illegalmente). Il P&DD costituisce quindi il soggetto che a partire dai primi anni 2000, momento nel quale anche a Detroit comincia ad attivarsi il dibattito attorno alle *vacant lands*, si trova direttamente ed "operativamente" chiamato a rispondere alla necessità sempre più pressante di cominciare ad individuare una serie di strumenti capaci di incidere seriamente sul problema. La questione entra nel dibattito locale attraverso il manifestarsi sempre più esasperato del fenomeno dello *squatting*. Si tratta di un problema complesso ed ancor oggi irrisolto<sup>63</sup>, che interessa la città da decenni (ben prima cioè del 2000/2001, anni in cui la questione assume un certo peso nella cronaca locale), coinvolgendo un numero crescente di abitanti. Nella misura in cui si lega ai gravi tassi di criminalità, alla presenza di un alto numero di senzatetto e di fasce di popolazione in difficoltà va assumendo condizioni sempre più critiche, combinandosi alle difficoltà di gestione (un po' in tutti i sensi) da parte dell'autorità pubblica. Quest'ultima, ancora attorno alla fine degli anni '90 non possiede un registro unico delle *vacant lands*, né altre forme di organizzazione e catalogazione dei dati che mettano

<sup>63</sup> La questione viene periodicamente affrontata dalle testate giornalistiche locali, e si sviluppa attorno a due principali nodi: da un lato si pone il problema delle crescenti quote di popolazione che vivono nell'illegalità, le quali occupano gli edifici vacanti contribuendo a peggiorare le condizioni già precarie di molti quartieri. Se in molti casi l'occupazione si lega ad attività illegali (vendita di droga, prostituzione o cose del genere), ed implica da parte dei residenti una reazione via forze dell'ordine, per altri versi il fenomeno si lega con gli alti livelli di povertà che affliggono la città, rappresentando per molti abitanti l'unica soluzione possibile al vagabondaggio.

i funzionari pubblici nella condizione di avere un quadro chiaro, completo e “simultaneo” dei regimi proprietari, delle condizioni dei lotti, e dei valori urbani. La disorganizzazione amministrativa costituisce per molto tempo un ostacolo importante alla messa in campo di strategie e programmi non solo capaci di concepire il problema in maniera costruttiva, ma anche di ricostruire delle pratiche amministrative che ne permettano una gestione coerente (Dewar 2009). Un ruolo non secondario viene giocato da alcune prassi operative, da alcuni programmi e ricerche svolte internamente all'autorità cittadina che tra i primi anni '70 e la prima metà degli anni '90 contribuiscono a generare quello che ancora attorno ai primi anni 2000 viene definito come “l'incubo del real estate”: *“There's really a nightmare of real estate issues in the city. It's a mess in its proportions”*<sup>64</sup>.

Dalla fine degli anni '60 la presenza di aree ed edifici abbandonati si carica di connotati politici ed ideologici, diventando l'oggetto della protesta contro la segregazione razziale, e la valvola di sfogo della conflittualità urbana. Il dissenso si esprime anche attraverso i sempre più frequenti incendi appiccicati agli edifici abbandonati<sup>65</sup>, in una *escalation* di violenza che è stata da più parti

64 Dixon J. (2000), “Detroit's neglect spawns squatters: makeshift camps, drugs and prostitution occupy property”, Detroit Free Press, 7 luglio 2000.

65 E' questo un capitolo triste e controverso della storia recente detroitese, che si radica nelle vivaci proteste per i diritti civili che per tutti gli anni '60 accendono la città, e si esplicita in una escalation di atti vandalici che dai primi anni '70 e sino alla metà degli anni '90 coinvolgono gli edifici abbandonati collocati nelle aree più centrali della città. Questo fenomeno, espressione di un gravissimo disagio sociale e della grande conflittualità che per anni ha caratterizzato la società locale detroitese, è conosciuto sotto il nome di “Devil's Night” in ragione del concentrarsi degli episodi incendiari durante la notte che precede Halloween. Il picco si raggiunge attorno alla metà degli anni '80, quando nell'arco di tre giorni vengono dati alle fiamme tra i 500 e gli 800 edifici residenziali. Con l'amministrazione Archer, nel 1994 l'autorità pubblica compie uno sforzo importante per ridimensionare l'emergenza: per quanto il fenomeno sia stato almeno in parte rimesso sotto controllo, il problema – entro proporzioni decisamente più contenute -, persiste ancora oggi.

indicata come la vittoria della crisi urbana sulla società, vera e propria rappresentazione della città morente (Chafets, 1991). E' attorno a questi anni di grave crisi sociale che prendono forma i programmi federali di *urban renewal*, i quali contribuiscono ad alimentare la pratica delle “demolizioni per pubblica utilità”. Si tratta di una pratica amministrativa che sotto forme diverse permane entro le logiche dell'azione pubblica per oltre vent'anni, andando a combinarsi con le strategie di sviluppo urbano per “grandi progetti e sostituzioni edilizie” inaugurate dal sindaco Coleman A. Young. Questo orientamento si colloca entro una strategia di rimozione del degrado attraverso il rinnovamento del patrimonio immobiliare della città, e porterà, tra il 1970 e il 2003 alla demolizione di 166.992 edifici a fronte della presentazione di soli 21.827 permessi di nuova costruzione<sup>66</sup>: nell'arco di 33 anni l'amministrazione detroitese contribuisce ad eliminare dal suolo urbano un terzo del proprio patrimonio costruito. La più recente, e per molti versi la più estensiva, tra le diverse iniziative riconducibili a queste pratiche è la ricerca promossa dalla CPC nel 1990: si tratta della redazione di uno studio, chiamato “Survey and recommendations regarding vacant land in the city”<sup>67</sup> e presentato nell'agosto del 1990. Qui per la prima volta la questione delle *vacant lands* assume la configurazione di un problema esteso all'intero territorio cittadino: nel documento si rende conto per la prima volta del processo di contrazione e spopolamento che dagli anni '50 ha interessato la città, introducendo il concetto della “riduzione” della dimensione urbanizzata come strategia per l'ottimizzazione del sistema dei sottoservizi e dei servizi ai cittadini. Attraverso la suddivisione del

66 Freeman R. (2004), “Death of Detroit: harbinger of collapse of deindustrialized America”, The Executive Intelligence Review, 23 aprile 2004.

67 The Detroit City Planning Commission (1990), “Survey and Recommendations Regarding Vacant Land in the City,” 24 August 1990.

territorio municipale in 30 distretti, si propone una classificazione dello stato di abbandono in cinque categorie, correlate a cinque diverse forchette percentuali<sup>68</sup>. Per ogni distretto lo studio propone una serie di mappe che individuano i lotti vuoti, proponendo lo spostamento e la rilocalizzazione degli abitanti per tutte le aree nelle quali il tasso di abbandono superi il 51%<sup>69</sup>.

La "Vacant Land Survey" del 1990 darà il via ad uno dei più grandi programmi di demolizione della storia degli Stati Uniti: procedendo per oltre un decennio, lascerà tracce indelebili nelle pratiche amministrative, e contribuirà a rafforzare un orientamento che lungi dallo stimolare l'emergere di traiettorie istituzionali nuove, andrà ad alimentare ulteriormente il processo di abbandono (di fatto condannando quei pochi abitanti che ancora popolavano le aree con i più alti "vacancy rates"). **Le retoriche della eliminazione del degrado e della riduzione delle porzioni di città da raggiungere con i servizi più basilari dominano per oltre due decenni** - *"Right now, we have streets with one person living on them, yet you still have to provide streetlights for that street. You still have to provide police protection. You still have to provide fire protection. We should move those people out"*<sup>70</sup> - **in una oscillazione tra la logica della risposta alle crescenti ondate di vandalismo, l'immaginario poco convinto della restituzione di alcune porzioni di territorio alla natura**<sup>71</sup>, **la promozione di un'operazione di**

68 0-10%, 11-30%, 31-50%, 51-70%, 71-100% di porzioni di territorio abbandonate.

69 "relocating the remaining residents to provide them with increased security and services", in The Detroit City Planning Commission (1990), op. cit., citato in Freeman R. (2004), op. cit.

70 Sono le parole del difensore civico e garante per l'erogazione dei servizi cittadini Marie Farrell-Donaldson riportate da un articolo della Detroit Free Press del 27 aprile 1993, in Freeman R. (2004), op. cit.

71 "She continued that entire areas that were dilapidated should be cleared of the remaining homes, businesses, and people. Fences should be erected around the areas, to keep people out. These areas should then be sent 'back to nature'", in Freeman R. (2004), op. cit.

**contenimento degli esuberi di memoria industriale** - *"I know it sounds crazy. But when General Motors has excess capacity, what do they do?"*<sup>72</sup>. Questa linea viene intrapresa dall'autorità pubblica, dal settore immobiliare e degli affari, dalle comunità locali: un processo di "cancellazione urbana" ("urban erasure", Hoffman 2001, Waldheim 2006), che favorisce la distruzione di intere parti di città - *"unbuilding surpasses building as the city's primary architectural activity"*<sup>73</sup>.

E' anche rispetto a questo sfondo che va riletta la condizione di relativa mancanza di controllo sui registri delle aree di proprietà pubblica, la quale sconta una gestione carente (oltre che molto poco trasparente) già durante il ventennio di amministrazione Young<sup>74</sup>. A questo si aggiunge la generale citata mancanza di informazioni integrate, e le condizioni di non completa cedibilità di un cospicuo numero di lotti. Le terre che finiscono nelle mani dell'autorità detroitense provengono dallo Stato del Michigan, che nel tempo non ha saputo gestire sempre in maniera ineccepibile le notifiche di pignoramento. Questo ha portato alla presentazione di una serie di ricorsi che hanno reso incostituzionali molte delle pratiche di pignoramento sino ad allora effettuate. Per questo motivo già a partire dalla metà degli anni '70 la catalogazione e la gestione delle aree viene gravata di una sorta di "riserva"<sup>75</sup>, che non si

72 Sono le parole del difensore civico e garante per l'erogazione dei servizi cittadini Marie Farrell-Donaldson riportate da un articolo della Detroit Free Press del 27 aprile 1993, in Freeman R. (2004), op. cit.

73 Hoffman D. (2001), "Erasing Detroit", in Daskalakis G., Waldheim C., Young J. (2001) "Stalking Detroit", ACTAR, Barcelona.

74 Negli anni '90 il sindaco verrà accusato dai media locali di gestire segretamente e a propria discrezione le proprietà pubbliche.

75 Come spiega Dewar (2009), i titoli di proprietà sono marcati con un simbolo che indica la mancata verifica dell'effettivo stato di proprietà delle aree. In mancanza della verificata consegna di una corretta notifica di pignoramento, infatti, il precedente proprietario continua a mantenere un diritto sul bene pignorato, pur non utilizzandolo più e pur non corrispondendo più alcun contributo alla autorità

chiude sino alla verifica dell'effettiva legittimità del pignoramento: un processo lungo e costoso che non sempre va a buon fine. Vista la difficoltà di fare chiarezza sui titoli di proprietà la città di Detroit opta per apporre alle proprietà acquisite quello che negli States viene definito "quit claim deed" - sostanzialmente una cessione del diritto ad utilizzare le proprietà nonostante la possibile esistenza di altri soggetti titolati ad esercitare dei diritti su quel bene. La cessione del diritto, pur permettendo l'uso delle proprietà, di fatto costituisce soltanto una deroga, non garantendo il potenziale acquirente rispetto alla proprietà esclusiva di quello che sta comprando. All'investitore spetta l'onere di verificare la presenza o meno di opzioni sui lotti che gli interessano, poiché in questo senso l'autorità pubblica non compie alcuna verifica di *routine*. Questo meccanismo si rivela fortemente disincentivante nei confronti dei potenziali investitori, poiché la mancanza di un chiaro statuto di proprietà implica il rifiuto da parte delle compagnie di assicurazione di formulare un qualsiasi tipo di contratto, deprimendo in questo senso l'interesse ad operare in città (Rao, Dewar 2001; Community Legal Resources 2003, Brooks, Collins, Eichmuller, Tintocalis, Van Leuven 2004, Dewar 2009).

Questo complesso di concause che rendono il processo di acquisizione della proprietà pubblica arduo e complicato se, come detto, concorre a scoraggiare i possibili investitori interessati ai suoli della città, ancor di più allontana i piccoli investitori, e quei cittadini che sarebbero intenzionati ad acquisire le terre libere in prossimità delle proprie abitazioni. Fino al 1994 infatti, oltre alla mancanza di una vera e propria lista pubblica delle proprietà afferenti alla città, non esiste tra le pratiche amministrative alcun tipo di procedura espressamente rivolta a singoli proprietari interessati ad acquisire piccole porzioni, rendendo il processo di acquisto di un lotto

locale.

una pratica lunga anni. L'impegno profuso dall'amministrazione Archer tra il 1998 e il 2001 per ridefinire le procedure, semplificare gli *iter* amministrativi e renderli pubblici, pur contribuendo a migliorare la situazione, non si rivela risolutivo: il faticoso processo di ridefinizione delle regole procede affaticato dalla scarsa collaborazione tra P&DD e CPC/City Council. Si dovrà aspettare il 2004 per assistere ad una svolta. A livello statale il governo del Michigan promuove una nuova legge<sup>76</sup> che offre alle città che possiedono grandi quantità di proprietà pubbliche provenienti dalle *tax foreclosures* la possibilità di dotarsi di una Land Bank: un nuovo organismo giuridico, un'autorità indipendente e capace di agire in autonomia, che verrebbe creata al fine di gestire in maniera più autonoma ed agile la proprietà pubblica, con l'obiettivo di riposizionarla sul mercato<sup>77</sup>. Si tratterebbe di una grande novità per il contesto detroiter: la Land Bank potrebbe costituirsi come quel soggetto "proattivo" da sempre mancante, concorrendo – perché titolata a farlo – non solo alla semplificazione delle procedure, ma anche alla gestione strategica di un *asset* sul lungo periodo. Se la prima proposta per la costituzione di una Land Bank risale al 2005, il dibattito rimane in fase di stallo sino al 2008, quando il City Council approva una versione decisamente edulcorata della proposta iniziale: la Detroit Land Bank Authority<sup>78</sup> vede la luce negli

76 Si tratta del "Land Bank Fast Track Act", Stato del Michigan, gennaio 2004.

77 come si spiega in Brooks A., Collins D., Eichmuller B., Tintocalis M., Van Leuven S. (2004), "Harnessing community assets: a Detroit Land Bank Authority", Taubman College of Architecture & Urban Planning, University of Michigan, aprile 2004, p.V., secondo quanto indicato nella legge statale cinque sarebbero le funzioni principali alle quali la nuova autorità dovrebbe assolvere: 1. accelerare i meccanismi di verifica del "quiet title"; 2. vendere le proprietà ad un prezzo nominale (definendo un forfait uguale per tutti i lotti anziché formulare un prezzo "a misura"); 3. promuovere e gestire direttamente operazioni immobiliari capaci di generare reddito; 4. formulare e gestire assieme agli enti sovraordinati, incentivi fiscali ed altre operazioni finalizzate ad attirare nuovi investimenti; 5. mantenere, gestire, assemblare e vendere le proprietà

78 <http://detroitlandbank.org/> (ultimo accesso dicembre 2012)

ultimi mesi del 2009, e comincia ad operare ufficialmente nella seconda metà del 2010. La configurazione prescelta la colloca entro il programma di incentivi federali per la rivitalizzazione dei quartieri – il “Neighborhood Stabilization Program” (NSP) –, qualificandola come una sorta di soggetto gestore dei finanziamenti ricevuti dalla città. La circoscrizione del programma, che viene associato a porzioni di territorio urbano ben definite, di fatto limita il raggio d’azione della nuova autorità alla gestione diretta delle aree candidate al NSP, escludendo ogni possibilità di un’azione ad ampio raggio integrata all’intero contesto cittadino.

Con l’elezione nel maggio del 2009 dell’ex cestista David Bing sembra presentarsi per la città di Detroit l’opportunità di un cambio di rotta: il candidato democratico vince le elezioni presentando un programma orientato alla restituzione di trasparenza ed efficienza all’azione pubblica, e propone ai suoi concittadini l’avvio di un nuovo corso per il governo della città<sup>79</sup>. Tra le principali azioni promesse dalla nuova amministrazione si registra l’avvio, nel gennaio 2010<sup>80</sup>, del “Detroit Works Project<sup>81</sup>” (DWP): si tratta, almeno sulla carta, del più importante processo di pianificazione strategica che abbia mai interessato la città. Il piano, promosso e gestito dall’amministrazione ma finanziato da alcune delle principali fondazioni cittadine, attraverso il coinvolgimento di una fascia quanto più ampia possibile della società locale (dai singoli cittadini alle diverse forme di organizzazione, alle istituzioni, al mondo degli affari, al contesto universitario, ecc.), ha il compito di portare alla defini-

79 L’elezione di Dave Bing viene guardata con grande speranza da una buona parte della società locale. L’uomo simbolo dei Detroit Pistons, che lasciata la carriera sportiva intraprende con successo la via degli affari, può godere di un ampio appoggio politico sia localmente che presso gli altri livelli di governo (contea, regione e stato).

80 Gli studi preliminari si avviano a gennaio, mentre nel mese di marzo 2010 il progetto viene annunciato ufficialmente. La vera e propria fase operativa parte nel mese di luglio.

81 <http://detroitworksproject.com/about-us-2/> (ultimo accesso dicembre 2012)

zione di alcune possibili visioni orientate al miglioramento delle condizioni della città, e a formulare alcune linee di indirizzo per il futuro – “*We have an opportunity to reinvent Detroit like never before... Local, regional and state leaders are stepping up, working with us and showing their support for real change in this city... Now is the time for Detroit to recapture the spirit of ingenuity and creativity that made our city great*”<sup>82</sup>. Tra i principali orientamenti di cui il piano si fa portatore emergono alcuni contenuti importanti, prima tra tutti l’intenzione di lavorare sulle *vacant lands* secondo un’ottica di trasformazione del “debito” in un *asset*. E’ questo un cambio di prospettiva inedito, che si lega a una revisione del sistema di erogazione dei servizi e degli investimenti sul suolo pubblico, e che nel tempo intercetta anche la questione controversa della necessità di attirare in città nuovi abitanti. Le retoriche promosse nelle fasi iniziali infatti, sembrano concentrarsi molto – sebbene nella forma indiretta di una serie di domande aperte formulate all’avvio del processo<sup>83</sup> –, attorno a quello che potrebbe essere definito il “nuovo target” del cittadino detroiter, nella convinzione che la creazione di una serie di condizioni tali da determinare un aumento di popolazione possa essere la via per rigenerare il contesto urbano. Al netto delle molte criticità, le alterne vicende che hanno portato allo sviluppo del progetto (conclusosi con la redazione del documento guida “Detroit Future City”<sup>84</sup> nel gennaio 2013), mostrano un tentativo strutturato di promuovere modalità diverse di approccio al problema. Per la prima volta in decenni si propone un approccio più “orizzontale” ed integrato, che concepisce la questione delle *vacant lands* entro una logica più ampia nella quale si intrecciano piani diversi (il piano economico, il piano sociale,

82 Discorso del sindaco Bing allo “State of the City Address”, 23 marzo 2010.

83 “chi vivrà qui?”, “come si sposterà?”, “che lavoro farà?”

84 <https://detroitfuturecity.com/>

il real estate, la riforma dei servizi locali, ecc.). Analogamente si potrebbe dire che per la prima volta compare una concezione non esclusivamente economica e *market-oriented* del lavoro sulle terre di proprietà pubblica, che vengono intese molto di più come un bene da gestire, come una risorsa a disposizione di chi opera, piuttosto che semplicemente come un ostacolo che limiti la capacità di azione dell'autorità municipale. Lo spostamento del punto di vista è testimoniato dai ragionamenti che riguardano il tema del calo demografico, che dopo oltre sessant'anni viene rideclinato in termini diversi: come nel caso del patrimonio di *vacant lands* nelle mani dell'autorità pubblica, la questione viene assunta come un dato di fatto da cui partire. Con il supporto di una serie di confronti con altre città americane (come St. Louis o Dallas ad esempio), si mostra come la densità abitativa detroitese sia effettivamente paragonabile a quella di altre realtà urbane americane, smontando l'equazione che per oltre sessant'anni aveva fatto dipendere la condizione di potenziale benessere della città dal numero di cittadini: la questione demografica ha contorni più complessi, e si pone più entro i termini di una necessità di lavorare sul capitale sociale esistente. Sebbene al momento dello sviluppo di questa ricerca (2012-2013), l'*output* del piano strategico fosse ancora sulla definizione di principi e di orientamenti per l'azione, senza affrontare nello specifico eventuali strumenti e dispositivi per promuovere un diverso corso, le sue più recenti evoluzioni (legate anche al mandato del nuovo sindaco Mike Duggan) sembrano mostrare una ulteriore importante apertura nei confronti della società locale, e di un *modus operandi* espresso dall'autorità pubblica più cooperativo, trasparente ed aperto.

#### 4. LA “ZONA GRIGIA”. PRATICHE DI TRASFORMAZIONE E RIUSO DEGLI SPAZI

La condizione di “sospensione” del patrimonio di terre abbandonate e disperse nella città, come si è visto, costituisce un problema che l'autorità pubblica non ha ancora saputo risolvere e rappresenta per la comunità locale una contingenza che si ripercuote sulla quotidianità ormai da decenni. Come accennato nei paragrafi precedenti, la questione delle *vacant lands* si pone in rapporto al contesto urbano caratterizzato da fortissime emergenze e sacche disagio, alti tassi di criminalità, scarsità di opportunità di lavoro e di sostentamento, che possono rendere le condizioni dell'abitare a Detroit molto difficili. A questo si aggiunge il citato impoverimento della capacità dell'attore pubblico non solo di formulare soluzioni adatte al problema da trattare, ma anche, sul lungo periodo, di riuscire a gestire l'ordinario – provvedendo a cose come l'illuminazione pubblica, la raccolta dei rifiuti, l'eliminazione della neve dalle strade, i servizi di sicurezza contro la criminalità, il servizio antincendio -, e di occuparsi direttamente del patrimonio di aree che è andato acquisendo nel tempo. In questo senso sul suolo detroitese si sono andate stratificando decenni di azioni mancate, di interventi lasciati intentati, di cattiva amministrazione e di mancanza di prospettiva, che hanno via via generato una sostanziale scarsa fiducia dei cittadini nei confronti della pubblica amministrazione. La mancanza di un vero trattamento del problema al livello strategico delle “politiche per la città” ha probabilmente accelerato il processo di abbandono del centro (non si dimentichi che nell'arco degli ultimi dieci anni la città è andata perdendo popolazione al ritmo di 65 abitanti al giorno<sup>85</sup>) contribuendo all'aggravarsi del proble-

85 Dati provenienti dagli studi condotti nell'ambito del Detroit Works Project (2011).



ma. Da un diverso punto di vista però è probabilmente anche alle modalità con le quali le questioni urgenti sono state sino ad oggi procrastinate, eluse, e dimenticate da parte dell'attore pubblico, che va ascritto l'emergere di un atteggiamento nuovo espresso da alcune parti della comunità locale nei confronti di questi spazi, che in molti casi sono andati assumendo la forma di un'opportunità da cogliere.

L'azione svolta da coloro che hanno scelto di rimanere ha assunto molte forme, oscillando tra pratiche di appropriazione dello spazio, attivazione della comunità dal basso, fenomeni di adattamento e di autorganizzazione della società, sviluppo di iniziative strutturate per opera di attori privati o *no profit*. Si tratta di una miriade di micro e macro azioni che nel tempo sono andate consolidandosi e che hanno saputo incidere sul corpo vivo della città in dismissione con esiti molto spesso più evidenti delle molte iniziative intraprese dall'attore pubblico. Sono azioni che vanno dalla colonizzazione di piccole porzioni di territorio prossime ad una abitazione, al provvedere autonomamente all'alimentazione elettrica del lampione davanti alla propria casa, dall'offrire al proprio quartiere un servizio privato di spazzaneve usando un *pick-up*, alla coltivazione di un orto per poter vendere qualche prodotto al mercato, dall'impegno nel mantenere il piccolo parco pubblico del quartiere al quale da tempo l'amministrazione non dedica più attenzione, sino alla trasformazione di interi isolati abbandonati in opere d'arte pubblica, all'attivazione di nuovi business o allo sviluppo di iniziative di sostegno alla comunità locale attraverso l'uso di uno spazio abbandonato - *"Ci sono una miriade di cose che funzionano in questo modo, dai servizi più basilari fino a cose più articolate. Cose come la sicurezza: in alcuni quartieri ci sono i vicini che girano per le strade di notte, per garantire che siano sicure, perchè la polizia non c'è. Alcuni quartieri più benestanti possono permet-*

*tersi di pagare delle guardie che svolgano per loro quello stesso tipo di cosa; ci sono servizi per la salute offerti localmente perchè l'autorità cittadina non riesce ad occuparsene, e come questi tantissime altre cose di cui gli abitanti si stanno facendo carico*<sup>86</sup>". Dall'autorganizzazione orientata alla risoluzione di un problema contingente, sino a modalità via via più strutturate, meno individuali ed autonome, e per certi versi sempre più "coraggiose", **una parte della società locale detroit è andata esprimendo nel tempo la necessità e la capacità di supplire alla mancanza di servizi**. Queste pratiche, nei loro diversi orientamenti *for profit* e *no profit*, si sono esplicitate anche attraverso l'affermarsi dei molteplici nuovi usi creativi che hanno trovato sfogo sui suoli e negli edifici abbandonati e dimenticati dall'autorità pubblica, in un'azione che sembra aver riconosciuto (ben prima di quanto avverrà per l'attore pubblico) una risorsa nella disponibilità di spazi vuoti e privi di definizione - *"Come forse saprai in quelle zone gli edifici e le aree non sono oggetto di vere e proprie strategie di recupero, ma semplicemente alcune delle persone che ci abitano hanno preso possesso di alcune porzioni di proprietà, in alcuni casi sono state acquisite o riutilizzate da artisti o sono state trasformate in vere e proprie installazioni perchè tanto la gente sa che la città non farà nulla con quelle aree..."*<sup>87</sup>.

Approfittando delle maglie lasche del sistema di governo locale la comunità nelle sue varie accezioni (più o meno formali, e più o meno organizzate, più o meno *business-oriented*) è andata via via appropriandosi di piccole o grandi porzioni di questo patrimonio pubblico di aree, ridefinendone il carattere, usandole e riconfigurandole, intendendole quali risorse. La mancanza di un sistema

86 Dall'intervista a Dan Pitera, Direttore del Detroit Design Collaborative Center, Coordinatore del Community Engagement Team, Detroit Works Project, del 16 febbraio 2012.

87 Dall'intervista a Susan Mosey, Presidente di Midtown Detroit Inc., 28 febbraio 2012.

chiaro che mettesse i singoli cittadini nella condizione di poter acquisire o esercitare una qualche forma di diritto legale su queste aree della città, e la possibilità di avere “a portata di mano” ampie porzioni di territorio prive di una funzione e di un presidio hanno contribuito a determinare una situazione nella quale l’uso dei terreni “vacant” - ma non necessariamente privi di un proprietario -, avviene spesso al di fuori di ogni sistema formale. Pur non detenendo alcun tipo di diritto acquisito sulle aree, le comunità locali e gli individui ne fanno uso, spesso a fronte di semplici accordi informali - *“ho chiesto ai miei vicini se avevano qualcosa in contrario a che io e mia moglie Olivia utilizzassimo quei due lotti vuoti che stanno dietro casa nostra, e loro mi hanno detto che per loro andava bene. Ogni tanto regalo loro un po’ di insalata, così loro sono contenti e noi intratteniamo con loro buoni rapporti”*<sup>88</sup> - o di pratiche di appropriazione, che retroattivamente attivano meccanismi di cura e di presa in carico dei suoli urbani - *“quindi sostanzialmente si prendono delle proprietà della città che non appartengono a loro ma di cui in qualche modo loro si fanno carico”*<sup>89</sup>. In un contesto caratterizzato da altissimi livelli di degrado in cui persino l’acquisto di cibo fresco può diventare un problema, la disponibilità di questi spazi inutilizzati (e non presidiati) è andata costituendosi nel tempo come un’opportunità per l’autosostentamento – si pensi al già citato problema dello *squatting*. L’appropriazione dei suoli abbandonati, nella misura in cui implica un presidio ed un uso (qualsiasi esso sia), finisce però per tradursi in un progressivo farsi carico da parte della comunità della cura e della manutenzione del proprio intorno, a prescindere dalle regole - *“Le persone fanno un po’ quello che vogliono e cercano di usare queste terre in base alle proprie*

88 Dall’intervista a Greg Willerer, urban farmer e proprietario di “Brother Nature Produce” del 20 febbraio 2012.

89 Dall’intervista a Susan Mosey, cit.

*esigenze nel tentativo di migliorare la qualità del quartiere dove vivono, visto che non c’è alcuna vera e propria iniziativa attiva da parte della città. Semplicemente si organizzano, e cominciano a fare qualcosa, ed in generale ci riescono anche perchè non esiste quasi alcun tipo di controllo: l’area grigia è enorme, davvero enorme!”*<sup>90</sup>.

E’ attorno a questa “area grigia” che si ritrovano i contorni della questione delle *vacant lands* così per come sono stati sin qui ricostruiti, quale espressione di una stratificazione di cause e di concause, di dinamiche di lungo e breve periodo, di esternalità non controllabili e di effetti perversi, di strategie di sviluppo e tattiche della disuguaglianza. E’ lungo questo confine che si colloca uno degli aspetti più rilevanti dell’esperienza detroitese, che risiede nella **dimensione critica del rapporto tra le pratiche più o meno informali promosse dai diversi attori della città e l’azione di gestione e governo del territorio portata avanti dalla pubblica amministrazione**. Se quest’ultima gioca sul lungo periodo un ruolo importante nel contribuire al generarsi del problema delle *vacant lands*, ma anche dell’attivarsi di alcune forme di autorganizzazione, in epoca più recente finisce per orientarsi verso una forma di tolleranza (o di disinteresse?) che indirettamente finisce per riconoscere un valore a questo tipo di pratiche più spontanee. Sembra che a queste ultime, al di là dell’eventualità che abbiano dei contorni “sfumati”, venga attribuito un ruolo (in maniera forse non del tutto consapevole) in ragione degli effetti che si generano sul contesto locale. Dalla prospettiva dell’azione promossa localmente, la questione potrebbe quasi essere intesa come una sorta di “supplenza alla gestione della città” offerta localmente, che si mette in gioco senza entrare in contatto l’autorità pubblica, viaggiando parallelamente ad essa, e finendo per sostituirsi ad essa

90 Dall’intervista a Susan Mosey, cit.

nella produzione di beni condivisi.

La numerosità di questo tipo di soggetti e la consuetudine con la quale pezzi variamente organizzati di società locale promuovono un qualche tipo di funzione pubblica, possono per molti versi essere pensati come una cifra nazionale – essendo gli Stati Uniti tradizionalmente un luogo nel quale la mobilitazione della società locale e l'azione civica caratterizzano attivamente il processo politico urbano. In effetti le più recenti dinamiche registrano una rilevante espansione del settore *no profit* e delle attività di enti filantropici e fondazioni<sup>91</sup> a livello nazionale, anche in ragione di una generalizzata riduzione dei servizi di *welfare* promossi dallo stato federale: il variegato panorama delle organizzazioni di cui si è sino ad ora parlato, andrebbe in questo senso ad occupare i vuoti di un sistema deficitario. Secondo questa prospettiva però, un pezzo importante del sistema che lega il rapporto tra *welfare* ed espansione del settore *no profit*, è l'azione promossa da fondazioni ed enti filantropici. In virtù della strutturazione di un regime fiscale nazionale che ne alimenta l'azione, questi ultimi sono andati acquisendo nel tempo un ruolo centrale, ed una importante capacità di incisione sulle direzioni intraprese dalle politiche espresse sia a livello locale che a livello nazionale. Come si vedrà più diffusamente in seguito, ancora una volta, ai *trend* nazionali il contesto detroiter aggiungerà una serie di specificità e di tratti di eccezionalità propri.

#### 4.1 ATTIVISMI, RADICI PROGRESSISTE, CIVIC ACTION

Le radici dei movimenti politici locali e della vivace realtà associazionistica della città sono profonde e, affondano le proprie

<sup>91</sup> Stando ai dati offerti dal National Center for Charitable Statistics, al 2005 erano presenti negli USA oltre 1.5 milioni di organizzazioni *no profit*. [http://nccsdataweb.urban.org/tablewiz/tw\\_bmf.php](http://nccsdataweb.urban.org/tablewiz/tw_bmf.php) (ultimo accesso dicembre 2012).

origini all'epoca del consolidarsi dei primi movimenti per i diritti dei lavoratori e delle lotte contro la segregazione razziale. Non a caso, proprio nella Detroit dell'espansione produttiva si assiste alla nascita dello *United Auto Workers*<sup>92</sup>, il sindacato dei lavoratori nell'industria automobilistica che ancora oggi ha la sua principale sede in città. Le lotte di classe e i movimenti per l'equità sociale, mettono Detroit al centro di alcuni tra i più tragici momenti della storia dello stato federale, di cui le rivolte del 1967 costituiscono l'apice (e per molti versi, lo spartiacque) (Sugrue, 1996). E' attorno a questi momenti nodali nella storia dell'intero stato federale che si agganciano le vicende del movimento per l'emancipazione delle popolazioni afroamericane e di quello per i diritti civili, della lotta per la casa e per l'ottenimento di migliori condizioni lavorative. La Detroit degli anni '60 e degli anni '70 è un luogo di grande cambiamento e di grande fermento sociale e politico, caratterizzati dal consolidarsi della tradizione progressista legata alle matrici della lotta di classe (Mast, 1994). Sono questi gli anni durante i quali si pongono le basi per il successivo affermarsi dei movimenti politici afroamericani, gli anni in cui la città si guadagna l'appellativo di "Revolutionary Capital of America", affermandosi come uno dei contesti dove in maniera più chiara ed agguerrita si esprime la lotta politica per l'uguaglianza, e richiamando attivisti e radicali da tutto lo Stato federale. Comincia ad affermarsi una modalità di azione politica che si sviluppa anche al di fuori delle forme più istituzionalizzate dell'organizzazione sociale e del lavoro (come il sindacato ad esempio), e che chiama in causa i modi di stare nella società, la qualità della vita e del lavoro nel contesto urbano, cominciando ad attraversare il mondo della cultura della *civic action*, e a mettere in discussione le forme e i modi con cui sino a quel momento la città era stata governata e gestita.

<sup>92</sup> Lo UAW viene fondato a Detroit nel 1935.

Sono questi anche gli anni della controversa costituzione (tra il 1967 e il 1972) del già citato "New Detroit Committee"<sup>93</sup>, un tentativo promosso dalle *élites* locali di sviluppare nuove strategie per risollevare le sorti cittadine, che finisce quasi subito per risolversi nel consolidamento di vecchie alleanze, e nello sviluppo di progetti milionari orientati a rilanciare il Central Business District. Le strategie promosse dalla coalizione portano in poco tempo ad un ulteriore peggioramento delle condizioni urbane, contribuendo ad assottigliare le risorse a disposizione dell'amministrazione per garantire i servizi alla popolazione. E' anche attorno ai molteplici tratti di ambiguità che caratterizzano le azioni promosse dalla coalizione che si aggregano una serie di espressioni di antagonismo al potere costituito, le quali, sebbene radicate nella realtà della lotta sindacale, promuovono un'azione autonoma che coinvolge principalmente la classe lavoratrice e le popolazioni afroamericane. Si tratta di una forma di reazione che interpreta la lotta politica anche nella sua dimensione culturale e locale<sup>94</sup>, dove "affinity groups rather than formal parties were the mode of organization; local rather than national campaigns generated the greatest enthusiasm"<sup>95</sup>, e che sarà alla base del primo nucleo liberale afroamericano: di lì a poco, a Detroit come in altri centri del paese, i primi esponenti della *middle-class* nera cominceranno ad occupare posizioni presso i pubblici uffici e gli organismi elettivi (Thompson 2001). Una possibile descrizione di questa intensa

93 Si tratta di una coalizione composta dai rappresentanti delle principali corporate cittadine formata nel 1967 per cercare di risolvere i problemi che hanno generato le rivolte (vedi capitolo precedente).

94 Nelle parole spese da Georgakas nell'introduzione a Mast R. H. (1994), "Detroit lives", Temple University Press, Philadelphia, p.xi: "The organizing priorities were seen as cultural as well as political. Considerable effort went into creating an alternative press, book clubs, study groups, and bookstores".

95 Georgakas D. (1994), introduzione a Mast R. H. (1994), "Detroit lives", Temple University Press, Philadelphia, p.xi.

fase della vita politica locale, viene offerta da Dan Georgakas e Marvin Surkin<sup>96</sup>, che nel 1975 cominciano a raccontare i movimenti progressisti per l'emancipazione delle popolazioni di colore e per il diritto al lavoro. Attraverso la narrazione delle vicende di persone molto diverse tra loro - "workers from everywhere who laboured in auto factories, proletarian intellectuals, radical artists, Black revolutionaries, white middle-class revolutionaries"<sup>97</sup>- che in maniere eterogenee popolano l'arena politica urbana, si rende conto di come attivismo progressista ed impegno politico vadano sempre più spesso ad occuparsi di cultura e di economia, attraversando i campi della lotta per l'uguaglianza, esprimendo capacità di incidere sul dibattito politico locale - "The Detroit progressive had widely different ideologies, theories, and tactics and strategy, but they were deeply committed to the struggles of the day for equality and liberation. They took on the establishment and had a powerful impact on it"<sup>98</sup>. Per quanto gli stessi Georgakas e Surkin indichino nel proprio scritto come quella stagione non abbia saputo condurre a termine un vero e proprio cambiamento, né dal punto di vista degli equilibri di potere - "nothing fundamental has changed in Detroit because the forces that controlled the city prior to 1967 still control the city and the nation"<sup>99</sup>-, né da quello delle strategie per la rinascita della città - "neither the ruling elite nor the workers have been able to revive the Motor City"-, emerge chiaramente come sia quello il momento in cui si pongono le basi per un nuovo tipo di consapevolezza, di emancipazione e di azione sociale che poco alla volta emerge: "hundreds of thousands of people have

96 Georgakas D., Surkin M. (1975), "Detroit, I do Mind Dying, A study in urban revolution", South End Press.

97 Mast R. H. (1994), op. cit., p. xiii.

98 Mast R. H. (1994), op. cit., p. xiv.

99 Georgakas D., Surkin M. (1975), op. cit., p.6.

*begun to question basic assumptions about the organization and purpose of their lives and about the institutions that control them. They have begun to accumulate valuable skills and experiences necessary to challenge those institutions, and to create substitute or parallel structures of power*<sup>100</sup>.

Negli anni immediatamente successivi alle rivolte del 1967 e fino ai primi anni '70, la radice progressista della società detroitense richiama in città gruppi di intellettuali appartenenti alla matrice radicale bianca, che scelgono Detroit *“as the place where revolutionary action was, where class and race antagonisms were being dealt with scientifically and practically by a tough and radical proletariat*<sup>101</sup>”. Un lavoro prezioso di ricostruzione di almeno una parte del clima politico e della natura dell'azione svolta localmente da molte organizzazioni durante quegli anni è offerto dal sociologo Robert H. Mast, che raccoglie testimonianze nell'area progressista - *“they are minorities or Caucasians, center-city or suburban dwellers, poor or affluent, Ph.D.s or eight-grade dropouts, philosophically socialist or capitalist, religious or atheist, oldish or youngish, male or female. [...] They share some common values and ways of looking at the social world*<sup>102</sup>. Un gruppo composito di persone, accomunate dall'impegno concreto nel sociale, nella difesa dei diritti civili, nella tutela delle minoranze, attive all'interno della più ampia categoria delle *community-based organizations* (organizzazioni locali, associazioni di comunità, comitati di quartiere, parrocchie ed organi religiosi, organizzazioni per la tutela del diritto alla casa, organismi di *advocacy*, agenzie per lo sviluppo locale, gruppi di sostegno per poveri e senzatetto, ecc.). Entro questo contesto ideologico, culturale e politico, vent'anni dopo la stagione

100 Georgakas D., Surkin M. (1975), op. cit., p.6.

101 Mast R. H. (1994), op. cit., p. xiii.

102 Mast R. H. (1994), op. cit., p. xv.

della *“Revolutionary Capital of America”*, emerge un modo nuovo di guardare lo stare nella società, che si esplicita nell'impegno nei confronti della propria comunità e nello spirito di iniziativa, nell'azione civica e del coinvolgimento della società locale. Il deterioramento apparentemente senza speranza delle condizioni urbane nel quale le strategie promosse negli anni '70 precipitano la città, sembra assumere un ruolo centrale per l'attivazione di un nuovo modo di pensare la società locale, quasi una spinta ed uno stimolo alla ricostruzione della città attraverso la comunità - *“What has changed, compared to the 1960s, is a greatly deteriorated urban condition. To some outsiders or cynical insiders, this is a condition of hopelessness. To most community organizers, it is the foundation for a solid grassroots movement that may be a springboard into the future*<sup>103</sup>.

In un luogo che per oltre settant'anni ha legato la propria sopravvivenza ad un rapporto di dipendenza con le grandi *corporate*, i grandi leader politici, le coalizioni delle *élites* locali - *“we always thought that the corporations would supply the jobs. We didn't have to worry about the community because it was a trickle-down thing*<sup>104</sup>”, la messa in discussione delle vecchie logiche sembra essersi combinata con il disincanto di una città piegata dai problemi in campo fiscale e travolta dalla crisi urbana. Emerge la disillusione nei confronti di un possibile sostegno da parte dell'autorità pubblica, che proprio in quegli anni dimostra di non saper superare l'immaginario urbano della grande città produttiva - *“the last hope was government, and the government didn't come through. All levels of government are in crisis themselves, because they were also depending on those industries”*; è questo il momento in cui lo stesso sistema di sopravvivenza che sino a pochi anni

103 Mast R. H. (1994), op. cit., p. 25.

104 G. L. Boggs, J. Boggs (1994), in Mast R. H. (1994), op. cit., p. 17.

prima aveva sorretto una città da oltre 1.5 abitanti, viene meno, rendendo obsoleti i paradigmi sui quali per cinquant'anni si era basato il modello di sviluppo urbano - "*Suddenly ain't nobody working, ain't nobody taking care of housing and here all the houses are collapsing all around us. We ain't working for Ford now, so we ain't building houses now*"<sup>105</sup>. La stretta relazione che sino ad allora aveva legato la struttura del governo locale a quello stesso sistema, sembra renderlo incapace di proporre delle alternative, dichiarando il fallimento di ogni strategia promossa dal pubblico. La situazione di gravissimo degrado incontra il proprio picco attorno alla metà degli anni '80: accelerate dal processo di disgregazione economica della città, le condizioni del contesto sociale sembrano non offrire alcun tipo di speranza alle popolazioni più giovani. Attorno al precipitare degli equilibri sociali (esplosione della criminalità, sempre più frequenti omicidi di giovani ed adolescenti, la recrudescenza dello spaccio di droga), nascono i primi movimenti di reazione: associazioni come SOSAD - Save our Sons and Daughters-, e WE-PROS - We the People Reclaim Our Streets- si fanno promotrici, tra il 1986 e il 1987, delle prime azioni concrete che mettono in tensione il sistema. Bypassando l'azione amministrativa, la richiesta di aiuto alle forze di polizia e la ricerca di una qualsiasi forma di coercizione, la vivibilità dei quartieri urbani viene perseguita mettendosi in gioco direttamente; agendo in prima persona per migliorare le condizioni di vita della comunità - "*both of them have some idea of what a movement needs to do that enables people to express in action the yearnings and hopes that they cannot yet express in words*"-; proponendo modalità pacifiche di presidio dei luoghi urbani (attraverso marce nei quartieri più problematici della città); ponendo le basi per un nuovo corso dell'azione di comunità: "*now for the first time in a working-class*

105 G. L. Boggs, J. Boggs (1994), op. cit., p. 18.

*city like Detroit, we find people like [...] Dorothy Garner, the head of WEPROS, putting forward ideas of creating a new kind of city that's going to be both productive and loving. So we're getting ideas for the building of the cities from the bottom, which has never happened before. And it is very exciting*"<sup>106</sup>.

All'interno di questi movimenti emergono figure come quelle di James e Grace Lee Boggs, attivisti noti a livello locale e nazionale, cresciuti culturalmente entro la tradizione della lotta sindacale e dei movimenti per i diritti delle popolazioni afroamericane. A partire dal loro impegno intellettuale, politico e sul campo, nascono e si strutturano movimenti come quello dell'*urban farming*, che si afferma grazie al convergere di più organizzazioni attorno alla stessa *issue*. L'occasione si presenta nel 1991, quando i Boggs organizzano il "Peoples Festival" un'iniziativa dedicata alle organizzazioni di comunità detroitere: "*a multigenerational, multicultural celebration of Detroiters, putting our hearts, minds, heads and imagination together to redefine and recreate a city of community, compassion, cooperation, participation and enterprise in harmony with the earth*"<sup>107</sup>. Nata come un pretesto per far convergere i molti soggetti impegnati nella ricostruzione di nuovi equilibri urbani dal basso, all'iniziativa seguirà la prima edizione del "Detroit Summer" - "*a multicultural, intergenerational youth program/movement to rebuild, redefine and respirit Detroit from the ground up*"<sup>108</sup>-, che costituirà il vero e proprio "cortocircuito" di tutta una serie di iniziative oggi ancora in corso, ponendo le basi per un nuovo modo di guardare alla condizione di "sospensione" del contesto urba-

106 G. L. Boggs, J. Boggs (1994), op. cit., p. 17.

107 Boggs G.L. (2002), "One thing leads to another: cooperative developments in urban communities", in Oswald P. (2006 a cura di), "Shrinking cities- vol. 2. Interventions", Ostfildern-Ruit (G), Hatje Cantz, p. 104.

108 Boggs G.L. (2002), op. cit., p. 104.

no: ***“precisely because physical devastation on such a huge scale boggles the mind, it also frees the imagination, [...] to perceive reality anew”***<sup>109</sup>.

#### 4.2 FONDAZIONI, ENTI FILANTROPICI, CORPORATE

Diversamente da quanto sin qui illustrato relativamente alle profonde radici di attivismo civico che legano le tante organizzazioni *no profit* alla storia della città, il protagonismo espresso da una certa parte del settore filantropico sembrerebbe presentarsi piuttosto come una novità degli ultimi anni. Se a livello nazionale è attivo da tempo un complesso dibattito attorno a come la rilevanza di questi soggetti sia andata crescendo nell'arco degli ultimi decenni ed in che senso si stia modificando in rapporto al sistema del *welfare* nazionale<sup>110</sup>, entro la realtà detroitense la questione sembra assumere spiccati caratteri di specificità, e la tesi che riconduce alla solida presenza di un nutrito gruppo di fondazioni ed enti filantropici la buona riuscita delle molte iniziative messe in campo negli anni più recenti (Gallagher 2010) è piuttosto diffusa. Ad uno sguardo generale il tipo di azione svolta sembrerebbe riconducibile ad un'opera di stabilizzazione del contesto locale, attraverso l'offerta di finanziamenti: *“essenzialmente quello che le fondazioni stanno facendo dal punto di vista “bancario” sia finanziare i vuoti “Gap Financing”: le banche e gli istituti di credito non stanno investendo soldi a Detroit, e le Fondazioni stanno mettendo a disposizione della città dei soldi per stabilizzare la situazione ad interim, per*

109 Boggs G.L. (2002), op. cit., p. 102.

110 Per un quadro sufficiente sull'inquadramento dell'argomento Hall P.D. (2000), "Philanthropy, the welfare state, and the transformation of american public and private institutions. 1945-200", The Hauser Center for Nonprofit Organizations – Harvard University, working paper n.5/2000.; Hall P.D. (1992), "Inventing the non profit sector and other essays on Philanthropy, Voluntarism, and non profit organizations", The Johns Hopkins University Press.

*rendere più appetibili le condizioni alle quali altre persone arriveranno per investire dei soldi. Loro stanno finanziando questa situazione “intermedia” per mantenere stabile la situazione”*<sup>111</sup>.

Il sostegno offerto da questo tipo di soggetti però, non può essere spiegato esclusivamente nel senso di un'azione svolta in completa autonomia, e va localizzato in un complesso più ampio di vicende, che hanno determinato il costituirsi in tempi recenti di una rete più ampia di attori. Una delle possibili spiegazioni è riconducibile al continuo peggioramento delle condizioni di crisi fiscale e finanziaria della municipalità e al consolidarsi di un nuovo modello di *leadership* civica, all'interno della quale l'assunzione delle decisioni e l'erogazione dei servizi non sembrerebbero più appannaggio esclusivo della sola autorità pubblica. Tra le cause di questo comparirebbe la pratica intrapresa dalla Città di Detroit - già a partire dai primi anni 2000 - di esternalizzare, cedere od alienare pezzo per pezzo il proprio sistema di *asset* pubblici in un'ottica di risanamento delle finanze. L'esternalizzazione ha favorito il consolidarsi di una situazione per la quale *“a range of quasi-public groups do many things city governments used to do, from sweeping the streets to building and maintaining parks”*<sup>112</sup>. La presenza di un numero crescente di soggetti esterni, impegnati direttamente nella gestione della cosa pubblica, ha permesso un progressivo allargamento del *decision-making* cittadino, con un inedito coinvolgimento di compagnie, fondazioni, grandi organizzazioni *no profit* ed agenzie costituite *ad hoc*. In molti casi questo nuovo assetto sembra aver contribuito a determinare un sostanziale miglioramento dei servizi<sup>113</sup>, oltre che un radicale ridi-

111 Dall'intervista a Dan Pitera, cit.

112 Gallagher J. (2010), "Reimagining Detroit. Opportunities for redefining an american city", Wayne State University Press, Detroit, p.144.

113 Costituisce un esempio in questo senso l'Eastern Market, lo storico mercato della città costruito

mensionamento dei beni e delle strutture direttamente nelle mani dell'autorità pubblica (Gallagher 2010). Se inizialmente questa logica è valsa più per gli *asset* esistenti, nel tempo è andata espandendosi anche sullo sviluppo di nuove iniziative, implicando sia il livello dell'azione diretta che quello della compartecipazione nelle funzioni di pianificazione, nella gestione di servizi, nell'amministrazione di municipalizzate, edifici e musei, nel controllo di servizi basilari (come ad esempio la formazione). La costituzione di organizzazioni partecipate dal pubblico e finalizzate allo sviluppo dei progetti, alla loro realizzazione ed alla gestione dei servizi, sembra costituire più di altre modalità una garanzia di efficienza, oltre che proporsi come una strategia per l'allargamento della base dei soggetti coinvolti nel processo decisionale; allo stesso tempo però, viene criticata ed indicata come una maniera per aggirare il confronto democratico interno alla struttura governativa (Gallagher, 2010). Da una diversa prospettiva però, e per quanto siano state espresse numerose perplessità in proposito - *"Increasingly it seems (the foundations) feel this is a time to make a move to recapture, if you will, the city of Detroit and determine what its destiny will be", said Detroit City Councilman Kwame Kenyatta, who welcomes their help, but warns that these are unelected officials who should not be setting the city agenda*<sup>114</sup>-, la sempre più pervasiva e radicata presenza delle fondazioni nel sistema di *leadership* civica sembra manifestarsi come l'unica possibile strada per poter smuovere le condizioni della città. Il nodo non riguarda solo il ruolo tipicamente e tradizionalmente giocato dalle

nel 1841. Nel 2006 viene ceduto dall'amministrazione ad una corporation composta da soggetti pubblici e privati (nel quale compare la stessa amministrazione, che da allora oltre ad occuparsi della gestione del mercato è andata sviluppando iniziative di rivitalizzazione e recupero delle aree circostanti).  
114 Berman L., MacDonald C. (2010), "Foundations take action for Detroit", The Detroit News, 26 marzo 2010.

fondazioni e dagli enti filantropici come soggetti capaci di mettere delle risorse a disposizione dell'amministrazione pubblica, o di qualsiasi altro tipo di organizzazione, quanto piuttosto al consolidarsi della tendenza ad influire in maniera sempre più diretta ed esplicita sulla formulazione di piani, programmi, politiche che influiscono sulla qualità della vita degli abitanti - *"In a few short years, reacting to unprecedented economic travail, Detroit's foundations have transformed themselves from passive givers to dynamic leaders. 'It used to be they'd have a form and you'd fill it out,' said Matt Cullen, the Rock Enterprises executive who also is CEO of the M1 Light Rail project. 'They responded to grant requests. Now they're being very proactive in setting an agenda'*<sup>115</sup>". La natura dell'azione promossa dalle fondazioni, al di là dell'erogazione di finanziamenti, assume connotati strategici, dimostrando capacità e interesse ad intervenire ad ampio raggio al fine di generare nuove condizioni di sviluppo economico per la città - *"Even if the dozen or so major foundations currently active in Detroit were to pitch in a billion dollars over the next decade — which is possible — it wouldn't begin to fill the bucket. But [...] the right private dollars in the right public places can get things rolling. It's a delicate game. The philanthropies [...] need to show 'sense of long-term politics that understands how incredibly divisive this work can be if it's done without sensitivity and skill'*<sup>116</sup>. Sebbene l'esposizione economica espressa dal settore filantropico non sia comunque sufficiente a colmare il profondo *deficit* locale, la natura dell'impegno sembra assumere una prospettiva nuova, rispetto alla quale viene ridisegnato lo stesso rapporto tra pubblico e privato, proponendo modalità piuttosto inedite anche rispetto all'azione di altri importanti *stakeholders* locali (agenzie di sviluppo,

115 Berman L., MacDonald C. (2010), op. cit.

116 Withford D. (2010), Postcard: how philanthropy is remaking Detroit", in Time 1 marzo 2010.



associazioni, ecc. trovano nelle fondazioni un soggetto economico – che finanzia direttamente i progetti, ma ha anche la capacità di richiamare risorse dall'esterno -, un interlocutore politico – capace cioè di farsi promotore di nuove idee di sviluppo -, ed un *partner* – poiché l'interazione avviene anche sul piano operativo).

Tra le altre novità che risiedono nel riassetto del sistema filantropico locale, un aspetto importante riguarda il rapporto orizzontale che si è andato costituendo tra i vari esponenti di questo gruppo, con il consolidarsi di forme di cooperazione stretta anche tra potenziali “competitor”- *“Detroit foundations used to speak politely to each other, once or twice a year; now they’re divvying up projects according to their individual missions, cheering each other’s successes and finding new ways to collaborate. ‘Before we were doing our own programs’, said Egner [...] CEO of the Hudson-Webber Foundation. ‘We weren’t being strategic about our programs and they were seldom connected’<sup>117</sup>”. Alla base di questo deciso cambio di rotta, viene da più parti indicata l’attivazione nel 2008 della “New Economy Initiative for South-East Michigan” (NEI)<sup>118</sup>, una iniziativa che vede impegnate contemporaneamente dieci diverse fondazioni locali. La NEI si articola attorno alla costituzione di un fondo di 100 milioni di dollari a disposizione del territorio per sostenere e promuovere l’irrobustimento del sistema imprenditoriale locale, la capitalizzazione di una serie di *asset* economici locali e regionali, il miglioramento del capitale sociale e del bacino del mercato del lavoro. Il complesso di azioni svolte dalle fondazioni per attivare il fondo - *“Leaders of the 10 organizations meet regularly, not occasionally”* -, sembrerebbe aver aperto un diverso canale di comunicazione, contribuendo a favorire l’espressione di nuove modalità di “commitment” più operativo - *“Their vision is**

117 Berman L., MacDonald C. (2010), op. cit.

118 <http://neweconomyinitiative.cfsem.org/>

*creating a Detroit that’s alive with energy and innovation - a spirit they are trying to model with their newly bold initiatives<sup>119</sup>”, oltre che la definizione di nuove traiettorie di sviluppo - “They’re pooling funds to take on a monumental task, which is, How do you begin to change the trajectory of an entire metropolitan economy?”<sup>120</sup>. L’importante e non scontato passaggio dalla logica del finanziamento alla logica dell’azione congiunta costituisce al contempo un potenziale elemento di criticità: lo sbilanciamento del comparto filantropico su piani e programmi orientati al *problem setting* pone un problema analogo a quello della cessione degli *asset*, e chiama in causa la formulazione di orientamenti strategici da parte di soggetti che più di altri possono accedere all’arena decisionale, pur senza alcun tipo di mandato elettorale.*

La presenza presso il contesto detroiter di un cospicuo numero di attori di questo tipo, eredità del suo ricco passato, se ha costituito nel tempo un grande potenzialità (in una sorta di “alleanza” con altre parti della società civile nel contenimento delle condizioni di crisi urbana), si lega criticamente alla natura privata che, al di là delle finalità filantropiche, questo tipo di organizzazioni possiedono; alla posizione di potere che sono andate assumendo entro i processi di *decision-making* cittadini; al rapporto che più o meno direttamente intrattengono con le *corporate* cui sono legate.

Sebbene non esistano studi recenti in proposito, e siano in questo senso praticabili considerazioni di carattere principalmente intuitivo, un percorso aperto per ricercare le radici di questo fenomeno potrebbe indagare il crescente protagonismo della locale società degli affari negli anni ‘70, intrecciandola con le relazioni di lungo periodo tra potere industriale, potere bancario, organismi pubblici e privati, sovrapposizioni di livelli e di decisioni. Rispetto al primo

119 Berman L., MacDonald C. (2010), op. cit.

120 Withford D. (2010), op. cit.

punto possono valere le considerazioni fatte in merito all'affacciarsi dell'*establishment* e degli *stakeholders* al processo di produzione delle politiche urbane, intrecciando alle questioni economiche locali, una progressiva ingerenza di alcune parti della "bella società" detroitense nella formulazione delle strategie di sviluppo (si è visto anche in parte con quali conseguenze). Rispetto al secondo punto, il rapporto tra *corporations* e città, andrebbe forse esplorato per come alcuni soggetti ed alcune famiglie attraversino le strutture di potere e di decisione. Un riferimento importante (seppur datato) da questo punto di vista, è quello offerto dalla sociologa Ewen, che nel suo studio del 1978 mette in evidenza gli intrecci tra il potere dell'industria e della finanza e tutto un complesso di istituzioni, enti, organismi pubblici e culturali, orientati alla pianificazione urbana ed allo sviluppo di azioni di sostegno al contesto locale, ma anche alla gestione ed all'erogazione dei servizi. Il grado di coinvolgimento delle *élites* cittadine in questa rete estesa ed intrecciata con le funzioni di governo, amministrazione e gestione della cosa pubblica, sembrerebbe non includere esclusivamente il piano finanziario, ma presupporrebbe da parte "una diretta azione imprenditoriale, non assenteista, [che pone] i propri membri a capo delle funzioni direttive dei diversi organismi"<sup>121</sup>. Il quadro restituito evidenzia come un gruppo ristretto di individui esercita una influenza sulla struttura industriale e finanziaria della città, promuovendo un'azione "militante" a cavallo tra organizzazioni civiche, centri del potere, luoghi della gestione del capitale, e ponendosi nella condizione di poter esercitare una decisiva influenza sulle scelte e sulle decisioni.

Se la condizione di debolezza espressa dall'autorità pubblica e l'intervento non solo degli enti filantropici, ma anche di altri tipi

121 Conti S. (1983), op. cit., che cita Ewen L. (1978), "Corporate power and urban crisis in Detroit", Princeton, Princeton UP.

di soggetti economici, nella gestione degli *asset* collettivi sembra aver di fatto contribuito ad allargare la *governance* urbana, il rafforzamento di una linea di rapporto diretto tra il potere politico e le *élites* del mondo delle fondazioni di fatto finisce comunque per polarizzare il processo di *decision-making* entro un nucleo tutto sommato ristretto di persone, escludendo dalle decisioni una parte della società. In questo senso va ad esempio la logica della costituzione di nuovi soggetti gestionali (agenzie, enti, autorità e cose di questo tipo), dotati di *boards* ed organi di controllo ai quali spesso siedono rappresentanti di quelle stesse fondazioni e di quelle stesse compagnie che finanziano la ristrutturazione del sistema dei servizi locali (in un incrocio tra funzioni di rappresentanza, funzioni di coordinamento e funzioni di controllo che molto spesso porta le stesse persone a sedersi attorno ad un tavolo). Un ulteriore rilevante aspetto critico si lega infine al rapporto diretto che il settore filantropico intrattiene con la multisfaccettata realtà associazionistica locale, e riguarda le fonti di finanziamento: principale sostegno del settore *no profit*, fungono – nel bene e nel male – da strumento di selezione "arbitraria" di programmi e progetti. La recente contrazione della capacità di spesa del settore filantropico causata dal ciclo recessivo del 2007-2008, ha teso a far convergere i finanziamenti sulle forme più strutturate delle organizzazioni *no profit* (come ad esempio le Community Development Corporations), generando forti reazioni da parte di realtà associazionistiche ed organizzazioni di comunità che pur godendo di risorse e finanziamenti di questo tipo, non operano entro i confini della "nuova leadership urbana" (Gallagher 2010). Emerge la debolezza di un sistema che al di là dei *boards of directors* e degli organismi di controllo, di fatto dipende esclusivamente da un certo tipo di risorse economiche. La logica promossa dalle fondazioni, giustificata con la necessità di farsi bastare le risorse, va sostan-

zialmente nella direzione della scelta del “miglior investimento”: se per molti versi può costituire uno stimolo allo sviluppo di azioni più complete ed integrate, spingendo ad un miglioramento degli standard, per altri può minare alla base la vita di molte piccole organizzazioni, costituendo un meccanismo di esclusione - *“Insolvent organizations need to be dissolved, weak ones need to be merged and acquired, and only the strongest should receive the stimulus they need to become more financially sound”*<sup>122</sup>.

## 5. AZIONE PUBBLICA E GOVERNANCE DELLA TRASFORMAZIONE URBANA

La miriade di micro e macro azioni che hanno interessato e stanno interessando il suolo detroitese mostrano **il ruolo centrale dell'azione di uso, riuso e trasformazione del territorio svolta da soggetti non istituzionali, associazioni, agenzie e forme variamente aggregate della società locale, ma anche da singoli individui e cittadini non necessariamente inseriti in un contesto organizzativo più ampio**. Le traiettorie ed i modi dell'azione, il grado di mobilitazione e di coinvolgimento dei promotori, il grado di trasversalità e di creatività espresso da queste esperienze nel senso di una risposta ai bisogni manifestati localmente, mettono sul tavolo una serie di orientamenti fortemente rivolti verso la sfera pubblica urbana, ed allo stesso tempo si ancorano alle questioni della “dismissione della città” e al discorso sulla **trasformazione dei suoli cittadini come “veicolo” di interazione sociale e strumento per la produzione di beni e servizi collettivi**. Riletta dal punto di vista del tipo di interazioni e di scambi che avvengono tra questi diversi soggetti territoriali, la questione delle *vacant lands* rivela il comparire e il successivo consolidarsi nel tempo di

<sup>122</sup> Strom S. (2010), “As Detroit struggles, foundations shift mission”, The New York Times, 21 marzo 2009.

un *network* di attori molto diversi tra loro, la cui mobilitazione “in rete” tende a spingersi oltre il singolo processo decisionale o la singola progettualità.

### 5.1 LA COSTITUZIONE DI UNA POLICY COMMUNITY

Il lavoro più o meno formalizzato attorno al patrimonio di terre abbandonate di proprietà pubblica si è andato definendo come una dinamica di lungo periodo, che ha contribuito allo strutturarsi di un gruppo di soggetti eterogenei interessati a “entrare nel merito” delle questioni, una *policy community* intesa come “gruppo relativamente stabile di attori che intervengono nelle politiche di un determinato settore”. La stessa definizione del “settore” di politiche passa attraverso la mobilitazione della rete degli attori locali: legati tra loro da un fitto intreccio di relazioni orizzontali, sviluppano la propria azione inizialmente attorno a singole progettualità, consolidando nel tempo una “rete di relazioni stabile [...]”, non episodica, capace di identificare il “riferimento per la definizione di vantaggi e svantaggi” rispetto all’insieme “dei processi decisionali nei quali [gli attori territoriali] si trovano ad interagire<sup>123</sup>”. Questa “comunità di politiche” si aggrega attorno ad un nucleo più consolidato e propulsivo di soggetti, i quali, anche per ragioni profondamente legate alla natura ed alla storia dello sviluppo del sistema politico locale, sembrano esercitare un ruolo prominente. Impegnati su più fronti e verso più *issues*, capaci di una funzione di regia e di coordinamento, ed allo stesso tempo disposti ed interessati a giocare ruoli diversi su più tavoli, questo tipo di soggetti (in generale riconducibili al gruppo degli attori non istituzionali) tendono a contribuire più di altri alla formulazione di visioni e strategie per la trasformazione delle *vacant lands*, facilitando il raggiungimento degli accordi, e

<sup>123</sup> Dente B. Fareri P. (1992), op. cit., p. 34.

riuscendo via via a ritagliarsi un ruolo importante nell'arena politica locale. Uno spaccato del quale fanno parte fondazioni ed enti filantropici, agenzie governative, *community development corporations*, grandi organizzazioni no profit, organizzazioni di *advocacy*, enti culturali, organizzazioni museali, compagnie private, agenzie di sviluppo locale, municipalizzate, coalizioni di interessi, e quant'altro, ai quali si aggiungono singoli individui, piccole organizzazioni di comunità, imprese, compagnie, start-up, ecc. Più nel dettaglio, in questa sede può essere utile porre l'accento sui rapporti e sul ruolo che in particolare alcune categorie di soggetti sembrano svolgere, proponendo un'azione particolarmente interessante e propulsiva, le cui peculiarità si manifestano in particolar modo nel momento in cui si cerca di ricostruirne le relazioni con quanto intrapreso, sul medesimo fronte, dall'autorità pubblica.

Emerge sicuramente il ruolo svolto complessivamente dalle fondazioni e dagli enti filantropici che, sebbene ad un primo sguardo sembrano agire secondo dinamiche nazionali, finiscono in realtà per proporre un'azione contestuale più profonda, lasciandosi direttamente coinvolgere nel processo politico urbano, arricchendo un più tradizionale profilo del "finanziatore" di programmi e servizi. Sono diversi i casi nei quali gli enti filantropici tendono ad assumere il ruolo di "iniziatore" nel percorso di formazione delle politiche urbane, occupandosi di sollevare i problemi, affermando la "necessità di un intervento pubblico per modificare una situazione o un fenomeno (ritenuti problematici)", ed occupandosi di avviare il processo decisionale. Esercitando pressioni nei confronti dei "soggetti responsabili"<sup>124</sup>, vale a dire di coloro che "in base ad attribuzioni di potere formale sono direttamente competenti per la produzione degli atti necessari all'avanzamento della decisio-

<sup>124</sup> Dente B. Fareri P. (1992), op. cit., p. 28.

ne"<sup>125</sup>, hanno saputo influire direttamente sul processo politico, contribuendo alla definizione dei temi in agenda, e condizionando "l'articolazione del processo e del network decisionale, influenzando in modo spesso determinante sugli esiti della policy". In questo senso, vale l'osservazione di Dente e Fareri (1992), secondo la quale è possibile che "una specifica definizione del problema comporti la mobilitazione di certi attori piuttosto che altri"<sup>126</sup>.

Tra i principali interlocutori individuati dalle fondazioni compaiono le organizzazioni *no profit* locali, e le associazioni di comunità (anche in forma aggregata), le quali nei diversi casi vengono intese come il principale veicolo per l'attivazione ed il "sostentamento" del processo. E' a questo tipo di soggetti che generalmente bandi, incentivi e finanziamenti si rivolgono (sia nel caso di iniziative più "abilitanti" che nei casi più classici di sovvenzionamento via erogazione di contributi), così come è attraverso l'azione diretta promossa da questo tipo di soggetti che gli "iniziatori" immaginano di poter vedere crescere e svilupparsi la *policy* alla quale sono interessati. Analogamente la comunità associativa locale si sbilancia verso il comparto filantropico, più frequentemente riconosciuto come un interlocutore valido ed interessante (e non necessariamente in ragione della sua capacità economica). Il fenomeno è almeno in parte riconducibile alla condizione di debolezza espressa per lunghissimo tempo dall'autorità pubblica, che ha contribuito ad allontanare l'associazionismo dall'orbita di una autorità amministrativa ritenuta deludente, corrotta ed inaffidabile, poco capace di incidere efficacemente sui problemi della città. Sebbene questo ovviamente non implichi un disinteresse per la sfera pubblica, tende a generare una scarsa legittimazione del soggetto pubblico agli occhi della comunità locale, che finisce per accentuare la posizio-

<sup>125</sup> Dente B. Fareri P. (1992), op. cit., p. 42.

<sup>126</sup> Dente B. Fareri P. (1992), op. cit., p. 28.

ne periferica dell'attore amministrativo. Due sono le derive emergenti nell'azione di questo tipo di soggetti, che si muovono sulla scena secondo traiettorie differenti. La prima delle due posizioni, si lega alla fitta rete di "grassroots organizations", e si caratterizza per la permanenza di una componente di forte antagonismo nei confronti del sistema politico, dell'*establishment* e delle *élites* urbane: esprimendosi entro un campo retorico molto polarizzato, tende a portare in primo piano la titolarità della comunità locale a decidere (e fare) per sé, autorganizzandosi e prescindendo un po' dal potere costituito. Diversa, e via via più preponderante, sembrerebbe invece essere la seconda posizione, entro la quale la critica nei confronti del sistema dei poteri locali si esprime secondo forme più "creative" e "collaborative", sul piano della mobilitazione attiva e sullo sviluppo di progettualità.

Se anche in questi casi il tipo di impegno è "militante", vicino alla società locale, concreto ed attivo, il rapporto con il soggetto pubblico e con l'*establishment* è meno idealizzato, per certi versi, più "disilluso". Le figure che ne fanno parte operano perseguendo una forma di cooperazione/negoziazione con gli altri soggetti attivi in area locale che prescinde dalle posizioni ideologiche (o quanto meno non le rende un elemento limitante), promuovendo forme di attivismo che interpretano la partecipazione al dibattito politico nei termini più ampi di un'azione concreta, che si esprime nella formulazione e nell'implementazione di politiche e programmi orientati ad intercettare bisogni e necessità alla scala locale. Questo tipo di attitudine presenta per certi versi dei caratteri in comune con la figura dell'*expert citizen* tratteggiata da Bang (Bang, Soerensen, 1999; Bang, Soerensen 2001; Bang 2004): soggetti la cui azione politica occupa un campo più sofisticato di quello del rapporto di antagonismo con il potere costituito. Si tratta di "**attivisti professionisti**" ("*new professionals in voluntary associations*" Hirst

1996, Bang 2004), promotori di programmi che non si collocano più entro una cornice offerta/costruita dall'attore amministrativo, ma che esprimono il proprio agire "politico" nella città in maniera più complessa, meno interessata alle dichiarazioni di principio, e più concentrata sullo sviluppo di iniziative rivolte ad incidere concretamente sulla qualità della vita e della città - "[they] feel they can do politics and make and implement policies quite as competently as the 'old' politicians and the corporatist systems<sup>127</sup>". L'obiettivo è quello di perseguire ed ottenere il cambiamento - "to get things done"-, agendo in prima persona ed impegnandosi nello sviluppo di progettualità che interessino il piano locale - "[a] shift to a new project identity". Il rapporto con l'autorità assume una configurazione diversa, che Bang definisce di "cooperazione senza legittimazione", mentre la cittadinanza si fa "esperta", tendendo a fondere rappresentanza e partecipazione, e ad attribuire importanza all'acquisizione delle nuove competenze necessarie per muoversi entro le diverse reti della negoziazione e della cooperazione ("*network consciousness*"<sup>128</sup>). L'obiettivo dell'*expert citizen* non diventa quindi più quello di "combattere" il potere costituito, ma piuttosto di comprenderne i meccanismi, e di penetrarne i confini, cercando di acquisire la titolarità e l'influenza necessarie per avervi accesso. Questa attitudine si colloca nel solco di una condizione più generalmente estesa al contesto locale, rispetto alla quale i diversi attori tendono a perseguire un'espansione del proprio campo d'azione, che si manifesta nei termini di una crescente interazione "orizzontale". E' una dinamica che trova espressione in un arricchimento del processo politico urbano, popolato da un numero crescente di progettualità, protagonisti, partecipanti, risorse e competenze

127 Bang H.P. (2004), "Everyday makers and Expert Citizens. Building political not social capital", paper ANU School of Social Science, gennaio 2004, p.20.

128 Bang H.P. (2004), op. cit., p.21.

mobilitate/generate, e che conta tra i suoi esiti il costituirsi (più o meno dal basso) di nuovi soggetti territoriali, di nuove arene del processo decisionale, di nuovi strumenti e dispositivi per favorire l'interazione, e nel progressivo esprimersi, formarsi ed accumularsi di risorse conoscitive, nuove competenze, capacità ed iniziative orientate ad affrontare i problemi pubblici. La cifra cruciale che li accomuna sembrerebbe riconducibile al loro status di **“progetti divenuti soggetti”**, espressione della capacità cooperativa della comunità di pratiche che li sostiene e che ne legittima l'azione. I nuovi soggetti territoriali, formati attorno a progettualità specifiche (e più circoscritte), via via cresciuti entro il *network* locale e da questo legittimati ad agire, tendono ad operare assumendo un ruolo propositivo e propulsivo, ed esprimendo le posizioni di attori locali anche molto diversi tra loro: sono organizzazioni più ibride (ma anche più “solide”), proprio perchè “esito” (via interazione) di precedenti fasi del processo politico urbano. Spesso comprendono/coinvolgono anche l'area del *business*, i soggetti istituzionali (si pensi ad esempio ai musei ed agli organismi culturali), le agenzie governative, i soggetti privati, affondando le proprie radici entro **una *policy community* all'interno della quale si esprimono e si perseguono interessi diversi**. In questo contesto l'azione promossa dai nuovi soggetti territoriali si esprime sostanzialmente in una funzione di coordinamento e di “regia”. In virtù dei tempi lunghi e dell'alta conflittualità che spesso caratterizzano il percorso di formulazione e sviluppo di una politica o di una progettualità, la figura di un *pivot* (Dente, Fareri 1992) capace di tenere “le fila del discorso” è fondamentale per mantenere alti il livello di attenzione ed il grado di tensione del processo, evitando che si determini un *“calo di interesse da parte degli altri attori coinvolti [...] che porti all'interruzione del processo e al fallimento della policy”*. In un contesto caratterizzato da una particolare stratificazione e so-

vrapposizione di piani, programmi e progettualità - come nel caso di Detroit -, la capacità di stare dentro al processo interagendo con altri, riconoscendo le possibili connessioni, mantenendo memoria e coscienza della tessitura e della compresenza di più iniziative, intessendo nuovi rapporti e costruendo punti di contatto tra livelli ed attori diversi *“le cui azioni sono necessarie per il raggiungimento degli esiti”*<sup>129</sup>, si rivela una preziosa strategia di consolidamento/allargamento della *policy community*.

E' entro queste dinamiche infine che, pur con molti tratti di ambiguità che richiederebbero qualche approfondimento in più, sembra importante almeno accennare al configurarsi di un ruolo diverso dell'attore privato (le figure imprenditoriali, le compagnie, le grandi *corporate* e più in generale l'attore economico che si muove secondo logiche autointeressate) così come di alcuni attori “istituzionali ma non governativi” (l'università, il museo, l'ospedale), che pur collocandosi in un contesto diverso dal *for profit* tendono ad agire in un'ottica di mercato e di ottimizzazione delle risorse. Si evidenzia una certa disponibilità ad interagire con gli altri attori e con la comunità locale, ma anche un interesse a far parte del gruppo degli “iniziatori” e dei “pivot”, promuovendo modalità operative inedite, tendendo ad operare in *partnership* con una certa facilità, e portando avanti un tipo di azione che, come si specificherà meglio oltre, non si presenta priva di criticità. Emerge una **dimensione sociale e cooperativa del settore privato/“for profit”** il quale sembra riconoscere un valore al rapporto con il contesto locale, esprimendo un interesse nei confronti di politiche, programmi ed iniziative rivolte al miglioramento della qualità urbana (e più in generale allo sviluppo di beni e servizi pubblici). Si tenderebbe in questo senso a superare il più generico concetto di filantropia e di impegno rispetto al proprio contesto di appar-

129 Dente B. Fareri P. (1992), op. cit., p. 28.

tenenza, arricchendolo di quella che gli studiosi di management definiscono **“corporate citizenship”**. Una concettualizzazione utile è quella offerta da Crane e Matten (Crane, Matten, Chapple, 2003; Crane, Matten 2004), i quali, muovendo dalla prospettiva nordamericana degli studi sulla “Corporate Social Responsibility” provano a ridiscutere la concezione del ruolo giocato dalla comunità degli affari nella società contemporanea. Rifiutando le tesi che tendono a ricondurre l’azione autointeressata del mondo del *business* nei confronti della società ad una qualche sorta di “filantropia strategica” (rispetto alla quale un impegno rispetto alla stabilizzazione del contesto ambientale sociale e politico di riferimento ottimizzerebbe il contesto economico in cui si opera), e mettendo da parte le concezioni che interpretano l’agire dei soggetti di *business* nei termini dell’azione di un singolo, i due autori canadesi pongono l’accento sulla dimensione della cittadinanza, dei diritti individuali, e della tutela di questi ultimi da parte dell’autorità politica statale. Il ruolo della *corporate* viene inteso come quello di un soggetto che ha la responsabilità di rispettare questi diritti, e problematizzato rispetto al recente modificarsi del rapporto tra la comunità degli attori economici e la società causato dalla globalizzazione. L’indebolimento delle sovranità nazionali determinato da questo fenomeno, metterebbe le autorità statali nella condizione di non riuscire più a garantire autonomamente la difesa dei diritti civili, sociali e politici; allo stesso tempo, mentre la decisione attorno a determinate aree di governo si sposta in arene che travalicano il livello nazionale (la Comunità Europea ad esempio, o la World Bank), si creerebbero le condizioni per un ridimensionamento della capacità di controllo statale sugli attori economici ed imprenditoriali: *“the most important transition that has raised the prospect of corporate involvement in citizenship rights is the failure of nation states to any longer be the sole guarantor of*

*these rights*<sup>130</sup>”. E’ rispetto a queste dinamiche che si assiste ad un maggior coinvolgimento delle *corporate*, le quali tendono a farsi carico di una serie di istanze che in passato erano di pertinenza dell’autorità nazionale<sup>131</sup>, ed entrano nel discorso attorno al tema della cittadinanza e della tutela dei diritti individuali - *“if a term such as ‘corporate citizenship’ makes any sense in the proper meaning of the term, ‘corporations’ and ‘citizenship’ in modern society come together at the point where the state ceases to be the only guarantor of citizenship any longer*<sup>132</sup>”.

Gli autori proseguono nella spiegazione con un esempio relativo al tema dei diritti sociali, menzionando in particolare la progressiva conquista dell’area del *welfare* da parte delle *corporate* (dalla cura delle fasce più deboli e più povere della popolazione, all’offerta di servizi sanitari, all’housing sociale, ecc.), le quali da circa trent’anni a questa parte tendono ad occuparsi di un ambito di politiche che un tempo era di più diretta pertinenza degli organi di governo. Questa condizione trae origine dalla svolta neoliberale degli anni ‘80, durante la quale si assiste ad una più generalizzata contrazione dell’intervento statale finalizzata ad una maggiore apertura del mercato, che finisce per stimolare una risposta da parte del mondo delle *corporate*. Nel colmare il vuoto lasciato dal pubblico, l’azione promossa dai soggetti economici si muove secondo logiche simili anche nelle aree dei diritti civili e di quelli politici, promuovendo azioni autointeressate che tendono ad andare a colmare i

130 Matten D., Crane A. (2004), “Corporate citizenship: towards an extended theoretical conceptualization”, International Center for Corporate Social Responsibilities, Paper Series, n.04/2003, p.9.

131 *“the widespread recognition here that globalization has reshaped the demands being placed on corporations is significant. Although the signatories of these statements do not themselves address the issue, globalization has helped to shift some of the responsibility for protecting citizenship rights away from governments. Corporations, we would argue, have increasingly filled that gap”*, in Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.14.

132 Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.11.

vuoti lasciati dallo stato. Le *corporate* finirebbero così per amministrare direttamente tutta una serie di aspetti che riguardano i diritti dei cittadini, agendo al posto dell'autorità pubblica<sup>133</sup> ma senza assumersi lo stesso tipo di responsabilità<sup>134</sup> (*accountability*), e ponendo chiaramente un problema di rappresentanza (oltre che di uguaglianza).

La concettualizzazione offerta da Matten e Crane, nel porre l'accento sull'agire dei soggetti imprenditoriali nel campo dei diritti civili, sociali e politici - "*If governments fail in their responsibility to facilitate citizenship, society can only be happy if corporations fill this gap. But should society really be happy about this?*"<sup>135</sup> -, mette in evidenza alcuni nodi importanti rispetto al rapporto con l'autorità pubblica. Si chiamano in causa da questo punto di vista non solo le *corporate*, ma anche le diverse e più stratificate forme di organizzazione che combinano interessi privati ed azione pubblica menzionate sino ad ora, il loro rapporto con la produzione di beni e servizi collettivi, la loro capacità di influenzare le scelte su temi come l'allocazione delle risorse, la gestione dei patrimoni pubblici, la costruzione di opportunità di sviluppo. Se il "ritirarsi" dell'autorità pubblica, può costituire in questo senso un elemento di criticità - in ragione del venir meno della capacità del soggetto eletto non tanto o non solo di far fronte a determinate istanze ma anche

133 "Rather than being on the same level with other "private" citizens, "corporate" citizenship as we have defined it implies that corporations have gradually amounted to replace some of the functions of the most powerful institution in the traditional concept of citizenship", in Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.14.

134 "if corporations take over vital functions of governments, one could argue that they should also take over exactly the type of accountability which modern societies demand from government as a facilitator of citizen rights. Governments are accountable to their citizens and, in principle, could be approved or discharged of their responsibilities through the electoral process. Similar mechanisms however do not exist with regard to corporations", in Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.16.

135 Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.15.

di proporsi come riferimento per la promozione di un certo tipo di azione pubblica, e di assumersi direttamente la responsabilità delle scelte<sup>136</sup> -, al contempo però tende a presentarsi come un'opportunità. A Detroit, sul lungo periodo, la mancanza di una risposta da parte dell'attore politico finisce per stimolare l'attivazione della società civile nelle sue tante forme organizzative, contribuendo a facilitare l'attivazione di processi progettuali, la produzione di beni pubblici (convenzionali e non) ed il generarsi di effetti di governo, mentre gli attori non istituzionali sembrano avere tante più ragioni per mobilitarsi in virtù della generalizzata crisi urbana che incide direttamente e pesantemente sulla loro qualità della vita.

## 5.2 FUNZIONE PUBBLICA E RUOLO DEL PUBBLICO

Il complesso di iniziative che emerge dal contesto detroiter mette profondamente in discussione la capacità di azione delle autorità locali, nella misura in cui altri attori sociali espandono nel tempo il proprio raggio d'azione. Nel farsi portatori di una "funzione pubblica", questi soggetti si occupano di rispondere ai fabbisogni locali, costituendosi come portatori di innovazione. La specificità delle traiettorie di sviluppo urbano, economico e sociale che caratterizzano la città americana, spiegano la particolare potenza con la quale questi fenomeni si affermano a Detroit, dove la produzione di beni e servizi comuni si manifesta sul lungo periodo in una continua sovrapposizione di ruoli e di azioni variamente finalizzati. La condizione di soddisfacimento dei bisogni espressi localmente assume una configurazione sempre più sbilanciata verso interventi

136 "if corporations take over vital functions of governments, one could argue that they should also take over exactly the type of accountability which modern societies demand from government as a facilitator of citizen rights. Governments are accountable to their citizens and, in principle, could be approved or discharged of their responsibilities through the electoral process. Similar mechanisms however do not exist with regard to corporations", in Matten D., Crane A. (2004), op. cit., p.16.



di tipo non istituzionale, che tendono a supplire al debole contributo offerto dall'autorità pubblica, abbracciando via via uno spettro sempre più ampio di servizi, da quelli più basilari ed acquisiti, sino alla vera e propria declinazione di nuovi ambiti di servizio "non convenzionale". Questa sorta di "supplenza", che sembra manifestarsi come una risposta alla debolezza che sul lungo periodo affligge la *leadership* dell'autorità locale, si muove a più livelli, includendo modalità più o meno esplicite, "ufficiali" e formalizzate di cessione di ambiti di responsabilità. E' una condizione che trova una delle sue prime espressioni nell'operazione di graduale cessione degli *asset* che lo stesso attore amministrativo promuove da oltre un decennio: nell'arco di un tempo relativamente breve in questo modo si favorisce l'avvicinamento di tutta una serie di soggetti "esterni" al contesto politico alla gestione della cosa pubblica, che avviene attraverso l'avvicinamento alla guida di tutta una serie di servizi ed una sorta di "rinuncia" dell'istituzione locale ad assumerne la responsabilità finanziaria e gestionale. Tra gli attori chiamati a partecipare ai *boards* ed agli organismi dirigenziali (e quindi a decidere) compaiono rappresentanti delle maggiori *corporate* cittadine e membri di fondazioni ed enti filantropici, esponenti "eminenti" della società locale e dell'*establishment*. Nel momento in cui questo tipo di servizi vengono affidati ad organizzazioni, agenzie e coalizioni esterne, sebbene il soggetto amministrativo rimanga "rappresentato" entro la dirigenza, di fatto l'atteggiamento assunto dall'autorità pubblica si esprime nei termini di una vera e propria **delega, che tende a non prevedere alcun tipo di partecipazione diretta alla definizione di strategie, modi dell'agire, forme dell'operatività.**

Dal punto di vista invece delle iniziative legate ad esigenze più contingenti e puntuali, la posizione assunta dal soggetto pubblico si modifica in ragione del diverso grado di formalizzazione delle

progettualità cui ci si riferisce. Laddove il campo attraversato è quello dell'informale la municipalità tende a non interferire, "tollerando" anche quelle pratiche e quelle iniziative che utilizzano illegalmente i suoli di proprietà pubblica. Il caso dell'*urban farming* è da questo punto di vista paradigmatico, poiché si tratta di una pratica che procede indisturbata coinvolgendo un numero crescente di soggetti e di spazi nella città. Finché la cosa riguarda movimenti di quartiere e di comunità, interessando piccole porzioni di territorio (risibili se considerate in rapporto all'enorme ammontare di terreni di proprietà pubblica) le attività non vengono ostacolate, ma neppure agevolate o prese in seria considerazione - ne sono dimostrazione le grandi difficoltà incontrate da organizzazioni *no profit* e soggetti attivi entro la comunità locale ad ogni tentativo di intraprendere la via "burocratica" per richiedere in concessione porzioni di proprietà pubblica su cui operare. L'attendismo dell'amministrazione, se riletto nella prospettiva proposta da Schon (1989) dove si intende il "**non-intervento**" come la "*forma migliore di 'intervento pubblico' sulle reti sociali informali*<sup>137</sup>", tende in realtà a contribuire ad un rafforzamento della rete dei *farmers*, mentre la pratica dell'agricoltura urbana diventa via via più diffusa ed importante per la comunità locale. Di fronte a progettualità più formalizzate, portate avanti dai soggetti più intraprendenti e maggiormente dotati di risorse organizzative, politiche, cognitive, l'attitudine del settore pubblico è ancora diversa, e tende ad oltrepassare l'ambito della delega. Nel caso di questo tipo di iniziative, il ruolo assunto è in generale piuttosto passivo e si muove da un'attitudine più di tipo "**consultivo**" ad una di "**ratifica/approvazione**" di scelte maturate in altro ambito. L'autorità locale rimane uno dei soggetti da coinvolgere/informare relativamente all'avvio di piani e progetti, così come l'interlocutore principale rispetto al quale gestire tutto

137 Crosta P.L. (2010), "Pratiche. Il territorio è 'l'uso che se ne fa'", Franco Angeli, Milano, p.99.

il piano normativo: questo però (di nuovo) non implica che una sua sollecitazione rispetto a determinati temi generi una qualche forma di mobilitazione proattiva rispetto alle diverse arene decisionali o l'accendersi di un qualche tipo di interesse di processo. E' l'azione promossa in ambito non istituzionale che si dimostra più capace di condizionare la formulazione di obiettivi strategici e la costruzione di politiche territoriali ed urbane, e non il contributo offerto dal soggetto istituzionale, il quale si limita ad **“assumere/acquisire” gli elementi di innovazione proposti, ratificandoli.** La strutturazione di dispositivi e pratiche capaci di “modificare la realtà”, e di inventare nuovi usi per lo spazio abbandonato, così come la ridefinizione dei problemi e la costruzione di processi capaci di *“produrre pubblico”*<sup>138</sup>, tendono ad avvenire a prescindere dall'azione amministrativa. Ad un primo sguardo, il ruolo svolto dal soggetto pubblico detroitese potrebbe quasi essere inteso nei termini di una disponibilità a cedere una parte delle proprie “pre-rogative”, cercando di facilitare l'accesso di un numero crescente di soggetti al processo di produzione di beni pubblici, e ponendo le basi per la costituzione di un rapporto diverso tra istituzioni e società. La posizione più defilata occupata dall'amministrazione potrebbe far pensare ad una revisione del suo ruolo nei termini più di una funzione di “enabler” (Balducci, 2000; Cottino, 2009), *“attivatore e facilitatore di processi progettuali e di sperimentazioni creative, [...] punto di riferimento per uno spettro articolato di attori interessati ad essere coinvolti in un'esperienza progettuale”*. Si spiegherebbe in questo modo un'azione finalizzata alla coltivazione di un ambito di *governance* quanto più ampio possibile, che avverrebbe al fine di stimolare la nascita di nuove competenze. Un indirizzo di questo tipo intenderebbe l'autorità pubblica quale

138 Crosta P.L. (2010), op. cit., p.99.

*“punto di riferimento per uno spettro articolato di attori interessati ad essere coinvolti in un'esperienza progettuale, esplicitando una intenzionalità pubblica che favorisca “l'avvio di processi di sperimentazione, rivolti all'immaginazione creativa di nuovi servizi [...] che sappiano valorizzare le opportunità che si presentano e in tal modo arrivare ad intercettare domande non ancora codificate”*<sup>139</sup>. Nel caso di Detroit, sebbene emerga un allargamento del campo della *governance urbana*, con l'attivazione di una pluralità di soggetti non istituzionali, l'autorità locale non sembra direttamente implicata nel favorire questo fenomeno. La sua azione, più che esprimersi nel senso di una cessione di “prerogative”, di uno stimolo all'attivazione delle risorse sociali del territorio, e di un sostanziale “ritirarsi” per far spazio ad altro, si manifesta in realtà con una posizione di neutralità (se non di vera e propria passività), che in molti casi appare piuttosto come un “ritrarsi” - prendendo posizione solo su esplicita sollecitazione, ed optando in generale più per una funzione di “approvazione” che non per un qualche tipo di ruolo propulsivo. L'autorità pubblica esercita una influenza limitata, scegliendo molto spesso di non superare i confini del suo ruolo di “soggetto responsabile”, ed accontentandosi di svolgere funzioni di “convalidazione” e di risposta su singole questioni. Lasciando che siano altri soggetti a farsi carico della guida del processo di *policy*, il pubblico sembra operare nella direzione di una propria **“deresponsabilizzazione”**, che si rapporta con le grosse difficoltà espresse nel promuovere obiettivi identificabili ed unitari rispetto all'assunzione delle decisioni, confermando in questo senso le teorie che spiegano come il costituirsi di un soggetto istituzionale come attore del processo politico urbano, non si dia in maniera automatica od implicita in virtù del suo ruolo giuridico/amministrativo (Dente, Fareri 1992).

139 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.10.

Nel contesto detroiter sono gli stessi soggetti non istituzionali che agiscono in senso “abilitante”, operando in un’ottica finalizzata all’arricchimento di funzioni e competenze afferenti agli altri attori (*empowerment*), favorendo il determinarsi di ruoli differenti per attori differenti (e disponendosi essi stessi a giocare più ruoli e più funzioni). Lo svolgersi del processo di produzione di beni e servizi pubblici, sembra attivarsi a prescindere dagli assetti amministrativi consolidati, esprimendosi nel senso di una serie di traiettorie possibili per cui **la sfera pubblica si possa arricchire di significati e contenuti progettuali nonostante la mancanza di una forte intenzionalità da parte dei soggetti amministrativi**. D’altro canto, **emerge come in determinate situazioni la stessa funzione “abilitante” non debba necessariamente risiedere presso l’istituzione locale**. Detto diversamente, processi progettuali e sperimentazioni sono andati sviluppandosi secondo orientamenti di forte autorganizzazione – certamente legati a ragioni di carattere contestuale. L’esperienza della città americana sembra suggerire come il processo di produzione di beni e servizi pubblici possa prescindere dall’espressione di un ruolo di coordinamento/attivazione da parte del contesto amministrativo, suggerendo la possibilità che **le traiettorie dell’azione pubblica possano essere condotte ed indirizzate anche da attori non istituzionali, così come la definizione degli ambiti e delle occasioni per la promozione di politiche ed interventi di *enabling***.

### 5.3 LA TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO

Se si ritiene valido un approccio nel quale la decisione urbanistica viene intesa nei termini del trattamento di un problema collettivo, i cui esiti sono da ricondurre all’interazione tra gli attori (Crosta 1973, 1990, 1998, 2010; Dente, 1990; Ferraro, 1990; Fareri, 2000) una condizione come quella che caratterizza il contesto detroiter

si presenta come un’occasione per indagare modalità possibili, pratiche, strumenti e dispositivi di apertura del processo politico urbano, tali da evidenziare la dimensione interattiva e processuale di un certo tipo di lavoro sul corpo fisico della città. Le esperienze offerte dalla città di Detroit esprimono una modalità di **rapportarsi alla gestione della trasformazione urbana con una logica integrata di produzione di beni e servizi pubblici**. Il discorso sulla trasformazione dello spazio urbano diventa una modalità per aggregare interessi, risorse, energie, competenze, per attivare processi interattivi orientati alla costruzione di un problema condiviso la cui identificazione dovrebbe darsi nel processo (non a priori). Nell’attraversare le “questioni di forma urbana”, il tema dell’uso/riuso dello spazio tende ad intercettare piani, livelli ed istanze che travalicano il dato fisico, avvicinandolo ma anche legandolo più strettamente – via interazione - a quello più ampio della sfera pubblica. Nell’offrirsi come campo possibile per combinare poste in gioco differenti ed eventualmente conflittuali, può favorire processi di ridefinizione collettiva dei problemi, costituendosi come un dispositivo utile alla esplicitazione ed alla ricomposizione dei *frames* e degli obiettivi dei diversi attori. Nel rappresentare un ambito di sperimentazione, si propone come un campo per l’apprendimento, per l’arricchimento delle risorse espresse a livello locale, e per la creazione di competenze nuove. Nel coinvolgere livelli e categorie di attori diverse, non solo appartenenti al contesto istituzionale, si propone come una strategia di condivisione delle visioni, per lo sviluppo di nuove idee e di nuovi discorsi di *policy* che nell’intreccio di progettualità tendono a “viaggiare” (Healey 2008) **“affermandosi in differenti arene, conquistando visibilità, supporto, legittimazione”<sup>140</sup>**.

140 Balducci A. (2011), “‘Trading Zone’ un concetto utile per alcuni dilemmi della pianificazione”, paper presentato alla XIV Conferenza della Società Italiana degli urbanisti “Abitare l’Italia. Territori,

L'accento si pone sull'**approccio "per progetti"**, vale a dire **per singole occasioni di modificazione del territorio**: processi che si legano ad ipotesi di trasformazione urbana generalmente chiare ma incomplete, cioè ancora da esplorare, definire, progettare ed implementare. Nei casi detroitier non si tratta mai di operazioni già formalizzate, o di processi in stato avanzato che ad un certo punto vengono aperti ad altri attori nella forma di una consultazione o della ricerca di un consenso, ma di iniziative rispetto alle quali il dialogo sulla modificazione, l'uso e il riuso dello spazio urbano è il meccanismo di attivazione del processo, lo stimolo per la mobilitazione dei soggetti locali e il confronto anche sulle posizioni più conflittuali. Un'attitudine di questo tipo, rivista secondo un'ottica più orientata ai ragionamenti che riguardano le questioni della governabilità dei contesti urbani, della capacità degli strumenti di pianificazione di incidere effettivamente sulla realtà locale, ma anche dei temi attualissimi della costruzione di occasioni di sviluppo legate alla *partnership* di progetto ed al *project financing*, si propone come un'occasione per attivare/mobilitare nuove intenzionalità e nuovi attori sociali, consolidare ed ispessire i *network* esistenti, aggregare risorse ed interessi attorno a *issues* apparentemente più localizzate, ma al contempo più capaci di intercettare il piano locale e di favorire una logica integrata di approccio ai problemi. L'azione puntuale e (relativamente) circoscritta del procedere per progetti (in opposizione ad alcune logiche più di carattere razional-comprendivo) tende a generare una maggior diffusione della funzione pubblica su un nucleo più allargato di attori (distribuendo e riorganizzando i ruoli, le funzioni, le responsabilità). Maggiore sembra la capacità di sviluppare innovazione, sia dal punto di vista dei processi che dei prodotti, e più alto il tasso di successo nel riconoscimento da parte dei diversi soggetti di iniziative, piani e

---

economie, diseguaglianze", Torino 24-26 marzo 2011.

programmi come dei giochi a somma positiva.

Il richiamo è da un lato al tema della **sussidiarietà orizzontale**, intesa come il riconoscimento del "*valore strategico delle varie iniziative indirizzate a rafforzare la collaborazione operativa tra le diverse componenti locali, istituzionali e sociali, rispetto ai problemi della collettività*<sup>141</sup>", e alla capacità di innovazione espressa dagli attori non istituzionali. Dalla prospettiva dell'efficacia del processo di politiche invece, l'attenzione cade sull'orientamento progettuale come occasione per il costituirsi di arene decisionali più ampie, nelle quali possa darsi il passaggio da un orientamento al *problem-solving* (ed alla "divisione del lavoro" tra i diversi operatori di tradizione produttivista) alla costruzione collettiva dei problemi (prima che delle soluzioni). Qui la ricomposizione dei diversi *frames* offerti dai vari attori non si porrebbe come una questione di mediazione tra posizioni anche conflittuali, ma come un processo di apprendimento collettivo, "*la cui complessità può essere intesa come un potenziale fattore di stimolo dell'innovazione, di generazione di idee che, piuttosto che costituire minimi aggiustamenti incrementali rispetto allo stato di fatto, possono preludere alla costruzione di scenari di mutamento anche radicale*<sup>142</sup>". L'accento sull'innovazione, è un nodo importante che chiama in causa la capacità progettuale di promuovere sperimentazione processuale, aggregando risorse, capacità ed interessi, ed operando nel senso di un arricchimento della sfera pubblica. Il tema riguarda più da vicino il nutrito gruppo degli attori non istituzionali, ed il ruolo che alcuni di essi giocano all'interno del processo politico urbano: sembrano infatti riuscire a misurarsi con la condizione di

---

141 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.4.

142 Fareri P. (2000), Rallentare. Note sulla partecipazione dal punto di vista delle politiche pubbliche", in Giraudi M. (2009, a cura di), "Rallentare. Il disegno delle politiche urbane", Franco Angeli/DIAP, Milano, p. 215.

degrado fisico dell'ambiente urbano in maniera più efficace rispetto all'attore pubblico. Promuovendo pratiche non convenzionali e di modalità più efficaci di trattamento del problema delle *vacant lands*, riescono ad intercettare il problema anche (ma non solo) nella sua accezione "urbanistica" più limitata alla disciplina degli usi del suolo, dimostrando di sapersi far carico anche di azioni con finalità di carattere regolativo, formulazione di indirizzi strategici, costruzione di opportunità di sviluppo economico, attivazione di processi progettuali, ma anche amministrazione di beni e servizi condivisi. Nell'esprimere una dimensione contestuale e "progettuale" affrontano le soluzioni di carattere più limitatamente "urbanistico" attraverso orientamenti pratici, operativi e creativi, **attribuendo allo spazio urbano un ruolo "generativo", che prova ad intercettare un quadro più eterogeneo di questioni.**

Molto più che negli strumenti formalizzati di governo è attorno a queste progettualità di provenienza "non istituzionale" che tendono ad emergere le nuove "visioni" e le nuove idee. Il lavoro sui temi della trasformazione della città si espande provando a declinare anche nuovi modi di guardare allo sviluppo locale, e riuscendo in molti casi a promuovere programmi più trasversali ed integrati, capaci di costruire occasioni per la progettazione di politiche urbane. Sebbene le molteplici esperienze che negli anni recenti sono state intraprese a Detroit possano costituire ognuna un caso a sé - con le proprie specificità, i propri modi di legarsi al contesto locale, il proprio quadro degli attori coinvolti ai diversi livelli e il proprio singolare prodursi di esiti voluti e non via interazione-, tra le peculiarità che le accomunano ne emerge una che risulta centrale e di notevole interesse ai fini di questo lavoro. Si tratta della comune attitudine assunta nei confronti dello spazio, del suo uso, del suo riuso e della sua trasformazione, e del **ruolo che il discorso sullo spazio assume entro il processo di politiche.**

Da questo punto di vista risulta utile chiamare in causa una serie di traiettorie di ricerca (Balducci 2004, Cottino Zeppetella 2009), nelle quali la riflessione attorno a nuove possibili configurazioni del rapporto tra istituzioni e società si declina anche attraverso l'indagine attorno alle azioni di modificazione del corpo fisico della città, concentrandosi in particolare sul riuso degli spazi abbandonati: sebbene in questi studi si faccia riferimento a città italiane (a Milano e a Torino) ed europee (tra le altre, Berlino, Bruxelles), esplorando contesti politici ed economici molto diversi dalla realtà americana, la prospettiva che viene offerta rispetto al rapporto spazio/riuso può comunque offrire una serie di spunti utili. L'approccio di partenza ritorna sul tema della sussidiarietà orizzontale e dell'innovazione nei processi di produzione di beni e servizi pubblici, e lavora a partire dall'individuazione di *"una relazione stretta tra la disponibilità di spazi da riutilizzare e lo sviluppo di processi creativi rivolti alla produzione di servizi non convenzionali in grado di arricchire la sfera urbana"*. All'esperienza di riuso dello spazio viene riconosciuto un ruolo importante che riguarda la promozione di *"forme originali di governance"*<sup>143</sup>, entro le quali il contesto fisico tende a funzionare come una sorta di aggregatore delle energie, delle risorse e delle opportunità presenti sul territorio. Tra le ragioni alla base di questa considerazione, emerge prima di tutto la natura determinante della disponibilità e dell'accessibilità a spazi urbani riutilizzabili da parte di tutti quei soggetti intenzionati a valorizzare i vantaggi della dimensione collettiva<sup>144</sup>, della coesistenza di persone e progetti – come elemento catalizzatore di possibili *"sinergie ed interdipendenze tra gli attori"*. Gli spazi per il riuso costituiscono una risorsa per l'azione perché fungono da stimolo

143 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.13.

144 Cottino e Zeppetella nel restituire pongono l'accento sugli spazi per il riuso come una risorsa scarsa, cosa che non si verifica nel caso di Detroit.

e da supporto; rappresentando essi stessi una modificazione del territorio (in un legame che mette a sistema morfologie e tipologie con gli usi precedenti), costituiscono una risorsa utilizzabile immediatamente, poiché riducono le variabili che invece si presenterebbero immaginando di dover iniziare da zero e “rendono visibili le possibilità di azione” (rappresentate e rappresentabili fisicamente) sollecitando “l’ideazione di soluzioni creative a fronte di vincoli pratici e strutturali”<sup>145</sup>. La loro collocazione in un contesto georeferenziato ed univoco, rende il riuso degli spazi una forma di “radicamento territoriale” dei soggetti che se ne occupano, e può fungere da strumento per intercettare sollecitazioni esterne e per rapportarsi con il proprio intorno. Infine lo spazio, ed il discorso attorno alla sua trasformazione ed alla sua riconfigurazione per poter accogliere nuovi usi, nuove funzioni, nuovi fruitori permette di “visualizzare la posta in gioco dei processi negoziali all’interno dei quali diversi attori con diversi interessi sono chiamati a collaborare e quindi a ricercare modelli di relazione nei quali i vantaggi degli uni siano direttamente o indirettamente associati ai vantaggi degli altri”. **Emerge come il tema dello spazio possa costituirsi come categoria per l’analisi di politiche**, una lente per ricostruire processi decisionali, *network* attoriali, poste in gioco, quadro degli obiettivi e risorse mobilitate per l’azione, aprendo alla possibilità di “sviluppare una nuova urbanistica, caratterizzata da concrete opportunità per trattare in modo [...] integrato aspetti fisici e sociali”<sup>146</sup>.

Sembrirebbe emergere **un rapporto cruciale tra aspetti fisici ed aspetti sociali, che può darsi entro la pratica** e che permetterebbe agli uni di “costituire un’occasione per trattare in modo nuovo gli aspetti sociali” ed agli altri di “rappresentare un criterio

*dirimente per pensare o ripensare gli aspetti fisici*<sup>147</sup>. Questa prospettiva permette di riconsiderare il rapporto tra la modificazione fisica e le politiche di governo del territorio secondo una logica più integrata, trasversale e contestuale, **che leghi l’azione specifica sullo spazio fisico alla progettazione delle politiche urbane come forma di mobilitazione dei diversi attori della città.**

A Detroit confrontarsi sulla trasformazione fisica, nel presentare un orientamento “pratico” rivolto alla necessità di organizzare il funzionamento degli spazi (prefigurandone l’operatività e l’utilità), finisce per proporsi come una modalità per la definizione di un problema più ampio, prima ancora che come risposta (soluzione) al manifestarsi di una serie di esigenze (Fareri 2009).

L’eventualità dell’assunzione di un approccio al *problem-setting* che intenda il ragionamento attorno al piano fisico come uno strumento (un pretesto?) per la “costruzione di definizioni che siano riconosciute valide da un ampio campo di autori coinvolti”<sup>148</sup>, riporta ad alcune riflessioni attorno alla natura delle “definizioni condivise” ed alla forma con cui le innovazioni si producono entro il processo politico urbano. Si tratta di una serie di contributi (Mantisalo, Balducci, Kangasoja 2011, Balducci 2011, Cottino 2011), che riprendono i concetti di *trading zone* e di *boundary object* applicandoli alla natura delle interazioni nei processi di pianificazione, e riportandoli al ragionamento sull’efficacia delle politiche urbanistiche. Nel caso della *trading zone* (Galison, 1997), il concetto fa riferimento agli studi sulla produzione di innovazioni in campo scientifico, spiegando come queste tendano ad avvenire in ambiti (concreti o concettuali) che favoriscono la creazione di “*linguaggi semplificati ed intermedi per lavorare insieme*”, e che, attraverso la costituzione di “*accordi parziali*” funzionano come degli “*scambia-*

145 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.15.

146 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.16.

147 Cottino P., Zeppetella P. (2009), op. cit., p.16.

148 Fareri P. (2000), op. cit., p. 213.

*tori per il dialogo tra differenti sub-culture*<sup>149</sup>. Questa definizione può assumere un'importanza cruciale all'interno del ragionamento sin qui condotto, poiché si pone in rapporto proprio con la dimensione "intermedia" attribuita al discorso sullo spazio. Il ragionamento si articola attorno al ruolo che quest'ultimo sembra giocare nello sviluppo dei processi di politiche, proponendosi come un ambito sufficientemente specifico ed elastico da poter accogliere percezioni, interessi, valori anche conflittuali e riconducibili a *frames* diversi, e costituendo allo stesso tempo lo strato liminare lungo il quale si aggregano progettualità ed arene differenti, e si combinano il piano fisico e quello sociale. Trova posto una diversa concezione di ciò che possa essere considerato una "costruzione condivisa", la quale per sussistere può darsi anche in forme parziali, incomplete o semplificate, che accolgano la "limitata capacità da parte di ciascun gruppo di comprendere le concezioni, le metodologie e gli obiettivi degli altri"<sup>150</sup>, ma che non per questo impediscano la creazione di un campo comune (ed altro rispetto alle provenienze dei singoli). Qui si inserisce il secondo concetto richiamato, quello di *boundary object* (Star, Griesemer, 1988), che viene definito come un oggetto/concetto sufficientemente duttile da potersi adattare all'uso che i diversi soggetti ne fanno – mediato da singoli interessi, obiettivi e finalità –, ma sufficientemente robusto ed ampio da mantenere una propria identità<sup>151</sup>. Il *boundary object* si costituirebbe come uno strumento di traduzione/tran-

149 Balducci A. (2011), op. cit., p. 6.

150 Balducci A. (2011), op. cit., p. 7.

151 "boundary objects are objects which are both plastic enough to adapt to local needs and the constraints of the several parties employing them, yet robust enough to maintain a common identity across sites", in Star S.L., Griesemer J.L. (1989), "Institutional ecology, 'translations' and boundary objects: amateurs and professionals in Berkeley's museum of vertebrate zoology, 1907-39", *Social Studies of Science* n.19:387-420, p. 393.

sizione tra i vari significati attribuitigli dai soggetti<sup>152</sup>, un dispositivo per la costruzione di posizioni condivise, ed al contempo come uno strumento utile per "sviluppare e [...] mantenere coerenza tra mondi differenti che si intersecano". Il perseguimento del successo nel processo di coinvolgimento degli attori è legato quindi alla "capacità di proporre un piano" della discussione, del confronto, dell'interazione, "che sia un oggetto di confine tra le diverse strategie degli attori"<sup>153</sup>, e che possa funzionare anche per aggregazioni parziali, che lascino spazio per l'articolazione **di un discorso capace di intercettare gli la molteplicità degli interessi di attori che operano in arene differenti** (Mantisalo, Balducci, Kangasoja, 2011). Lo spazio potrebbe in questo senso arricchirsi di un'ulteriore dimensione pratica, operativa, di stimolo per l'allargamento del processo politico urbano: quella funzione di "scambiatore", ma anche di "trasmettitore/traduttore" di istanze, interessi, intenzioni che insistono su un determinato contesto. Questa riflessione sembra aprire ad una serie di approfondimenti possibili che chiamino in causa il dibattito sul ruolo del sapere esperto nel processo di pianificazione, e sulla funzione che lo stesso "tecnico" potrebbe assumere all'interno dell'arena (delle arene) della decisione urbanistica. Analogamente, la stessa indagine attorno alla **natura strumentale dello spazio, come dispositivo di "scambio" e "traduzione" via interazione.**

#### 5.4 UNA NUOVA "CASSETTA DEGLI ATTREZZI": IL PUBBLICO COME "ENABLER"

Questo lavoro, ha cercato di mettere in evidenza l'emergere sul

152 "they have different meanings in different social worlds but their structure is common enough to more than one world to make them recognizable, a means of translation", in Star S.L., Griesemer J.L. (1989), op. cit., p. 393.

153 Balducci A. (2011), op. cit., p. 7.

fronte americano di un insieme di pratiche legate agli usi ed alla trasformazione del territorio urbano, provando a interpretarle rispetto alla loro capacità di intercettare bisogni ed esigenze della comunità locale, di “produrre pubblico” e di promuovere innovazione nel processo politico urbano. Tra gli aspetti centrali via via emersi nell’analisi, si colloca il ruolo giocato in questo senso da parte di tutta una serie di soggetti appartenenti alla società civile, che nel quadro della complessa condizione di crisi urbana che interessa la città di Detroit, e più nello specifico rispetto alle questioni legate alla gestione dell’imponente patrimonio di terre abbandonate e dismesse in carico all’amministrazione pubblica, sono andati nel tempo acquisendo uno spazio rilevante. La costituzione di un *network* complesso e stratificato, denso di correlazioni orizzontali, nel quale compaiono esponenti del contesto socioeconomico locale un po’ di tutti i tipi (dagli attori non governativi, alle agenzie di sviluppo locale, al comparto filantropico, sino ad attori economici puri e a tutta la realtà associativa e *no profit*), si accompagna ad una condizione di debolezza della municipalità che si esprime sul lungo periodo, e che come si è visto tende a costituire uno degli stimoli principali all’attivazione della società civile. Tra le conseguenze dell’indebolimento della *leadership* pubblica è ascrivibile un progressivo allargamento del processo politico, una opportunità per la generazione di traiettorie di innovazione e lo sviluppo di progettualità capaci di incidere positivamente sulla condizione urbana. L’approfondimento delle vicende che riguardano alcune delle progettualità messe in campo nella città americana si è svolto entro una logica orientata proprio a rendere conto della natura delle innovazioni (di processo come di prodotto) introdotte o perseguite, preoccupandosi di esplorarle a partire dalla strutturazione delle arene decisionali, dal tipo di scambi intercorsi tra i diversi attori, dal patrimonio di risorse messe a disposizione dai diversi soggetti, dai ruoli che questi hanno via via interpretato e dalle modalità attraverso le quali si è dato il trattamento di una serie di problemi percepiti come collettivi. Quello che emerge è un am-

biente nel quale **la produzione di innovazioni sembra darsi con più convinzione nel contesto non istituzionale**, esprimendosi attraverso le tante progettualità promosse, guidate, coordinate e gestite dalle diverse forze locali, le quali come si è visto, tendono a promuovere la produzione di beni e servizi collettivi, andando a colmare il vuoto lasciato dalla “ritirata” del soggetto pubblico. La generazione di effetti di governo dei fenomeni urbani, che nei casi affrontati tende a riguardare più da vicino l’area della gestione del territorio, intesa come quell’insieme di strategie orientate alla promozione di nuovi usi e nuove funzionalità per i suoli abbandonati della città, si lega strettamente alla capacità espressa da queste iniziative di intercettare una serie di bisogni ed istanze espresse localmente. Sebbene queste dinamiche investano settori circoscritti, le idee, le visioni ed i nuovi *frames* esercitano una influenza più estesa, che arriva a cogliere il piano della formulazione di strategie ed indirizzi, influenzando l’azione sul piano amministrativo. Un ruolo prominente viene giocato dal complesso di relazioni reciproche che attraversano il *network* degli attori, che come si è visto, oltre a rafforzarsi e ad ispessirsi nel farsi dei processi, contribuiscono nel tempo alla nascita di nuovi soggetti territoriali, all’arricchimento della mappa degli attori, ed alla messa in campo di forme di relazione più complesse e stratificate.

La situazione sin qui delineata richiama per molti versi gli studi sulla regolazione dei sistemi locali, nei quali proprio queste caratteristiche di **articolazione e densità del sistema di relazioni orizzontali tra i vari attori** vengono poste **in diretto rapporto con la produzione di innovazioni** (Bobbio, Dente, Spada, 2005). Il manifestarsi di un certo tipo di interazioni riguarda più da vicino anche il concetto di *governance*, laddove questa venga intesa come una forma di azione congiunta che interessi più attori non governativi: questi ultimi tenderebbero ad operare nella direzione della risoluzione di un problema percepito come collettivo, mentre tra gli esiti (intenzionali e non) di questa interazione si darebbe la produzione di effetti di governo e la generazione di beni pubblici.



La definizione si riferisce tra le altre cose, alla relazione tra il soggetto pubblico e i diversi attori socioeconomici locali, tratteggiando un quadro possibile per l'analisi dei sistemi politici – nel caso più specifico del processo politico urbano – che mette al centro il capitale relazionale. Si oscilla tra una condizione di protagonismo delle istituzioni di governo dal punto di vista del coordinamento e della promozione del processo di politiche, ed una modalità di risoluzione dei problemi che si affida alla partecipazione ed al contributo dei diversi attori socioeconomici (Bobbio, Dente, Spada, 2005), nella quale il manifestarsi di fenomeni di “buona *governance*” si verificherebbe a fronte della cooperazione tra i soggetti amministrativi e gli attori cittadini. A questo nodo si legherebbe anche il tema dell'efficacia dell'azione di governo su determinati campi di politiche, la quale si vedrebbe migliorata dall'ampliamento del novero dei soggetti in gioco, e dalla capacità da questi espressa di interagire tra di loro oltre che con l'autorità pubblica.

Rispetto al tema della *governance*, ed in particolare rispetto al rapporto tra intenzionalità pubblica e *leadership* degli attori locali, il caso della città di Detroit pone una serie di questioni che con qualche generalizzazione possono forse permettere di interrogare anche il contesto italiano/europeo. Il tema è quello della “dere-sponsabilizzazione” dell'attore pubblico, che nel caso americano mostra come per quanto il disimpegnarsi dell'autorità locale possa costituire una criticità (o quanto meno condurre ad una valutazione negativa della natura dell'azione amministrativa), dal punto di vista della generazione di innovazioni contribuisce a mobilitare tutta una parte della società locale - la quale tende ad acquisire una maggior quota di funzione pubblica, esprimendo una crescente capacità di produzione di beni e servizi pubblici e di fatto assumendo l'onere della conduzione del processo di politiche. Un'ultima riflessione riguarda il ruolo (i ruoli) che il pubblico potrebbe giocare anche in rapporto all'azione sviluppata (svilupicabile) dagli altri soggetti locali (ed *in primis*, proprio le fondazioni), il quale fa riferimento più esplicitamente ad un certo tipo di operazioni che

nel contesto detroiter restano più saldamente appannaggio dei soggetti filantropici, e riguardano lo sviluppo di azioni di accompagnamento, promozione e mobilitazione dei soggetti locali. L'azione dell'autorità pubblica potrebbe forse essere riletta alla luce di una disponibilità ad assumere una prospettiva di “enabling”, di costruzione delle condizioni per l'ispessimento e l'allargamento della struttura del *network* locale, di incentivo per la creazione di nuovi nodi della rete (nuovi soggetti, nuove arene), di coinvolgimento e di inclusione dei soggetti locali per lo sviluppo di progettualità più circoscritte, meno settoriali (oltre che più rivolte alla pratica), che sappiano generare beni e servizi collettivi. Si pone allora la necessità di ripensare gli strumenti, gli “attrezzi” e le risorse a disposizione del soggetto pubblico per intervenire nel senso di un'azione più mirata ad intercettare l'orbita di questi soggetti, attraverso lo sviluppo di iniziative più interessate alla crescita del capitale relazionale e del capitale sociale, orientate a generare nuove capacità e nuove competenze territoriali (ed in definitiva a perseguire una maggior innovazione). Lo stesso confronto sulla trasformazione urbana potrebbe proporsi nella forma di una “zona di confine” tra intenzionalità e prospettive diverse, tra piano fisico e piano sociale, costituendosi come uno dei percorsi possibili per la riattivazione del processo politico. In conclusione, e riprendendo Donolo (2006), la prospettiva diventerebbe allora quella che si preoccupa di proporre **nuove modalità di declinazione del rapporto tra pubblico e privato**, optando per orientamenti più interessati alla *partnership* ed alla diffusione della funzione pubblica presso le varie componenti della società locale, in un'ottica di “*coordinamento aperto*” rispetto al quale “*l'amministrazione evolve[rebbe] verso la postburocrazia e verso la responsiveness per risultati socialmente utili*”, mentre l'apertura del processo nei confronti della società locale, metterebbe quest'ultima nella condizione di poter prendere la parola “*e anche qualche potere*”<sup>154</sup>.

154 Donolo C. (2006), op. cit., p.226.

## BIBLIOGRAFIA

Baba M.L. (1978), "Urban development in Detroit: the 'Renaissance Center'. Model of private investment and the problem of unemployment", Center for Urban Studies, Detroit.

Balducci A. (2011), "Trading zone. Un concetto utile per alcuni dilemmi della pianificazione", paper presentato alla XIV Conferenza della Società italiana degli Urbanisti "Abitare l'Italia. Territori, economie, diseguaglianze", Torino 24-26 marzo 2011.

Bang H.P., Sørensen E. (1999), "The everyday Maker", *Administrative Theory & Praxis* Vol. 21, No. 3 (Sep., 1999), pp. 325-341

Beauregard R. (2003), "Voices of decline. The postwar fate of U.S. Cities", Routledge, Londra.

Beauregard R. (2006), "When America became suburban", Minneapolis, University of Minnesota Press.

Chafets Z. (1990), "Devil's night and other truetales of Detroit", Random House.

Conti S. (1983), "Dopo la città industriale. Detroit tra crisi urbana e crisi dell'automobile", Franco Angeli, Milano.

Cottino P., Zeppetella P. (2009), "Creatività, sfera pubblica e riutilizzo sociale degli spazi. Forme di sussidiarietà orizzontale per la produzione di servizi non convenzionali", paper 1/2009, Cittalia, Fondazione ANCI Ricerche.

Crosta P.L. (1973, a cura di), "L'urbanista di parte. Ruolo sociale del tecnico e partecipazione popolare nei processi di pianificazione urbana", Milano, Franco Angeli.

Crosta P.L. (1990, a cura di), "La produzione sociale del piano", Milan, Franco Angeli.

Crosta P.L. (1990), "Le politiche urbanistiche" in Dente Bruno (1990), "Le politiche pubbliche in Italia", Bologna, Il Mulino.

Dente B. (1990), "Le politiche pubbliche in Italia", Bologna, Il Mulino.

Dente B, Fareri P. (1992), "Studiare le decisioni politico/amministrative: l'approccio dell'analisi di politiche pubbliche", in Giraudi M. (2009 a cura di), "Rallentare. Il disegno delle politiche urbane", Franco Angeli/DISP, Milano.

Dente B., Bobbio L., Fareri P., Morisi M. (1990), "Metropoli per progetti", Bologna, Il Mulino.

Dewar Margaret (2009), "Disposition of Publicly owned land in cities: learning from Cleveland and Detroit", Center for local, State and Urban Policy, University of Michigan, working paper series n. 10/february 2009.

Dewar M., Manning Thomas J. (2012), "The city after abandonment", University of Pennsylvania Press.

Donolo C. (2006 a cura di), "Il futuro delle politiche pubbliche", Milano, Bruno Mondadori.

Fareri P. (2000), "A chi interessano le politiche urbane?", in Giraudi M. (2009 a cura di), "Rallentare. Il disegno delle politiche urbane", Milano, FrancoAngeli/DIAP.

Ferraro G. (1990), "La città nell'incertezza e nella retorica del piano", Franco Angeli, Milano.

Fishman R. (1987), "Bugeois utopia: the rise and fall of subur-

bia", New York, Basic Books.

Fishman R. (1990), "America's new city", *Wilson Quarterly*, Winter 1990, pp. 22-45.

Gallagher J. (2010), "Reimagining Detroit. Opportunities for redefining an American City", Detroit, Wayne state University Press.

Kantor P., Savitch H.V. (2004), "*Cities in the international marketplace. The political economy of urban development in North America and Western Europe*", Princeton University Press.

Georgakas D., Surkin M. (1975), "*Detroit: I do mind dying. A study in urban revolution*", St. Martin's Press, New York.

Glaeser E. (2011), "The triumph of the city", The Penguin Press.

Herron J. (1993), "Afterculture. Detroit and the humiliation of history", Detroit, Wayne State University Press.

Herron J. (2007), "*Detroit: disaster deferred, distaster in progress*", *South Atlantic Quarterly* 106:4, fall 2007, Duke University Press.

Matten D., Crane A. (2004), "Corporate citizenship: towards an extended theoretical conceptualization", International Center for Corporate Social Responsibilities, Paper Series, n.04/2003

Mast R.H. (1994 a cura di), "Detroit lives", Philadelphia, Temple University Press.

Rao N.B., Dewar M. (2001), "Streamlining acquisition of city owned land for affordable housing development: a case study from Detroit", Urban and Regional Planning Program, University of Michigan, Ann Arbor.

Schon D. (1989), "L'intervento pubblico sulle reti sociali informa-

li", in *Rivista Trimestrale di Scienza dell'Amministrazione*, n.1, pp. 3-47.

Star S.L., Griesemer J.L. (1989), "Institutional ecology, 'translations' and boundary objects: amateurs and professionals in Berkeley's museum of vertebrate zoology, 1907-39", *Social Studies of Science* n.19:387-420

Sugrue T.J. (1996), "*The origins of the urban crisis. Race and inequality in postwar Detroit*", Princeton, Princeton University Press.

The Detroit City Planning Commission (1990), "Survey and Recommendations Regarding Vacant Land in the City," 24 August 1990.

## FORMULARE NUOVI IMMAGINARI

LE PRATICHE DI RIUSO COME OCCASIONE PER MANIFESTARE NUOVE IDENTITÀ E NUOVI CARATTERI, PER ESPLICITARE NUOVE "VISIONI" DI CITTÀ

## NUOVE VISIONI PER IL RIUSO DELLE INFRASTRUTTURE SU FERRO: MOBILITÀ DOLCE VS FERROVIA METROPOLITANA

Danilo Marcuzzo<sup>1</sup>

### Abstract

Le riflessioni sulla contrazione dei sistemi urbani permettono di riconsiderare i 'capitali fissi territoriali', che se recuperati dall'abbandono possono generare processi di riqualificazione, oltre a rivelarsi un 'archivio' per raffigurare i valori in campo sul territorio e verificare scenari di progetto a lungo termine. I casi studio (la ex ferrovia Busca-Dronero; il Servizio Ferroviario Metropolitano torinese) evidenziano strategie differenti per un'azione di riuso in grado di formulare nuove "visioni".

### Keywords

infrastrutture, riuso, narrazioni, visioni

<sup>1</sup> Danilo Marcuzzo, Politecnico di Torino – Dipartimento di Architettura e Design (danilo.marcuzzo@gmail.com)

### 1. DETROIT, TORINO: DECRESCITA E NUOVE VOCAZIONI; VISIONE FERROVIARIA E NARRAZIONI

Se il caso di Detroit rappresenta di certo un esempio lampante di decrescita e contrazione dei sistemi urbani, anche in Europa gli attuali scenari di crisi economica fanno emergere in modo sempre più chiaro ed evidente la necessità di una riflessione sostanziale sui modelli di sviluppo, per uscire dal paradigma di 'logica incrementale', in cui le trasformazioni territoriali si innestano su perenne crescita e consumo di spazi vuoti, secondo una "regola" per cui non esista la possibilità di trasformazione senza un'aggiunta di parti, una prosperità senza crescita.

Per questo motivo, risulta quasi spontaneo porre sullo stesso piano Detroit - metafora del "sogno americano", città strutturata attorno al sistema della grande produzione industriale del comparto automobilistico, che ha subito un progressivo processo di deindustrializzazione, con un imponente processo di dismissione urbana in corso ancora oggi - e Torino, città che ha anch'essa subito una forte processo di contrazione dei propri comparti industriali e si trova oggi in una nuova fase di apertura, alla ricerca di nuovi ruoli e vocazioni, alternativi al modello di 'one-company town' che aveva caratterizzato la città nel corso del XX secolo. (De Rossi, Durbiano, 2007). In particolare due immagini temporaneamente distanziate tra loro testimoniano in modo esemplare la volontà di Torino di mutare le proprie vocazioni e di approcciarsi al tema del riuso, attraverso una riconversione di vecchi contenitori a seguito della cessazione della loro attività: il Lingotto, che costituisce un caposaldo fondamentale nella biografia di Torino (Comba, 2008), le cui immagini nella mostra «*Venti progetti per il futuro del Lingotto*» del 1984 (Aulenti, 1984) sembrano demitizzare il simbolo della città dell'automobile; l'immagine delle Officine Grandi Riparazioni, anch'esse simbolo del passato industriale della città, teatro sug-



Fig. 1 - Capitali fissi territoriali (foto: Giordano, Marcuzzo, Mellano, Rovera, 2010)

gestivo di eventi culturali di successo degli ultimi anni (in particolare la mostra “Fare gli italiani” nell’ambito delle celebrazioni dei 150 anni dell’Unità d’Italia), che ancora non hanno trovato una veste più stabile e in cui permane un’immagine di temporaneità.

La crisi (economica e disciplinare) rappresenta tuttavia l’opportunità per una nuova consapevolezza, attraverso il progetto, per il superamento dell’anacronistico paradigma del perenne incrementalismo, a favore della ridefinizione dei modelli di sviluppo.

In questa sede, si intende esplorare il filone di ricerca che pone l’attenzione su alcuni elementi che sono stati esclusi dai processi di trasformazione, o perché respinti o perché lasciati all’abbandono. ‘Capitali fissi territoriali’, che se recuperati dalla loro condizione di marginalità possono divenire una vera e propria opportunità di ripensamento della logica urbana. Infatti se da un lato appaiono come oggetti che si caratterizzano per un ciclo di vita continuo, dall’altra possiedono l’intrinseca capacità di fungere da ‘telaio’, la cui condizione ontologica di ‘permanenza’ consente di mettere in atto diverse strategie di riciclo ‘*cradle to cradle*’ (McDonough W., Braungart M, 2009): si tratta cioè di *elementi geografici*, *strutture ambientali* (corsi d’acqua, rilievi, ecc.) e di *armature territoriali* (sistemi infrastrutturali), che contribuiscono in modo indelebile alla ri-



Fig. 2 - Associazione Italiana Greenways, Carta delle linee ferroviarie italiane in esercizio e non in esercizio, 2001

scrittura dei palinsesti dei paesaggi e si intrecciano in un processo continuo di sedimentazione, scrittura e riscrittura (Corboz, 1985). Secondo lo studio del 2001 commissionato dalle Ferrovie dello Stato all’Associazione Italiana Greenways (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004), si legge che in Italia esistono circa 5700 km di tratte ferroviarie non più in uso o fuori esercizio, che tuttavia rientrano a pieno titolo nel patrimonio culturale di un paese poiché hanno

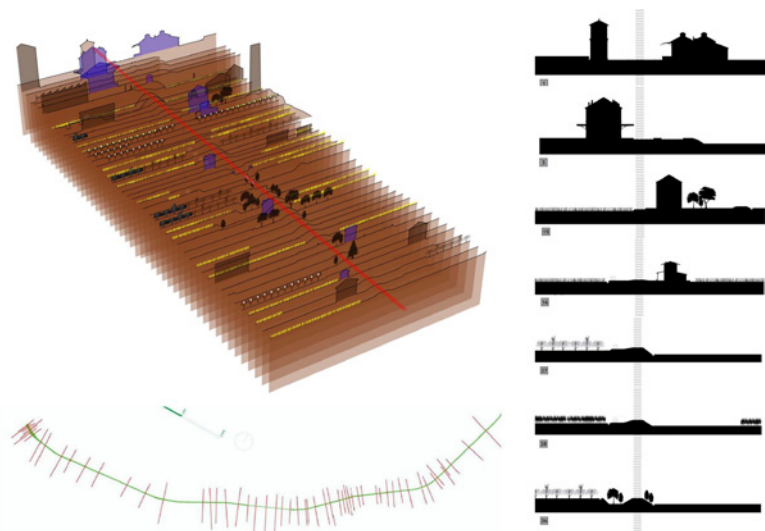


Fig. 3 - A. Giordano, D. Marcuzzo, A. Mellano, F. Rovera, *Una sottile linea lenta. La ciclopista sulla linea Busca-Dronero*, 2010

contribuito a “fare” la storia recente, segnando il passaggio e costruendolo, dando un senso a un luogo e al suo attraversamento. Rispetto a questo quadro generale, in Piemonte il processo di dismissione ha subito un forte incremento in seguito alla decisione da parte della Giunta regionale Cota di sopprimere la quasi totalità delle linee minori, considerate a ‘rami secchi’.

L'impronta che queste infrastrutture lasciano sul territorio è comunque permanente, anche in seguito all'abbandono, per cui è opportuno considerare come la loro utilità possa cambiare con la mutazione dei contesti storici, sociali ed economici. L'ipotesi che si intende sviluppare è quella per cui le infrastrutture possano rivelarsi come possibile ‘lente’ per la narrazione di fenomeni, scenari e progettualità, oltre che delle realtà fisiche dei paesaggi: un ruolo, dunque, di ‘strumento’ per leggere e interpretare, come una grande *sezione territoriale* (Rolfo, 2011), le mutazioni e le potenzialità dei paesaggi, in una vista privilegiata in cui la sola esclusività del tracciato - un ‘taglio netto’, con un percorso obbligato con pendenze costanti, che deriva dalle caratteristiche tecniche intrinseche della ferrovia, come dimostrano i progetti reperibili nella manuali-

stica ferroviaria di fine ‘800 (Fadda, 1887) - è in grado di offrire uno sguardo di per sé oggettivo delle matrici territoriali e insediative (Giordano, Marcuzzo, Mellano, Rovera, 2011). Si avrà allora di fronte un ‘archivio’ di materiali di progetto, in grado raffigurare una serie di valori in campo sul territorio, registrare gli sviluppi urbani e insediativi e verificare i possibili scenari di un progetto a lungo termine.

D'altronde, il medium ferroviario possiede già intrinsecamente la capacità di descrivere i territori attraversati dalla linea, come dimostrano le esperienze più disparate sia dal punto di vista cronologico che disciplinare sul tema degli sguardi orizzontali dei ‘paesaggi della tecnica’. Il paesaggio legato a una forma di trasporto – che si tratti della strada dell'Illuminismo o della ferrovia dell'Ottocento o dell'autostrada – contiene approcci da identificare e studiare, per poter comprendere il ruolo delle tecniche nella formazione dei paesaggi e dello spazio contemporaneo (Desportes, 2005).

La “visione ferroviaria” quindi si svolge come una registrazione, proiezione geometrica e “scientifica”- come i *Diorama* di Daguerre o le fotografie di Marville dei *Grands Travaux* di Haussman richiamando così l'affinità della “*genealogia tecnica*” di fotografia e ferrovia (camera oscura e i prodotti chimici fotosensibili da un lato; macchina a vapore e binari dall'altro), ma anche delle *modalità di visione* (direzione vincolata dalla tratta, visione “dal treno in poi”). La cornice del finestrino, d'altra parte, risulta essere un medium unico per percepire e delimitare un paesaggio e l'analogia con il fotogramma di un film e il suo scorrimento a velocità omogenea contribuiscono all'intensità di attenzione che portiamo a ciò che si vede attraverso la ferrovia (Orlandi P., Tozzi Fontana M., 2011).

Tuttavia è a partire dall'800 che la dimensione descrittiva della ferrovia in relazione con il paesaggio travalica la dimensione tecnica, collocandosi a cavallo tra la rappresentazione artistica, come

le vedute di Carlo Bossoli sulla Torino-Genova (Bossoli, 1853) e le opere del Touring Club Italiano (Marcarini, 2009) - dalle *Guide ferroviarie* di Ottone Brentari (dal 1905), la serie delle *Monografie regionali illustrate* (1907-1921), la *Guida d'Italia* (1914-1928), fino alla *Carta d'Italia* (1907-1914) - o dell'Hachette in Francia (Desportes, 2008), in cui il treno è lo strumento privilegiato per la scoperta degli itinerari nonché per un quadro delle trasformazioni territoriali avvenute negli anni.

Nondimeno, in ambito progettuale, sono le stesse le rappresentazioni tecniche per la progettazione dei percorsi ferroviari del medesimo periodo a caratterizzarsi come 'sezioni trasversali' del territorio, coniugando sullo stesso dispositivo - in pianta e sezione - la rappresentazione di *elementi geografici* (tracciati, strade, corsi d'acqua, edifici, ecc.) e *componenti tecniche* proprie della ferrovia (edifici di servizio alle linee, opere d'arte, livellamenti del terreno, gallerie, ecc.), concepiti in un sistema di assonanze e differenze, regole e variazioni sul tema (Fadda, 1887).

Nel corso del '900, *The view from the road* (Lynch, Appleyard, Meyer, 1963), il progetto sulle linee TGV in Francia negli anni '80 (Claverie 2000; Derouineau 2000) e il caso della Biennale di Rotterdam *Mobility, A room with a view* (Houben, Calabrese, 2003), si presentano come esempi di esperienze significative sulla rappresentazione di nodi e sequenze di paesaggio, un tema che potrebbe consegnare all'infrastruttura, nella sua natura di elemento di strutturazione, quel carattere di "lente" sulle trasformazioni insediative e territoriali e di strumento operative che potrebbe ottenere risvolti operativi significativi.

Nei recenti progetti *Vu du RER C* (Boudot, Monrignal, 2012) e *View from the Train of Scottish Natural Heritage*, o nello *Swiss Travel System*, il treno ritorna poi ad essere il mezzo privilegiato per la scoperta e la valorizzazione del patrimonio storico e paesaggisti-



Fig. 4 - Fotogrammi tratti da «Torino-Milano e ritorno» di Sisto Giriodi, 2012

co, spesso in combinazione con altre modalità di trasporto "dolci". Infine, il progetto del film *Torino-Milano e ritorno, il treno come belvedere mobile* (Giriodi, 2011) ripropone il tema della visione orizzontale dal treno come strumento per la conoscenza del paesaggio, in un film continuo con camera fissa, per costruire un 'archivio' per la lettura dei valori in campo e la registrazione degli scenari a lungo termine.

Si tratta di punti di partenza stimolanti - seppur eterogenei dal punto di vista cronologico e tecnico - per l'elaborazione (tuttora in corso) di una metodologia per la rappresentazione della percezione del paesaggio dall'infrastruttura su ferro, che incrociate con il tema della dismissione e del riciclo aprono stimolanti campi di ricerca anche da parte delle discipline architettoniche.

## 2. RIUSO - NUOVE 'VISIONI'

I casi studio presi in esame evidenziano due differenti strategie di intervento per certi versi quasi antitetiche, ma mettono entrambi in gioco la possibilità di un'azione di riuso che sia in grado di formulare nuovi immaginari e nuove 'visioni': da un lato le ipotesi di recupero e rifunzionalizzazione di un vecchio tracciato ferroviario della provincia di Cuneo (la ex ferrovia Busca-Dronero), dismesso da decenni, attraverso una trasformazione in percorso per la mobilità lenta e l'osservazione del paesaggio; dall'altro il caso del Servizio Ferroviario Metropolitano torinese, il progetto di messa a sistema di linee ferroviarie e stazioni esistenti sottoutilizzate che gravitano



attorno al nodo di Torino, in un quadro di riordino efficiente e strategico per la mobilità a medio-corto raggio.

Si tratta, comunque, in entrambi i casi di progetti che intendono mettere in atto strategie di riciclo delle infrastrutture ferroviarie esistenti, esplorando la possibilità di 'mettere a sistema' dei capitali territoriali, culturali e infrastrutturali esistenti nei contesti attraversati dalla ferrovia, considerando in entrambi i casi la linea come "spina dorsale" su cui sia possibile innestare le trasformazioni e metterle in circolo per un'azione sinergica - che possa risultare maggiormente effettuale rispetto a singoli interventi indipendenti.

### 2.1. LA EX FERROVIA BUSCA-DRONERO

La ferrovia si sviluppa per circa 13 chilometri nella campagna della provincia di Cuneo tra Busca e Dronero, come ramificazione della linea Cuneo-Saluzzo. Inaugurata nel 1912 grazie al decisivo



contributo di Giolitti, la linea è intervallata da 2 stazioni principali ai due estremi (Busca e Dronero), 3 stazioni intermedie minori in disuso e 9 caselli (di cui molti in stato di abbandono, uno demolito e altri recuperati ad uso abitativo). Chiusa al traffico passeggeri nel 1966 e a quello merci nel 1986, la linea e le sue opere d'arte versano in stato di abbandono, con varie ipotesi nel corso degli anni, mai andate a buon fine, per il recupero come ferrovia turistica e acquisizione dei sedimi da parte dei Comuni.

La linea dismessa è stata oggetto di una tesi di Laurea (Giordano, Marcuzzo, Mellano, Rovera, 2008) e da due mostre nelle città caposaldo della linea ferroviaria per presentarne gli esiti alla cittadinanza e agli Enti locali - con la proposta di un masterplan per il recupero e la rifunzionalizzazione della linea e dei manufatti ad essa connessi come infrastruttura 'dolce' tra i centri abitati e nuovo motore per il turismo locale e la riscoperta del paesaggio.

Il caso della ferrovia Busca-Dronero, però, è paradigmatico rispetto a un ampio catalogo di esempi analoghi di linee interessate da un processo di dismissione che si potrebbe chiamare 'definitivo', ovvero in cui non è più sostenibile ipotizzare modalità di trasporto su ferro per motivi economici e contingenti (nel nostro caso la linea, sovradimensionata fin dal principio della sua costruzione, è abbandonata dalla fine degli anni '80, e un'ipotesi di recupero come ferrovia sarebbe anacronistica oltre che non sostenibile economicamente).

Ciò non vuole significare, però, che il valore dell'infrastruttura sia cessato anch'esso definitivamente: tra le strategie di riciclo, infatti, non si possono non considerare le possibilità generate da una trasformazione del vecchio tracciato in qualcosa di diverso ma affine, intercettando il tema delle *greenways* - in una traslazione di significato della linea verso modalità lente di trasporto e fruizione dei territori attraversati - mantenendo intatto il carattere ferroviario



Fig. 5-6-7 - A. Giordano, D. Marcuzzo, A. Mellano, F. Rovera, *Una sottile linea lenta. La ciclopista sulla linea Busca-Dronero*, 2010

di episodi puntuali e lineari (nodi e sequenze) in un'ottica di mobilità dolce.

In questo caso, la strategia "low" proposta dalla Tesi ha la capacità di legare una serie di plusvalori e possibili progettualità rispetto al recupero dei manufatti esistenti sulla linea, ma anche possibili nuove spinte provenienti dal contesto (i territori agricoli attraversati, le produzioni dell'artigianato locale, le forme di turismo lento, ecc.) con la valorizzazione paesaggio proprio a partire dalla "spina dorsale" della ferrovia - rileggendo l'infrastruttura con una nuova lente, capace di intercettare il tema della decrescita e della definizione di nuove forme di sviluppo locale.

## 2.2. IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO DI TORINO

Il Passante ferroviario di Torino si sviluppa per circa 12 km all'interno della città tra le stazioni di Lingotto e Stura e costituisce la più grande opera infrastrutturale realizzata dal dopoguerra. L'intervento di potenziamento infrastrutturale ha permesso la ricucitura di due parti di città da sempre separate dalla ferrovia, attraverso la realizzazione di nuovo sistema di spazi pubblici e centralità urbane (la Spina Centrale), un *boulevard* che concepisce ex-novo il sistema della viabilità come 'spina dorsale' per gli sviluppi futuri e la trasformazione della città, attraversando Torino da nord a sud e connettendo le Spine 1, 2, 3 e 4 – che corrispondono a una serie di riconversioni di ex comparti industriali trasformati in residenze, attività commerciali, spazi pubblici, attività culturali (la Cittadella Politecnica, le Officine Grandi Riparazioni, le ex Carceri Nuove, il centro direzionale Intesa San Paolo, la nuova Stazione Porta Susa, il Parco Dora, fino all'ex scalo ferroviario Vanchiglia). La potenzialità intrinseca del progetto consiste nel travalicare la propria natura infrastrutturale, permettendo una riformulazione dei temi della mobilità congiuntamente a quelli di matrice insediativa e ambientale. Le trasformazioni, però, non limitano la propria azione al nodo urbano di Torino; al contrario, il sistema infrastrutturale si



Fig. 8 - Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino

configura come elemento strutturante dell'area metropolitana nel suo complesso. In questo quadro, il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) può essere letto come un 'dispositivo progettuale', che permette di leggere e agire sui processi di trasformazioni territoriali e insediative a livello metropolitano.

SFM è il progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari dell'area metropolitana torinese, realizzato in collaborazione tra Regione Piemonte, Agenzia Mobilità Metropolitana Torino, Trenitalia e GTT, introdotto da dicembre 2012 in una prima fase sperimentale con alcune variazioni rispetto al progetto originario, per consentire l'operatività del sistema in attesa del completamento di alcune opere infrastrutturali. Il progetto di servizio attua una 'messa a sistema' delle linee ferroviarie locali esistenti, per favorire la mobilità a medio-corto raggio e agevolare l'interscambio tra le diverse linee e le varie modalità di trasporto, andando a ottimizzare i collegamenti da e per Torino, con l'aeroporto e con i centri dell'area metropoli-

tana torinese. In quest'ottica, SFM assume la funzione di ferrovia metropolitana accanto alla linea 1 del Metro per gli spostamenti all'interno della città (avvicinando il sistema di trasporto su ferro del nodo di Torino a quello di altre metropoli europee come Parigi, Berlino, Zurigo e Vienna), con un treno ogni 10 minuti nelle ore di punta e la possibilità di percorrere i 12 chilometri tra le stazioni Lingotto e Stura in 15 minuti.

SFM permette l'implementazione di un sistema di riorganizzazione della rete infrastrutturale su ferro, agendo cioè su linee e stazioni già esistenti - in disuso o sottoutilizzate - per valorizzare e rendere operativo il patrimonio delle armature territoriali dell'area metropolitana. I principi fondamentali del progetto sono: *le linee passanti e coordinate*, il *cadenzamento* del servizio e la *maggiore frequenza* dei treni nel Passante. Con l'entrata in funzione del sistema, si aggiunge la nuova stazione di *Rebaudengo Fossata*, nodo fondamentale in cui avverrà l'interconnessione con la linea per l'aeroporto di Caselle, Lanzo e Ceres (al termine dei lavori infrastrutturali di Corso Grosseto) e su cui si attesterà la linea 2 della Metropolitana.

Il tema dell'integrazione è fondamentale nel progetto di un'infrastruttura con l'ambizione di efficienza e competitività: dalla questione dell'*interscambio* (tra mobilità pubblica e privata; tra diverse modalità di trasporto su ferro e su gomma) e dell'*intersezione tra velocità differenti* (dalla mobilità lenta, all'alta velocità, al trasporto aereo), all'*integrazione tariffaria* (BIP, Biglietto Integrato Piemonte), all'*integrazione di funzioni multiple* (nodi di interscambio; permeabilità ai territori attraversati; rapporti con la città; ecc.).

Affrontando in modo critico la questione rispetto alle chiavi di lettura espresse in precedenza, si può affermare che il "ferro" può essere un modo per guardare a tanti temi in un territorio eterogeneo, in spazi di transizione. Nel caso di SFM, si tratta di un proget-

to di “area metropolitana ferroviaria” che spesso non è andato di pari passo con i singoli progetti di trasformazione e rigenerazione della città. In questo quadro, quindi, è possibile esplorare la possibilità di mettere in evidenza le potenzialità del sistema ancora inespresso, ovvero considerare l’infrastruttura su ferro - al di là del lato meramente trasportistico e funzionale - come “fil rouge” che metta in relazione le progettualità in atto sulla città di Torino con la ricerca di una nuova integrata *vision* metropolitana, in un’ottica di risignificazione e formulazione di nuovi immaginari. Rivelare il potenziale strutturante alla scala metropolitana e provinciale delle linee ferroviarie per la concentrazione dei nuovi insediamenti e delle centralità urbane, nel suo intreccio con il livello infrastrutturale (De Rossi, 2008)

Dal punto di vista metodologico, è interessante procedere incrociando i dati relativi al “progetto di servizio” delle linee SFM con lo studio sulla Mappatura delle trasformazioni metropolitane di Torino Strategica e Urban Center Metropolitano (Torino Internazionale, 2013) - che ha fornito una lettura delle trasformazioni fisiche di impatto significativo in atto e previste per l’area metropolitana torinese (progetti edilizi, spazi pubblici e verde), raccogliendo e valutando le progettualità in atto da parte dei Comuni metropolitani per riportare una “fotografia” della situazione delle progettualità - e con altri progetti strategici come ‘Corona Verde’, il progetto regionale che intende realizzare una infrastruttura verde che integri la Corona di Delizie delle Residenze Reali con la “cintura verde”, rappresentata dal patrimonio naturale dei Parchi metropolitani, dei fiumi e dalle aree rurali ancora poco alterate, per riqualificare il territorio dell’area metropolitana torinese.

Ciò risulta oggi fondamentale ai fini di ricostituire una visione del paesaggio metropolitano, all’idea di ‘sistema metropolitano torinese’, «*città di città*» (Torino Internazionale, 2006), nelle sue

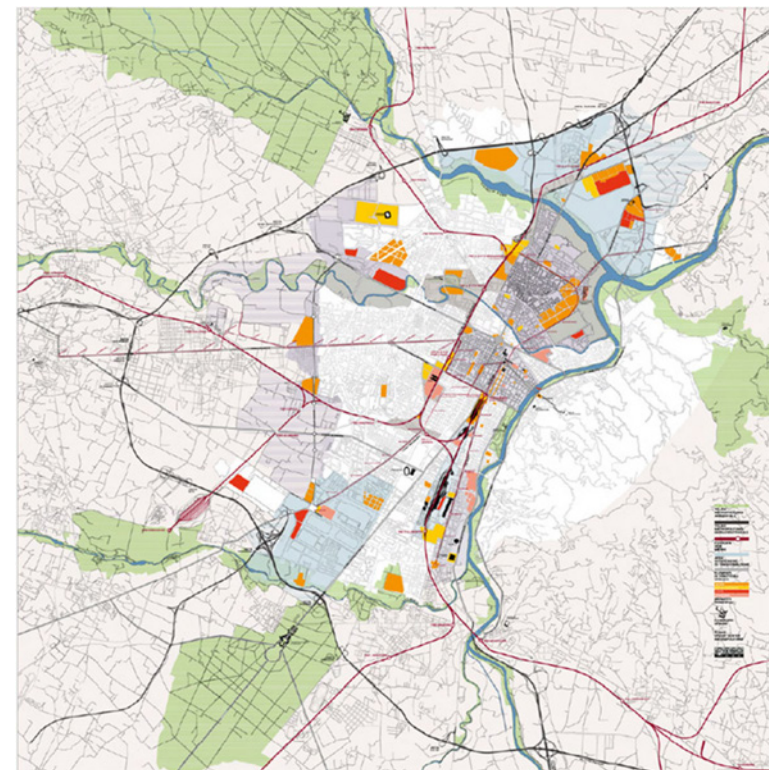


Fig. 9 - Urban Center Metropolitano Torino, Mappa delle progettualità in atto su Torino, 2013.

geometrie variabili che definiscono i confini amministrativi delle varie aggregazioni (*PTCP, Conferenza metropolitana, Tavolo metropolitano, Agenzia per la mobilità metropolitana, Corona verde, Piani territoriali integrati*, ecc.). La questione della definizione di una figura comune per i confini e le competenze della città metropolitana è un dibattito ancora aperto (anche a seguito del riordino amministrativo del Decreto ‘*Spending Review*’).

In ogni caso è indubbio che l’area torinese, dal punto di vista fisico, possiede già in sé una ‘dimensione’ metropolitana: la configurazione dei sistemi alpini e collinari, il sistema fluviale del Po, la struttura delle residenze sabaude e delle assialità barocche, le aperture verso le piane agricole e gli imbocchi vallivi, conferisco-

no alla morfologia urbana un telaio che non permette la definizione di un territorio «*torinocentrico*» (Antonelli, Armando, Camorali, 2009). Un insieme di elementi geografici e strutture territoriali che hanno influenzato profondamente lo sviluppo urbano, agendo come elementi di strutturazione alla Grande Scala e contribuendo alla stratificazione di una 'cultura metropolitana' ormai storicamente consolidata - dal «nastro produttivo padano» del piano Astengo (1947), alla «grande mano» del piano Rigotti (1956), alle esperienze del Piano regolatore Gregotti-Cagnardi (1995) e del Piano Strategico di Torino (2000-2006).

Proprio il progetto infrastrutturale è stato per l'area metropolitana torinese il vettore che ha convogliato le trasformazioni fino ai giorni nostri, nel complesso di progettualità attuate in parte (e che in parte devono ancora concludersi). Il Piano Gregotti-Cagnardi, infatti, prevedeva la creazione di tre *centralità lineari* (l'asse fluviale del Po; il Passante ferroviario e la Spina centrale; l'asse di Corso Marche) che rappresentano non solo assi fisici della mobilità, ma si ampliano con significati insediativi, ambientali e simbolici. Attorno ad esse si ricomponesse un paesaggio urbano completamente trasformato, con ampia disponibilità di spazi e contenitori vuoti – reminiscenza del passato industriale – la cui messa in forma rappresenta una sfida strategica per il progetto di architettura: in quest'ottica torna il tema della necessità di implementare strumenti progettuali in grado di sostenere un processo dialogico con attori e decisori per creare scenari urbani e azioni strategicamente condivisi.

### 3. RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Rispetto al tema della dismissione, alla base dei concetti finora espressi, si possono sviluppare alcune riflessioni, anche sotto forma di domande, che aprono possibili temi di ricerca da sviluppare.

#### 3.1. DISMISSIONE (VECCHIE E NUOVE FORME) E PARADIGMI

Rispetto alla questione delle dismissioni, è cambiato qualcosa negli anni recenti, a partire dalla crisi del 2008? Sebbene in alcuni casi (come nel caso qui citato delle ferrovie minori piemontesi) il processo di dismissione non sembra differenziarsi in modo sostanziale rispetto al passato, forse in relazione ad alcuni ambiti le discipline architettoniche ne sanno ancora poco, per cui il rischio che si corre è quello di far precedere l'aggettivo "nuovo" a pratiche tradizionali: la trasformazione nei modi di fare è a questo punto necessaria. Spesso, cioè, architetti e urbanisti sembrano non possedere gli strumenti per uscire da questa *impasse*, quasi congelati nella regola per cui non esista la possibilità di trasformazione senza un'aggiunta di parti, una prosperità senza crescita. In questa ottica, il progetto si colloca principalmente a cavallo di due questioni: da un lato fornire strumenti e materiali per agire in modo effettuale sugli elementi in gioco, fornendo dei *modi di agire* (o linee guida) sui contesti di riferimento; dall'altro si pone come *medium* nel processo tra il riconoscimento e la creazione di narrazioni e immaginari (inediti o già esistenti) e la produzione dei "documenti" propri delle discipline progettuali.

Tornando a monte della questione, è opportuno procedere a un ripensamento disciplinare, che tenti una ricomposizione tra due mondi – quello delle discipline progettuali e quello dei processi decisionali – che spesso agiscono in modo separato a causa di limiti concettuali e operativi, che relegano progetti e politiche in ambiti settoriali specifici, confini politici o amministrativi. Un'autoreferenzialità che va superata per sperimentare in pieno gli ampi margini su cui sarebbe possibile lavorare, a partire dalla mutazione dello *statuto del progetto* e del *mandato sociale del progettista* (Armando, Durbiano, 2009), al fine di raggiungere la massima effettualità nel processo. Il progetto può essere inteso come un 'tavolo' che

agisce in modo trasversale rispetto alla dimensione fisica, politica ed economica, attorno al quale è possibile attuare gli strumenti propri delle diverse discipline, alla ricerca di soluzioni condivise; questo riducendo la dimensione autoleggittimante di prefigurazione formale, a favore della valenza strategica e relazionale, in cui prevalga il dato interpretativo su quello costruttivo (De Rossi, 2009). Si tratta di un'interpretazione già teorizzata nella cultura architettonica torinese, che riporta al centro il 'progetto', inteso come luogo e scenario in cui i diversi attori siano in grado di costruire immagini comuni in una dimensione dialogica, che rimanda alla figura di «*tecnico intellettuale*» e «*operatore tra altri operatori*» di Roberto Gabetti (Gabetti, 1983).

### 3.2. INFRASTRUTTURA, TRASFORMAZIONI E IDEE DI CITTÀ

Spesso nei processi e nelle pratiche sembra mancare un discorso sullo spazio, in grado di far dialogare le diverse parti: una 'visione d'insieme'. Il progetto infrastrutturale può permettere di legare le spazialità dei singoli interventi, come un 'fil rouge'?

I sistemi infrastrutturali, da questo punto di vista, si pongono non come dati di fatto pregressi e immutabili, ma si caratterizzano a tutti gli effetti come elementi di progetto. Il loro ripensamento rappresenta un'opportunità come «*infrastrutturazione morfologica*» dei sistemi insediativi (De Rossi, Robiglio, 2000) e «*predisposizione figurativa*» dei luoghi (Samonà 1968), con grandi potenzialità progettuali e valori aggiunti a cui potrebbe condurre la messa in discussione della prassi del progetto delle infrastrutture in chiave sostenibile, in uno scenario a lungo termine in cui le reti di trasporto integrato andranno quasi inevitabilmente a surrogare gli spazi della mobilità individuale.

Rispetto alla questione delle infrastrutture, da parte della comunità scientifica è forse necessaria l'esigenza di adottare differen-

ti strategie alla Grande Scala sui contesti e le relazioni spaziali complessi su cui si agisce; abbandonare l'isolamento della ricerca progettuale e rivolgerla verso le realtà esterne, dalle istanze sociali al mondo dei processi decisionali preposti alle trasformazioni territoriali; sottrarre, quindi, la progettazione dei sistemi a rete a logiche esclusivamente funzionaliste – che applicano alle infrastrutture un approccio meramente tecnico espresso in termini quantitativi o di mitigazione degli impatti a posteriori – spostando il punto di vista all'intero contesto, con una simultaneità di sguardo in grado di ricomporre i singoli eventi all'interno di un quadro di insieme. Concepire la rappresentazione di nodi e sequenze in una «*dimensione narrativa*», in una successione di ambienti e sequenze simili e diversi, costruendo racconti e immagini - dotati di una «*regia generale*» - portatori di *identità* e *'specificità'*. Coniuga-



Fig. 10 - D. Marcuzzo, *Fotografie dal finestrino*, 2012

re, cioè, regole compositive e costruttive, la qualità degli elementi ripetuti - riconoscibili da una regola unitaria - alla dimensione che valorizzi il rapporto tra infrastruttura, territorio e città, mettendo in scena le sequenze e i ritmi degli spazi percepibili dall'infrastruttura (Lanzani, 2011).

## BIBLIOGRAFIA

Antonelli P., Armando A., Camorali F. (2009), "Gran Torino", in De Rossi A. (a cura di), *GrandeScala. Architettura Politica Forma*, LISt Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcellona/Trento.

Armando A., Durbiano G. (2009), "Davanti ai valori degli altri", in De Rossi A. (a cura di), *GrandeScala. Architettura Politica Forma*, LISt Laboratorio Internazionale Editoriale", Barcellona/Trento.

Aulenti G. [et al] (1984), *Venti progetti per il futuro del Lingotto*, Etas libri, Milano, 1984

Bossoli C. (1853), *Views on the railway between Turin and Genoa*, Day and son, London

Boudot O., Monrigal A. (2012), *Vu du RER C*, Marsilio & SNCF, Paris.

Claverie G. (2000), *Le costruzioni di nuovi paesaggi lungo il percorso del TGV*, in *Architettura del Paesaggio, Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese*, Quaderno 1, Alinea Editrice.

Comba M. (2008), *Lingotto report*, in Bagnasco A., Olmo C. (a cura di), *Torino 011. Biografia di una città*, Electa, Milano

Corboz A. (1985), *Il territorio come palinsesto*, in Casabella n. 516.

De Rossi A., Robiglio M. (2000), *L'infrastrutturazione morfologica della dispersione insediativa*, in "Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", n. LIV-2.

De Rossi A., Durbiano G. (2007), *Torino 1980-2011. Le trasformazioni e le sue immagini*, Allemandi, Torino

De Rossi A. (2008), *TO-morrow*, in Bagnasco A., Olmo C. (a cura di), *Torino 011. Biografia di una città*, Electa, Milano

De Rossi A. (2009). *GrandeScala. Architettura Politica Forma*, LISt Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcellona/Trento.

Derouineau C. (2000), *La percezione del paesaggio ad Alta Velocità*, in *Architettura del Paesaggio, Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese*, Quaderno 1, Alinea Editrice.

Desportes M. (2008), *Paesaggi in movimento*, Libri Scheiwiller, Milano

Fadda S. (1887), *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate*, Utet, Torino

Gabetti R. (1983), *Progettazione architettonica e ricerca tecnico-scientifica nella costruzione della città*, in AA VV, *Storia e progetto*, vol. 6, Franco Angeli, Milano.

Giordano A., Marcuzzo D., Mellano A., Rovera F. (2008), *Una sottile linea lenta. La ciclopista sulla linea Busca-Dronero*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura II, rel. arch. S. Giriodi, arch. L. Barello

Giordano A., Marcuzzo D., Mellano A., Rovera F. (2011), *Il video dal finestrino del treno. Uno sguardo fisso per catturare e condividere frammenti di esperienze*, in *Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, n. LXV-3-4.

Giriodi S. (2011), *Guardare dal treno. Note su un film dal treno Torino-Milano e ritorno*, in *Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, n. LXV-3-4.

Houben F., Calabrese L. M. (ed.) (2003), *Mobility, A Room with a View*, NAi Publishers, Rotterdam

Lanzani A. (2011), *In cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Carocci editore, Roma.

Appleyard D., Lynch K., Myer J. (1964), *The view from the road*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge

Marcarini A. (2009), *Sì, viaggiare (dolcemente)*, in "RdT - La rivista del Turismo" n. 1/2009, Touring Club Italiano, Milano

McDonough W., Braungart M. (2009), *Cradle to Cradle. Remaking the Way we Make Things*, Vintage, London.

Orlandi P., Tozzi Fontana M. (2011), *Ferrovie dell'Emilia Romagna. Paesaggio, natura, storia*, Editrice Compositori, Bologna

Rolfo D. (2011), *La vista ferroviaria come sezione territoriale*, in *Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, n. LXV-3-4.

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per le realizzazione di percorsi verdi*, Associazione Italiana Greenways, Milano

Samonà A. (1968), *Piani Urbanistico del Trentino*, Marsilio, Padova.

Torino Internazionale (2006), *2° Piano strategico dell'area metropolitana di Torino. Direzioni e obiettivi*, Associazione Torino Internazionale, Torino.

Torino Internazionale (2013), *Mappatura delle trasformazioni metropolitane. Fenomeni e temi per una strategia territoriale me-*



*tropolitana*, Associazione Torino Internazionale, Torino.

## SITOGRAFIA

- [www.sfm torino.it](http://www.sfm torino.it)
- [www.mtm.torino.it/it/sfm](http://www.mtm.torino.it/it/sfm)

I siti internet relativi al Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, con informazioni sul progetto, le linee e gli orari.

- <http://www.regione.piemonte.it/europa/coronaverde/>

Il sito con le informazioni del progetto 'Corona Verde'.

- [www.anabole.com/vudutrain/](http://www.anabole.com/vudutrain/)

Il progetto francese «Vu du Train», che include le esperienze di «Vu du train de Paris à Lyon» e «Vu du RER C»

- [www.snh.gov.uk/enjoying-the-outdoors/year-of-natural-scotland-2013/view-from-the-train/](http://www.snh.gov.uk/enjoying-the-outdoors/year-of-natural-scotland-2013/view-from-the-train/)

Il progetto delle audioguide per la valorizzazione del patrimonio paesaggistico e artistico scozzese dal treno.

## RICONOSCIMENTI

I temi di Infrastrutture e progetto del territorio alla Grande Scala e della relazione tra morfologia insediativa e processi decisionali relativi alle trasformazioni territoriali sono oggetto da anni del filone di ricerca del Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino (DAD/ DiPrADI), cui si rimanda in bibliografia. Le immagini delle ferrovie dismesse sono tratte dalla tesi di Laurea "Una sottile linea lenta. La ciclopista sulla linea Busca-Dronero", cui si rimanda in bibliografia, e dalla mostra "Una sottile linea lenta" ([www.unasottilelinealenta.jimdo.com](http://www.unasottilelinealenta.jimdo.com)).

Un particolare ringraziamento a Sisto Giriodi per aver messo a disposizione le immagini del film *Torino-Milano e ritorno*.

## TRAIETTORIE DI SVILUPPO URBANO E CICLI DI DISMISSIONE / RIUSO. IL CASO DELLE AREE INDUSTRIALI DEL PONENTE GENOVESE

Giampiero Lombardini<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ricercatore presso il Dipartimento di Scienze per l'Architettura – Università degli studi di Genova. Stradone Sant'Agostino, 37 - Email: g.lombardini@arch.unige.it

### 1. CITTÀ IN CONTRAZIONE

E' noto da tempo che uno dei modelli interpretativi attraverso cui leggere il fenomeno del declino urbano in regioni di vecchia industrializzazione sia quello dell'*urban shrinkage*. In realtà, non si può parlare di un vero e proprio modello, essendo esso basato sostanzialmente su alcune evidenze empiriche e non su uno schema logico di rappresentazione del fenomeno. Le situazioni per le quali si parla di *urban shrinkage* sono le più variegate: si va dai casi delle città dell'Europa orientale investite dalla crisi produttiva seguita al radicale cambiamento della struttura delle economie di quelle regioni dopo il crollo del Muro di Berlino, ai casi di deindustrializzazione della Rust Belt americana (Coppola, 2012), fino ai casi di declino industriale e demografico di alcune città dell'Europa occidentale. Si tratta di una casistica alquanto eterogenea, che non consente di delineare un modello univoco di interpretazione: diverse sono le condizioni economiche di partenza (sia a livello macro che a livello micro), diverse erano le basi economiche urbane di partenza, diverse le capacità di risposta istituzionale e politica rispetto alla crisi.

La rassegna di casa ad oggi più completa (OECD, 2012), oltre a fornire un primo tentativo comparativo dei diversi casi di *shrinkage*, pone al centro della discussione (e dell'interpretazione del fenomeno) il cambiamento demografico: esso può essere il risultato di processi di suburbanizzazione, come anche di perdita di posti lavori in conseguenza di crisi produttive più o meno estese. In ambedue i casi gioca un ruolo determinante la cosiddetta 'globalizzazione' (Dickens, 2003), che muovendo rapidamente capitali a livello globale, provoca repentine quanto irreversibili crisi nelle economie locali. I cicli distrettuali del prodotto si accorciano e le relative filiere produttive sono sempre più soggette a crisi strutturali, soprattutto nei casi dove le capacità di innovazione e riconver-

sione siano ridotte o incontrino limitazioni nei quadri istituzionali. Tuttavia una lettura meramente quantitativa della crisi urbana interpretata solo dal punto di vista demografico appare di scarsa utilità, soprattutto nel momento in cui si tenta di dare una risposta in termini di politiche urbane. Il declino urbano non è un fatto nuovo od inconsueto nella storia urbana: mentre le strutture fisiche delle città sono connotate dalla lunga durata (Chandler e Fox, 1974), le crisi urbane hanno continuamente attraversato la storia delle città (Mumford, 1961). Lo *shrinkage* è in realtà un fenomeno che va interpretato in una prospettiva multidimensionale: al declino urbano concorrono diversi fattori: oltre al cambiamento demografico (nelle sue due componenti composte dai saldi naturali e dal bilancio dei flussi migratori), occorre considerare la base economica urbana a partire dalla quale la crisi si è manifestata, il ciclo di vita del prodotto e delle filiere produttive della regione urbana, i processi di terziarizzazione (e il bilancio che questi comportano in termini di occupazione), le condizioni al contorno (“sociali”) delle economie urbane, le capacità di innovazione (legate ai livelli di istruzione e all’apertura dei mercati locali rispetto al mercato globale), la capacità istituzionale, la coesione delle comunità locali. Un aspetto raramente considerato negli studi sullo *shrinkage* urbano è invece quello della dimensione spaziale del fenomeno, ossia degli assetti fisici entro i quali esso manifesta i suoi effetti e sulle relative politiche di governo praticabili (AA.VV., 2009). Un ulteriore aspetto di notevole rilevanza è poi costituito dalle dinamiche immobiliari e dai regimi dei suoli che caratterizzano i mercati delle aree urbane: gli assetti proprietari, le dinamiche speculative (finanziarie) sui suoli e i meccanismi della finanza immobiliare locale, possono assumere un ruolo rilevante nei processi di manifestazione e poi acuirsi della crisi urbana.

Facendo riferimento alla letteratura in argomento (Oswalt, 2006;

Pallagst, 2009, Wiechmann, 2012) le determinanti dello *shrinkage* fanno riferimento (spesso in modo combinato) ai seguenti fattori:

- Transizione demografica
- Suburbanizzazione
- Declino economico
- Deindustrializzazione
- Delocalizzazione
- Crisi sociali / istituzionali

Detto della transizione demografica che interessa le varie regioni urbane con modalità di volta in volta specifiche, la suburbanizzazione può essere una chiave di lettura interessante in quanto riporta l’attenzione sull’aspetto spaziale. Si tratta di definire, cioè innanzi tutto il perimetro e la struttura di una regione e del suo sistema urbano di riferimento: all’interno di questo spazio geografico possono darsi condizioni di decentramento assoluto e/o relativo, con cambiamenti anche radicali della struttura urbana. Tale interpretazione, riporta alla luce il modello del ciclo di vita urbano, studiato a partire dagli anni Ottanta (Van den Berg et al., 1982) che fornisce una visione ciclica del processo di sviluppo urbano, con una dinamica ricorsiva ma complessa tra area centrale e sistema urbano periferico. La dinamica concentrazione / diffusione può essere rappresentata sia con riferimento ai pesi demografici in senso assoluto, sia sotto il profilo dei posti di lavoro (compresa la loro diversificazione). Molte ‘crisi’ urbane, se lette con tale lentezza, possono essere viste semplicemente come un processo di diffusione urbana, nel quale il ruolo delle aree centrali tende a cambiare nel tempo, così come le localizzazioni produttive. Ma al di là di processi comunque facenti capo ad un contesto locale, il declino economico è più spesso legato a processi di deindustrializzazione e negli ultimi decenni anche a radicali processi di delocalizzazione. Anzi, è il fattore più frequentemente utilizzato per spie-

gare l'*urban shrinkage*. Di fatto l'economia definita 'post-fordista' ha innescato una serie di meccanismi che hanno prima avviato e poi accentuato la crisi urbana delle città di più antica industrializzazione (quelle cioè caratterizzate dall'industria di base, che per sua natura si situa a monte dei cicli produttivi, quelli a più alta intensità di lavoro e a più bassa specializzazione): la comparsa ed il diffondersi di ampi mercati di saturazione, le innovazioni di prodotto e di processo *labour saving*, i processi sempre più profondi di terziarizzazione, la dematerializzazione e l'informatizzazione dei cicli produttivi, la miniaturizzazione, hanno progressivamente portato, in termini spaziali, alla necessità di siti produttivi di più ridotte dimensioni e soprattutto all'abbandono delle lavorazioni più "pesanti" e, in termini economici, ad una progressiva perdita di posti di lavoro per unità di prodotto. La globalizzazione ha accelerato questi processi, determinando un nuovo ordine della produzione mondiale, con una radicale rilocalizzazione di interi settori produttivi (Sassen, 2001, Soja, 2000, Gleaser, 2011<sup>2</sup>) e irreversibile crisi di alcune regioni urbane, spiazzate dalla nuova dimensione planetaria delle preferenze localizzative (Scott e Storper, 2003). La crisi indotta da tali processi di globalizzazione secondo alcune interpretazioni (Martinez-Fernandez, 2012) conduce dapprima ad una drastica riduzione di posti di lavoro con conseguente crisi demografica e successivamente ad una crisi delle istituzioni e delle società locali che si trovano a fronteggiare una carenza in termini

<sup>2</sup> Seppure con accenti ed argomentazioni diverse, è interessante notare come sia Soja che Gleaser tentino di inquadrare il fenomeno del declino urbano in un più generale processo di urbanizzazione del quale il declino costituirebbe solo un momento di passaggio. Mentre l'interpretazione di Soja s'inquadra in una prospettiva storico-sociale, quella di Gleaser è più esplicitamente economica, di ispirazione nemmeno troppo velatamente neo-liberale. In ogni caso, entrambi gli autori concludono il loro percorso di interpretazione delle crisi urbane con scenari di riorganizzazione spaziale ed economica delle ex grandi città (o metropoli) costituiti a partire dai processi di "diminuzione urbana", visti come occasioni per ripensare (e riavviare) sentieri di sviluppo urbano.

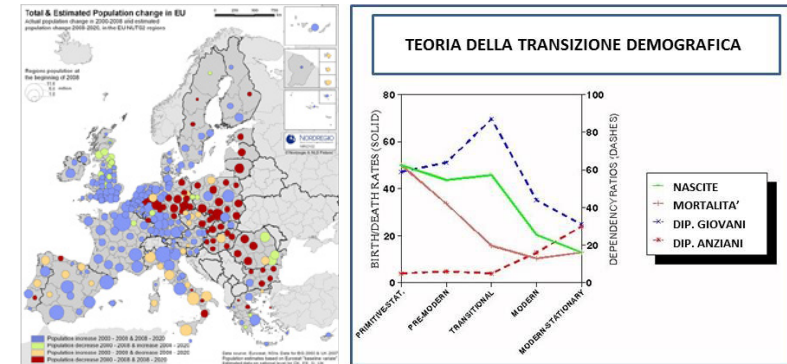


Fig. 1 - Lo *shrinkage* urbano in Europa: proiezioni al 2020 e la teoria della transizione demografica (indicatori rappresentativi)

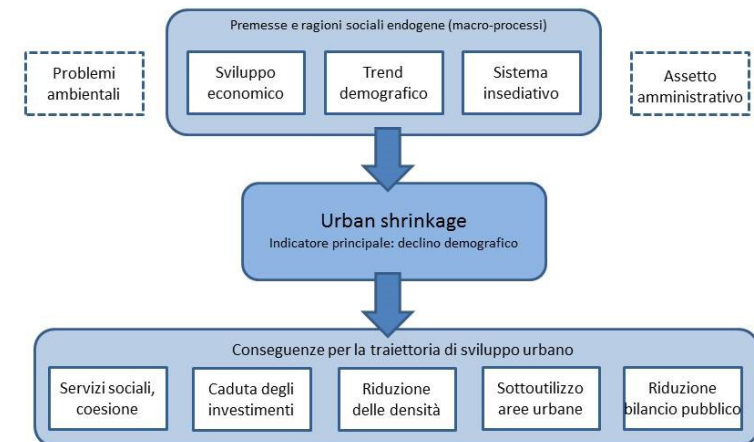


Fig. 1 - Modello concettuale dello *shrinkage* urbano

di capacità istituzionale, di formazione e di capacità imprenditoriale. L'insieme di questi processi ha di norma un risvolto spaziale di grande rilevanza: l'abbandono progressivo di vasti spazi un tempo industrializzati e la concomitante crisi economica urbana, portano ad un avvitamento del declino urbano, dal momento che le città non trovano più le risorse interne per promuovere processi di rivitalizzazione e rigenerazione urbana, ma anzi il degrado ambientale ed urbanistico si autoalimenta con effetti moltiplicativi.

## 2. GENOVA: UN CASO PARADIGMATICO DI URBAN SHRINKAGE

Genova ha vissuto la crisi industriale prima e successivamente il crollo demografico prima di molte altre città italiane e, in ogni caso, in misura molto più profonda. La grande crisi genovese, che ha portato ad una perdita di oltre il 25% della popolazione si è spiegata tra i primi anni Settanta e la fine degli anni Novanta. Alle soglie del nuovo Millennio, la situazione si è peraltro stabilizzata. Il sistema urbano genovese, legato da sempre ad una fiorente industria portuale (con il relativo indotto di attività produttive secondarie) produceva beni di base anche prima del periodo della grande industrializzazione (1930-1970), grazie ad una consolidata tradizione industriale, di origine storica, legata oltre che alle tecnologie del mare e della nave, alla siderurgia, alla meccanica e al tessile. A ben vedere, l'eccezione 'storica' è rappresentata proprio dal grande "successo" delle Partecipazioni Statali con la grande industria ad esse legata, di fatto un'esperienza estranea alla cultura locale.

Dopo la precoce crisi che ha avuto il suo culmine negli anni Ottanta, nonostante il crollo occupazionale e demografico derivante dalle grandi chiusure, Genova ha rimodulato la sua base economica su una dimensione inferiore, ma con una qualità complessiva delle produzioni stabile. I settori rimasti vitali sono quelli di più antica tradizione e quelli legati all'innovazione (elettronica).

Nel caso genovese, oltre a queste dinamiche socio-economiche, l'assetto spaziale e la conformazione fisica delle aree riveste un ruolo fondamentale. La scarsità di suolo urbanizzabile, l'alto valore aggiunto delle molte attività in competizione per posizionarsi a filo costa, e le difficoltose condizioni di accessibilità, hanno storicamente determinato un alto valore medio della rendita urbana. Questa, a sua volta, ha concorso in maniera decisiva alla forma-

zione di un tessuto urbano ad alta densità e forte compattezza e, nel lungo periodo, al sovradimensionamento sia del patrimonio edilizio che degli spazi produttivi (per i quali gli alti valori della rendita ne hanno determinato una forte inelasticità rispetto alle prospettive di riconversione).

L'*urban shrinkage* manifestatosi a partire dagli anni Ottanta ha determinato, su tale situazione, la formazione di una città "porosa", con diverse intensità d'uso in comparti urbani anche contigui, un generalizzato calo delle densità insediative, la sotto-utilizzazione del patrimonio abitativo, l'abbandono di molti siti produttivi rimasti per decenni senza prospettive concrete di riconversione, la quasi totale assenza di operazioni di demolizione e *re-greening*.

## 3. LE TRAIETTORIE DI SVILUPPO URBANO: L'INTERPRETAZIONE SECONDO IL MODELLO DELLA PATH-DEPENDENCE

Come osservato, descrivere un processo di declino urbano solo attraverso la rappresentazione che di esso ne fornisce il modello dell'*urban shrinkage* non risolve molti dei problemi interpretativi di fondo (ossia le dinamiche "strutturali" del processo), risolvendosi esso in una mera, ancorché articolata, descrizione del fenomeno urbano. Tra i molti modelli strutturali che possono in qualche modo tentare di spiegare le dinamiche di fondo del processo di urbanizzazione, può risultare di un certo interesse quella legata alla teoria della *path-dependence*.

La teoria della *path-dependence* nasce per spiegare alcuni meccanismi di tipo economico organizzativo. L'osservazione prende le mosse dalla storia della tecnologia: quando una tecnologia si diffonde largamente, può risultare difficile che se ne affermi in seguito una nuova e diversa. In questi casi, infatti, gli utilizzatori potrebbero restare ingabbiati, (*locked-in*) la tecnologia o il modello tecnologico corrente e abituale e questo anche nel caso in

cui vengono offerte loro delle alternative potenzialmente superiori. Questo argomento è stato originariamente formulato da Brian Arthur, uno studioso delle scienze della complessità, che lo ha illustrato e provato in termini matematici osservando le dinamiche di particolari processi detti a “rendimenti crescenti” o a “*feed-back* positivo” (Arthur 1994)<sup>3</sup>.

Alcune delle implicazioni economiche (ed organizzative) di maggiore rilievo degli studi di Arthur sono state successivamente proposte e sviluppate in seguito dallo storico dell'economia Paul David (2007) e hanno preso il nome di “teoria della dipendenza dal percorso”, con applicazioni nel campo storico di concetti, modelli e metodologie della dinamica dei sistemi.

L'esempio tipico citato in letteratura è quello della disposizione QWERTY dei tasti di una macchina da scrivere. L'originaria disposizione dei tasti per le macchine da scrivere era del tutto funzionale alla tecnologia (meccanica) delle macchine da scrivere stesse e tuttavia essa continua ad essere utilizzata ancor oggi, per esempio, nelle tastiere dei personal computer (ed in un'infinità di altre tastiere) nonostante quelle esigenze tecnologiche che ne avevano determinato la disposizione siano ampiamente venute meno. Quantunque siano da tempo state proposte delle alternative migliori, il costo collettivo del passaggio ad un diverso tipo di tastiera sarebbe però troppo elevato: siamo dunque rimasti “ancorati” a ad una scelta inefficiente, dipendente dagli accidenti della storia passata.

La storia della “resistenza” nel tempo di una scelta chiaramente rivelatasi, da un certo punto in avanti sub-ottimale, rappresentata

<sup>3</sup> Un'esauriente storia della teoria della path-dependance e delle sue possibili applicazioni in molteplici settori delle scienze sociali è stata curata da F. Virili, nell'ambito del Workshop internazionale di studi “Modelli organizzativi per l'innovazione e per il trasferimento tecnologico” tenutosi presso l'Università Ca' Foscari di Venezia nel 2008.

dalla tastiera QWERTY, che ancora oggi non è stata sostituita da pur più valide alternative, venne utilizzata da David per illustrare, allargando il campo alla storia economica e alla teoria dell'organizzazione, che potrebbero essere stati proprio gli elevati costi collettivi di *switching* a “bloccare” la collettività su questo standard inefficiente: le scelte di oggi sono condizionate da quelle di ieri. Dipendono dal percorso, appunto<sup>4</sup>. L'articolo originario di David (1985) raccolse anche l'interesse di illustri biologi evuzionisti (Gould, 1991), che vedevano in questo caso un esempio di come nella storia dell'evoluzione (contrariamente a quanto affermato dal pensiero evuzionista *mainstream*) si ramifichino di frequente dei percorsi nei quali la selezione e l'adattamento non producono necessariamente la scelta ottimale, bensì un ottimo di secondo grado. David spiega il dominio di QWERTY in base a tre fattori chiave: effetti rete indiretti, economie di scala e costi di *switching* (quasi-irreversibilità degli investimenti iniziali).

Il lavoro di David sulla storia economica e lo stesso esempio della tastiera QWERTY furono in seguito fortemente criticate, ridimensionando, in ultima analisi, il ruolo del processo storico nello sviluppo economico. Come sosterrà Williamson (2000), anche se in generale non è possibile disconoscere che “la storia è importante” (*history matters*), questo non significa che la storia sia l'unica determinante delle scelte degli attori. Di fronte ad una platea di attori razionali, consapevoli e auto-riflessivi (come di fatto avviene nella normalità dei processi di cambiamento economico), sostenere

<sup>4</sup> In termini economici: è dipendente dal percorso una sequenza di cambiamenti economici le cui influenze di rilievo sull'eventuale risultato possono essere desunte da eventi temporalmente remoti, inclusi accadimenti dominati da elementi casuali piuttosto che da forze sistematiche. Processi stocastici come questi non convergono automaticamente ad una determinata distribuzione di risultati, e vengono chiamati non ergodici. In tali circostanze gli “accidenti della storia” non possono essere né ignorati né messi in quarantena ai fini dell'analisi economica; anzi, il processo dinamico assume esso stesso un carattere essenzialmente storico (David, 1986).

che il futuro viene determinato dagli eventi passati è fuorviante e, in ultima analisi, non dimostrabile. Certo, rimane comunque la considerazione che gli eventi passati (e per quanto riguarda l'economia urbana e/o regionale: l'accumulazione e la sedimentazione di investimenti fissi sul territorio) una qualche influenza la esercitano comunque.

La dipendenza dal percorso nel senso "forte" originariamente indicato da Arthur e da David appare dunque poco plausibile: non si conoscono casi ben documentati in cui un sistema economico abbia liberamente adottato in modo irreversibile uno standard chiaramente subottimale pur in presenza di un'alternativa socialmente preferibile. D'altra parte, però, forme non irreversibili di *lock-in* e di dipendenza dal percorso sono invece frequenti, specie quando il differenziale di efficienza tra la scelta su cui il sistema è bloccato e quella concorrente non è elevato. Piuttosto che come una tendenza irreversibile capace di indurre il sistema<sup>5</sup> verso lo standard "sbagliato", la dipendenza dal percorso si manifesta in modo molto più evidente attraverso una spinta verso nuovi modelli compatibili con quelli precedenti. Infatti le innovazioni compatibili riducono i costi di *switching* per gli utenti, minimizzando gli eventuali effetti di *lock-in* insiti nello stato preesistente. Più in generale, è più corretto di parlare di "miglioramento vincolato dal percorso" (*path constrained amelioration*: David 2007), riferendosi ai vincoli ereditati dalle scelte passate che delimitano e indirizzano il raggio di azione degli operatori economici.

Nell'ambito degli studi sulle trasformazioni dei sistemi urbani il concetto di *path-dependence*, laddove lo si volesse impiegare quale modello interpretativo<sup>6</sup>, non presuppone meccanismi di tipo

<sup>5</sup> Per un approccio di tipo sistemico, o sistemico progressivo, si fa riferimento anche a Calafati, 2007.

<sup>6</sup> Sui rapporti tra geografia, storia economica e sentieri di sviluppo si rimanda a P. Krugman, 1998.

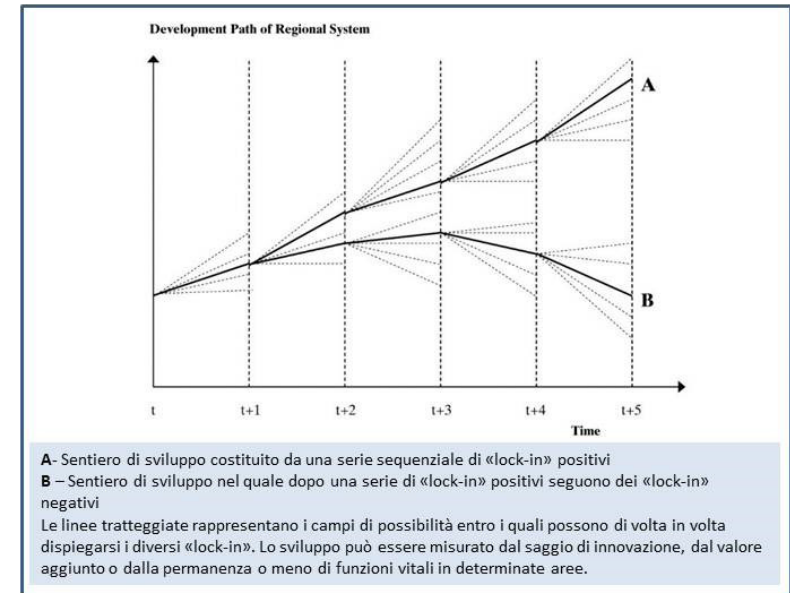


Fig. 2 - Biforcazioni nei sentieri di sviluppo

deterministico (il "dover essere" di tipo organicistico), ma piuttosto di tipo evolutivo: il futuro dello sviluppo urbano ci appare incerto, condizionato certo dal passato, ma assolutamente non determinato, anzi influenzato da variazioni che possono essere inizialmente anche di modesta rilevanza. Il cambiamento è cumulativo e incrementale, raramente radicale e rapido. Le condizioni istituzionali, sociali e tecnologiche concorrono a determinare la "risposta" di una città o di un sistema urbano alle sollecitazioni esterne (Martin, 2010). Nel modello concettuale di *path-dependence* applicato al campo delle trasformazioni territoriali è fondamentale, anche in questo caso, il concetto di *lock-in*. Esso corrisponde ad una sorta di scelta obbligata, dettata dal restringimento del campo delle possibilità di trovare alternative soddisfacenti. La scelta è legata ai costi di transizione (*switching-cost*) da uno stato ad un altro (es.: da una tecnologia ad un'altra e soprattutto da una scelta localizzativa ad un'altra).

Martin & Sunley (2006) hanno ipotizzato 5 possibili modalità perché si generi un nuovo sentiero di sviluppo urbano, da una preesi-

stente situazione di crisi:

1. Creazione locale di nuova conoscenza e innovazione
2. Eterogeneità e diversità del tessuto istituzionale, scientifico, sociale
3. Diversificazione tecnologica
4. *Upgrading* dei settori industriali esistenti (rigenerazione dei cicli di vita dei prodotti)
5. Nuove localizzazioni

Se nella fase iniziale di un nuovo ciclo economico urbano, risultano rilevanti le preesistenti strutture tecnologiche, industriali, sociali, istituzionali, ciò che può determinare l'avvio di una successiva fase creativa è l'innovazione (Martin e Simmie, 2008). Tanto più un sistema urbano è capace di creare innovazione tanto maggiori saranno le opportunità che esso avrà di avviare un nuovo ciclo. Ma anche la produzione di innovazione viene a dipendere dal "quel che già c'è": il clima culturale e scientifico, l'esistenza di saperi consolidati, le relazioni con l'esterno sono fattori fondamentali per innescare il cambiamento. Dal momento che un'innovazione viene così introdotta, essa è in grado di attivare meccanismi cumulativi positivi che perdureranno fintanto che le condizioni esterne non produrranno una nuova fase di declino.

Nell'ambito dello sviluppo urbano assume in questa prospettiva una rilevanza decisiva il capitale fisso che in modo incrementale è andato stratificandosi nella città. Esso può costituire, rispetto a potenziali scelte localizzative un'opportunità come anche un insormontabile ostacolo (quando i costi si rilevano troppo elevati per modificare una struttura urbana e renderla "adatta" ad ospitare nuove funzioni o attività). Le scelte future sono limitate dagli investimenti passati (Redfearn, 2009). Investimenti che non superano la soglia dello *switching cost*, sono destinate ad essere (quasi) totalmente inutili.

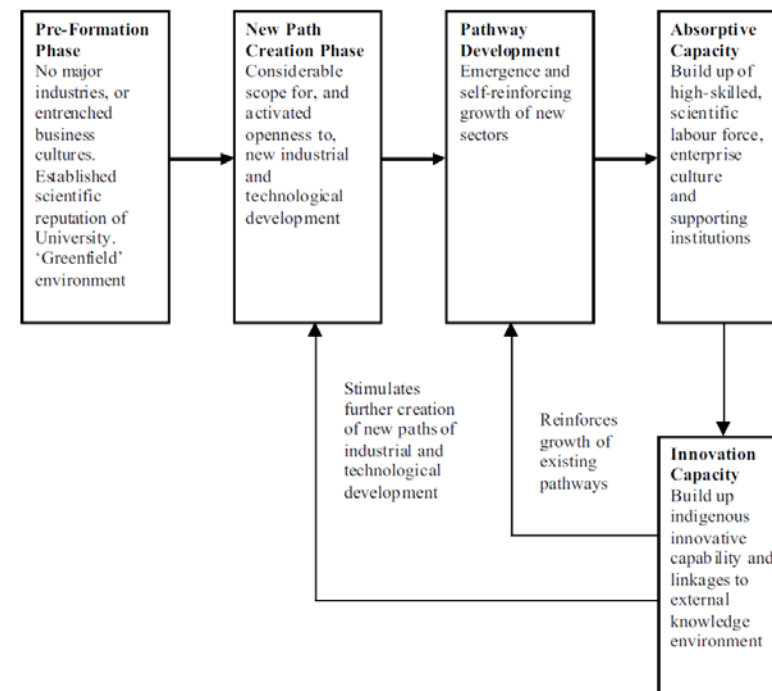


Figura 3 - Fasi e cicli in un modello di sentiero di sviluppo

#### 4. IL CASO DI STUDIO: IL PONENTE GENOVESE

Il territorio del genovesato che, a partire dall'asse della Valpocevera (perpendicolare alla costa) arriva fino a Voltri, è quello che ha visto storicamente, a partire dall'Ottocento il più grande processo di industrializzazione della Liguria con la creazione di uno dei più significativi poli industriali a livello nazionale.

L'area, costituita dai fondovalle vallivi ricchi di acque e dalle piane costiere contigue, fu a partire dal XIX secolo sede di impianti tessili e ferriere, che qui poterono sorgere grazie all'abbondanza di acque e alla forte energia del rilievo impressa dalla particolare configurazione morfologica. Con l'avvento della prima industrializzazione, questi fattori preesistenti costituirono la base sulla quale si sviluppò il primo ciclo di industria pesante, legata alla siderurgia, alla meccanica e alla cantieristica. Un ruolo rilevante fu giocato certo anche dalla contiguità con il porto, come anche dall'asse



della Valpocevera che costituiva il principale canale di comunicazione tra la costa e l'area padana.

Il processo di industrializzazione procedette per espansioni successive sia a filo di costa, dove si svilupparono le attività che vi trovarono le idonee convenienze localizzative (cantieristica, logistica e stoccaggio). A questo proposito, va considerato che a quel tempo tra i principali fattori localizzativi vi era quello della distanza (secondo un modello à la Weber) e dei relativi costi di trasporto sia rispetto i mercati delle materie prime che quelli di sbocco: in tal senso il porto di Genova si veniva a configurare, con le sue rotture di carico, il luogo privilegiato ove stabilire la sede di molte attività produttive, specie quelle più pesanti e quelle legate alla prima lavorazione delle materie prime (produzione di semi-lavorati).

Alla prima metà del Novecento, l'area consolida la sua vocazione industriale "pesante", grazie anche ai primi massicci interventi dell'industria di Stato. L'intera economia urbana (e in buona misura anche quella regionale) è condizionata e legata inestricabilmente alle attività ivi consolidate: porto, cantieristica e industria di prima lavorazione costituiscono la struttura economica dell'area.

Nel secondo Dopoguerra si avvia il processo di seconda (o forse sarebbe più corretto dire terza) industrializzazione, dove un ruolo centrale viene a questo punto giocato dall'industria di Stato e quindi dalle Partecipazioni Statali: alla cantieristica (Fincantieri), alla siderurgia (Italsider) e alla meccanica (Ansaldo), si affiancano la chimica (lavorazione prodotti petroliferi), l'elettrotecnica e l'elettronica. Tuttavia gli stessi meccanismi alla base del "successo industriale" genovese portano con sé gli elementi che ne determineranno la crisi irreversibile che interessa l'intero comparto a partire dalla metà degli anni Settanta: l'eccessiva dipendenza dagli investimenti statali, la rigidità intrinseca dei grandi poli industriali basati sulla produzione di grandi quantitativi ma collocati a monte

dei cicli produttivi (quelli a minor livello di innovazione), l'enorme impatto ambientale legato sia alle produzioni che all'occupazione di estesissime aree, di fatto non sostenibile nel lungo periodo, data anche la stretta contiguità del tessuto urbano che nel frattempo si era sviluppato proprio a ridosso degli stabilimenti stessi. Pertanto con gli anni Ottanta, Genova entra in una fase di declino industriale, legata sia alla mancanza di investimenti da parte dello Stato in comparti produttivi che subiscono la concorrenza dei mercati esteri emergenti, sia alla scarsa propensione locale all'imprenditorialità, sia infine alla mancanza di quel tessuto di medie e piccole imprese che nel frattempo, invece, andavano formando la fortuna del modello della Terza Italia. Un ruolo chiave nel declino industriale genovese gioca anche l'impronta lasciata sul territorio dai cicli di industrializzazione sedimentatisi nel tempo: la dismissione, la bonifica e la riconversione diventano estremamente onerose. Inoltre il venir meno delle convenienze localizzative legate alla distanza e alle rotture di carico (dal momento che si affermano altri modelli organizzativi di impresa sensibili a diversi fattori strategici di localizzazione) portano al progressivo e rapido abbandono di molti insediamenti produttivi. L'intero arco costiero tra Volti e l'asse della Valpocevera diventa progressivamente un'area caratterizzata da diverse condizioni ed intensità di utilizzo, costituita da aree dismesse, aree sotto-utilizzate, aree ancora produttive e (molto parzialmente) aree riconvertite. Configurandosi come un unitario nastro produttivo lineare a filo di costa, il problema delle relazioni tra il retrostante tessuto urbano e le ipotesi di riconversione e riutilizzo diventa uno dei temi centrali non solo dell'economia ma anche dell'urbanistica genovese.

## 5. IL CICLO ABBANDONO/RIUSO E LE POLITICHE URBANISTICHE: IL PIANO TERRITORIALE DELL'AREA CENTRALE LIGURE

E' interessante notare come nel caso genovese, il problema della riconversione industriale (con i suoi limiti e le sue contraddizioni) sia stato affrontato non solo dal lato delle politiche economiche, ma anche attraverso la pianificazione urbanistica. Di fatto, i due tipi di politiche a Genova devono necessariamente convivere e trovare un denominatore comune, dal momento che la stessa conformazione morfologica unita alla già ricordata sedimentazione ultrasecolare di impianti produttivi, pongono ineludibilmente la questione dell'organizzazione fisica (oltre che funzionale) degli spazi. Nonostante l'ampio processo di dismissione, infatti, le aree a filo di costa continuano ad essere soggette a continui processi di competizione tra gli usi: da un lato infatti si pone il problema della connessione del tessuto urbano con la costa ed i nuovi insediamenti produttivi, dall'altro nuove esigenze localizzative, soprattutto legate alla logistica ed alle attività portuali, spingono per una forte riconversione funzionale del nastro industriale. A questa competizione tra gli usi bisogna inoltre aggiungere la necessità di dotare il tessuto urbano (sorto e sviluppatosi con altissime densità) di una serie di dotazioni territoriali che storicamente lo vedono privato di servizi urbani essenziali, come anche la necessità degli insediamenti produttivi rimasti operativi di riorganizzarsi in un diverso e più funzionale rapporto sia con la costa che con il retrostante tessuto edilizio. Sopra a tutto, poi, domina l'esigenza ineludibile da un lato di ridurre drasticamente gli impatti ambientali e dall'altro di rivedere radicalmente le condizioni di accessibilità attraverso una riorganizzazione delle infrastrutture di mobilità (quelle di tipo collettivo in primo luogo) che innervano lo stesso "nastro" produttivo. Si tratta, in sostanza, non già di realizzare una nuova "città linea-

re", quanto piuttosto di riorganizzarla a partire dalle disarticolate condizioni esistenti.

Lo strumento a partire dal quale si tentò di organizzare tale processo di riconversione economico funzionale nonché spaziale fu il Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure (per brevità: PTC-ACL, approvato nel 1992). Esso aveva per oggetto il riassetto della struttura produttiva ed infrastrutturale dell'Area Centrale Ligure, il cui territorio abbracciava l'intera provincia di Genova e la parte orientale della provincia di Savona. Nato dalla constatazione della crisi del modello produttivo ed insediativo dell'area che apparse, fin dagli anni '70, inadeguata rispetto ai modelli economici emergenti ed alla accresciuta domanda di qualità ambientale e di funzionalità urbana, poneva alla propria base l'intenzione di stimolare e guidare un processo di ampia ristrutturazione urbanistica, al fine di costruire l'ambiente favorevole alla transizione dell'apparato produttivo verso uno stadio più evoluto e quindi di maggiore competitività.

L'aspetto di più grave criticità colto dal Piano era la rigidità della struttura economica dell'area, dove prevalevano nettamente comparti produttivi eccessivamente specializzati e quasi tutti caratterizzati da un orientamento verso settori industriali maturi. Tale rigidità era interpretata come fattore di rischio per l'intera base economica dell'area, che presentava scarse capacità di adattamento alle generali condizioni del contesto economico<sup>7</sup>.

Il Piano era organizzato secondo una struttura ad albero che gli permetteva di passare progressivamente dalle strategie generali alla progettualità per singole aree di intervento. Il primo livello era quello di Area geografica (Ag) che riguardava l'intera area centra-

<sup>7</sup> In questo senso, si può fare riferimento alle teorie del ciclo di vita delle città (correlato fortemente, in questo caso, al ciclo di vita di alcuni prodotti che ne costituiscono la base economica) e alle teorie sui sistemi complessi (Calafati, 2007).

le ligure e parte della provincia di Alessandria. A tale livello l'obiettivo principale era la riorganizzazione delle grandi reti infrastrutturali. Il secondo livello, articolato in tre ambiti territoriali fortemente differenziati sotto il profilo della struttura socioeconomica forniva il quadro di riferimento, in termini di scenari, ruoli e potenzialità insediative: gli indirizzi di pianificazione riguardavano la definizione delle reti infrastrutturali, la ricognizione delle "risorse ambientali" e l'individuazione dei Distretti d'intervento. Il terzo livello era rappresentato appunto dai distretti: tra di essi, quello giudicato strategico per l'efficacia del piano era il distretto del Ponente genovese, dove si concentrava la maggior parte dei grandi impianti produttivi in fase di trasformazione. A questo livello, il Piano prospettava uno schema di riassetto del territorio e individuava le aree di intervento (AI) e la loro caratterizzazione funzionale. Il distretto del Ponente genovese comprendeva 16 Aree di Intervento, che rappresentano la scomposizione funzionale della conurbazione industriale lineare genovese.

## 6. IL CICLO ABBANDONO/RIUSO E LE POLITICHE URBANISTICHE: LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA ORDINARIA

Le previsioni di riorganizzazione spaziale e funzionale contenute nel PTC-ACL a livello di distretto e di Aree di Intervento (AI) furono successivamente accolte ed integrate negli strumenti di pianificazione urbanistica ordinaria, ossia nel piano urbanistico comunale di Genova (PUC). Una lettura diacronica lungo un periodo la cui durata ha superato i 20 anni delle previsioni urbanistiche contenute negli strumenti di pianificazione urbanistica locale, mette in evidenza le difficoltà e le aporie di un ciclo di dismissione - riuso ancora in larga parte incompiuto e che lascia ampi interrogativi sui destini di molte aree e sulle effettive possibilità di riconversione. Le previsioni del PTC-ACL furono in parte accolte, in prima istan-

N	DENOMINAZIONE	FUNZIONI PRESENTI	RUOLO PREVISTO PTC-ACL 1992	PREVISIONI PUC 2000	PREVISIONI PUC 2012
1	Depositi petroliferi Fondega nord	Serbatoi, depositi petroliferi e aree di stoccaggio	Deposito di prodotti petroliferi, in funzione del loro utilizzo via terra	9b - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	Il deposito dei prodotti petroliferi è ormai un impianto consolidato
2	Fondega sud	Serbatoi, depositi petroliferi e aree di stoccaggio	Smantellamento dei depositi, attività produttive e riorganizzazione del tessuto urbano (PAU)	11-A12 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	DTR1.02: nuove funzioni urbane e produttive ambientalmente compatibili, riqualificazione in ambito portuale dello stabilimento Carneguzzi
3	Villa Rustan	Edificio storico (ex relative giardini), impianti sportivi, fabbricati ad uso artigianale	Riconversione e riqualificazione dei centri urbani di Poggi e Mibolida, con previsione di funzioni di tipo urbano	Il settore a nord viene consolidato con previsione di servizi pubblici e attrezzature sportive, per la parte a sud si rinvia alle previsioni del PTC-ACL	DTR1.02: riconversione urbana, salvaguardia dell'area di Villa Rustan
4	Ultrale di Moltedo	Parco petroliferi e annesso: strutture logistiche e produttive	Rilocalizzazione del parco petroliferi e sua sostituzione con funzioni urbane compatibili, in particolare nautica da diporto, elevare l'offerta ricettiva e residenziale	10-A14 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	Competenza del nuovo Piano Regolatore Portuale: riduzione parco petroliferi attraverso realizzazione di una nuova bosa off shore
5	Fonderie di Moltedo	Fonderie e stabilimenti industriali	Polo di aggregazione di attività produttive e commerciali di piccola e media dimensione a servizio del quartiere di Sestri P.	Sostituito dalle previsioni del nuovo distretto SC conferma della destinazione produttiva dell'area (artigianale)	DTR1.02: rinnovamento del sistema insediativo esistente nel momento in cui vengono superate le problematiche relative al R.I.B. degli impianti dello Stabilimento Superio
6	Sestri P. - Fincaletti	Caratteristica navale e attività produttive	Il Piano conferma la vocazione dell'area, con concentrazione a mare delle attività cantieristiche e rilocalizzazione delle attività collegate a mare della linea ferroviaria. Nel settore a monte l'obiettivo è la rivisitazione del tessuto urbano con funzioni di carattere urbano	12-A16 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL, una parte del settore nord viene classificata zona B e un'altra è ricondotta ad un distretto con vocazione produttiva (D13: centro artigiano)	DTR1.04: trasferimento dell'esistente attività cantieristica in ambito portuale (PWP), nella parte a terra, a monte della ferrovia, inserimento di funzioni urbane diversificate, riqualificazione della mobilità urbana, realizzazione di parco pubblico
7	Stazione di Sestri Ponente	Stazione ferroviaria e fronte a mare con presenza di strutture per la nautica da diporto	Rafforzamento del rapporto tra il tessuto urbano e il mare, riqualificazione delle strutture per la nautica da diporto	14-A17 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	Realizzato lo scalo di diporto, l'area viene nel DTR1.06 (Parquetto): cantieristica (equazioni navali), impianti per la nautica da diporto
8	Cantieri aeronautici Piaggio	Cantieri aeronautici (Piaggio)	Il Piano riconosce e consolida il ruolo strategico dell'area quale sede di attività produttive nel settore aeronautico	14biv-A18 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	DTR1.06 (Parquetto) conferma delle attività produttive dello stabilimento Piaggio
9	Polo tecnologico di Sestri P.	Stabilimenti produttivi	Consolidamento e sviluppo di attività ad alto contenuto tecnologico (polo tecnologico). In alcuni settori dell'area è prevista la localizzazione di funzioni urbane all'interno della struttura del tessuto edilizio	Trasformato in DTR 17a: consolidamento ed ampliamento del polo industriale elettronico	DTR1.05 (Nuova Sestri): industria (insediamento ad alcuni settori e funzioni urbane diversificate (residenze, terziario, commercio), produzione di tipo artigianale
10	Aeroporto	Aeroporto e annesso strutture per la logistica	Potenziamento dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari	15-A19 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL	DTR1.06: Aeroporto: riorganizzazione della funzione aeroportuale e logistica
11	Parco scientifico tecnologico di Izzoli	Area di stoccaggio e deposito container, impianti produttivi minori, aree settoriali (navali)	Si riconosce all'area il ruolo di Parco scientifico e tecnologico del Ponente genovese: funzioni di formazione e ricerca, funzioni di servizio, più insediamento funzioni produttive, polo scientifico universitario	Nel quadro di una drastica riduzione del perimetro dell'area si confermano le previsioni del PTC-ACL. Al contempo vengono previste funzioni di riconversione nel tessuto urbano soprattutto attraverso destinazioni a verde	Anziché i lavori per il polo di Izzoli (DTR1), la core area è destinata a servizi pubblici territoriali
12	Polo manifatturiero di Camigliano	Industria siderurgica (IWA)	Smantellamento di parte degli impianti siderurgici e realizzazione di polo siderurgico non a ciclo integrale, rilocalizzazione di imprese nell'altipiano disperse nell'area metropolitana, inserimento di funzioni legate alle attività portuali. Centro direzionale Villa Bonaldi, area artigianale di Campi (area sud)	16-A112 - Si confermano le previsioni del PTC-ACL e centro direzionale Villa Bonaldi, mentre la zona artigianale Campi sud viene sostituita dal Distretto 24a (con conferma della vocazione produttiva di tipo artigianale)	DTR1.06: insediamento di nuove attività industriali (ambientalmente compatibili) e portuali. DTR1.09, per l'area di Villa Bonaldi: residenza, funzioni urbane, verde pubblico
13	Polo tecnologico di Campi	Industria siderurgica (Pirone - Ansaldo - IRI-SIAC)	Sviluppo di attività ad elevato contenuto tecnologico e manifatturiero	Sostituito dai Distretti 24b e 24c: si prevedono funzioni produttive, commerciali e di servizio	Analisi AIR PU e AIR PI (produttivo da riqualificare)
14	Polo manifatturiero di Fegino	Stabilimento Ansaldo (meccanica, energia)	Concentrazione delle attività produttive del gruppo Ansaldo, ivi comprese le attività direzionali	L'intero comparto è classificato zona D, genericamente destinata ad attività produttive e commercio	Analisi AIR PI (produttivo da riqualificare)
15	Depositi petroliferi di Campi - Fegino	Serbatoi, depositi petroliferi e aree di stoccaggio	Conferma del ruolo di deposito dei prodotti petroliferi destinati all'incoltro via terra ma anche alle operazioni di bankstraggio	Per il settore sud (ex Colina) si confermano le previsioni del PTC-ACL, nel settore centrale si prevede una destinazione a verde, mentre per il settore nord il Distretto 19 prevede la riconversione dei depositi con attività legate alla logistica e mareo ospedale di viale	DTR2.04 (ex Colina): insediamento di nuove attività produttive integrate con funzioni residenziali e di commercio urbano e DTR1.11: insediamento di nuove attività produttive
16	Centro direzionale Finmare	Stabilimento produttivi (settore meccanici dell'Ansaldo)	Concentrazione nell'area di attività direzionali e terziarie non collegabili all'utenza delle altre aree produttive	L'area è trasformata nel Distretto 38a: centro commerciale, residenza, servizi urbani	Analisi AC-RI (impianto urbanistico consolidato) e servizi pubblici territoriali: l'area è ormai consolidata, l'utenza è in crescita secondo le previsioni del PUC 2000

za, all'interno del PUC approvato nel 2000. In occasione della sua redazione, la Regione Liguria ridisegnò le aree di intervento, escludendo ampie porzioni individuate in occasione della redazione del PTC-ACL.

Con l'adozione del nuovo PUC nel 2012, la situazione di stasi nel processo di riconversione e rigenerazione urbane appare ancora



Fig. 4 - Il Distretto Ponente Genovese nelle previsioni del PTC-ACL e le 16 Aree di Intervento

abbandonate le iniziali previsioni di riconversione produttiva, lasciando spazio ad altre destinazioni d'uso, spesso riconducibili a funzioni urbane. Il tentativo di far partire le trasformazioni sulla base di logiche di valorizzazione immobiliare ha caratterizzato molti cambiamenti di rotta, senza però riuscire a produrre l'effettiva trasformazione delle aree (salvo i casi di Campi – A113 – e Fiumara – A116-, caratterizzate peraltro da destinazioni a forte connotazione urbana, che hanno portato alla rinuncia ad ogni ipotesi di ricollocazione di attività produttive). La tabella seguente illustra lo stato di attuazione e di modifica delle previsioni urbanistiche intercorse nel periodo considerato.

## 7. IL PONENTE GENOVESE DI FRONTE AL CAMBIAMENTO: I VINCOLI LOCK-IN E LE POTENZIALI INNOVAZIONI

La situazione di stasi o comunque di forte rallentamento dei processi di riuso e rigenerazione urbana nelle Aree di Intervento del Ponente genovese (ora denominate dai più recenti piani urbanistici comunali 'Distretti di Trasformazione') induce ad interrogarsi su quali siano i vincoli che impediscono il rinnovo urbano e quali eventualmente le opportunità presenti comunque nell'area e nella società locale affinché invece possa essere invertita tale tenden-

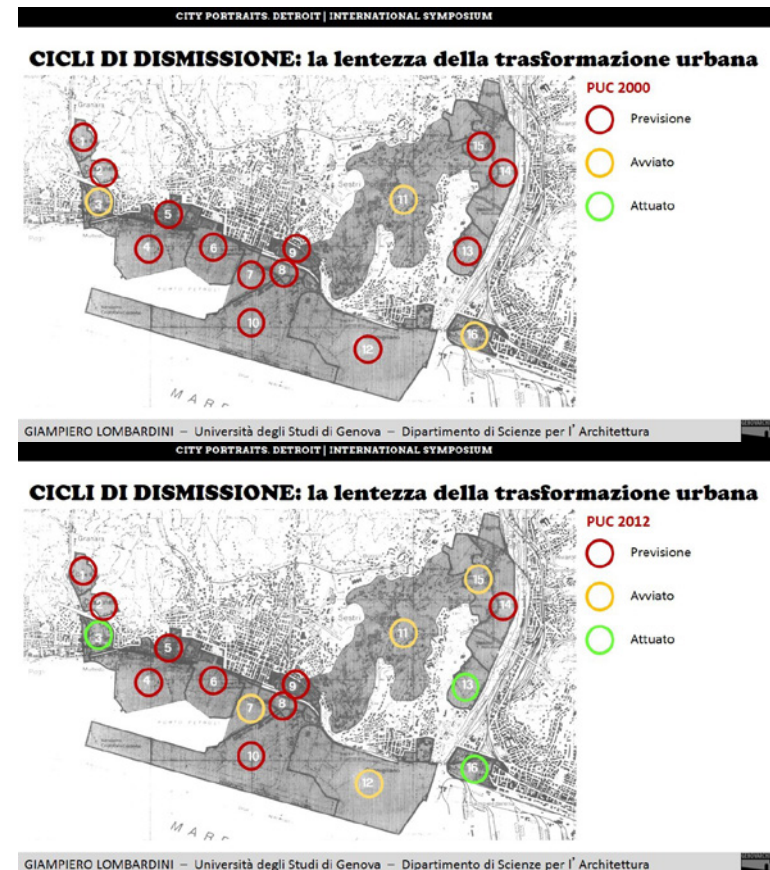


Fig. 5 - Cicli di dismissione / riuso nel Ponente Genovese

za. Partendo dai presupposti teorici discussi nella prima parte relativamente ai fenomeni di *shrinkage* e soprattutto di *path-dependence*, si possono ricavare alcuni elementi interpretativi di fondo che fanno riferimento a tre ambiti fondamentali: il cambiamento demografico, la struttura economica, l'assetto fisico dell'area per come è venuta determinandosi sulla base delle successive opere di sedimentazioni di opere e manufatti. Da ciascuno dei tre ambiti emergono sia i vincoli al cambiamento (quelle condizioni economiche, sociali o fisico-spaziali, cioè che determinano alti costi di transazione, *switching-cost* e quindi processi di *lock-in*), sia, per altro

verso opportunità, che possono costituire la base per immaginare scenari anche sensibilmente diversi da quelli in atto e/o prefigurati dalle scelte pianificatorie.

Per quanto attiene alla componente demografica, se da un lato gli alti indici di vecchiaia e lo scarso tasso di rigenerazione costituiscono un limite molto stringente per immaginare scenari di tipo espansivo, dall'altro il mantenimento su livelli costanti del saldo naturale che perdura ormai da quasi due decenni è il segno di una stabilizzazione della popolazione. Il saldo migratorio positivo costituisce invece una potenziale risorsa sulla quale poter investire. D'altra parte tale componente migratoria non è composta solo da stranieri, ma le attività formative di alto profilo (sia nel campo Universitario che in quello della ricerca di base e di sviluppo interne alle aziende o ai centri di ricerca) sollecitano un continuo rinnovamento delle popolazioni urbane classificabili come *city users*, che potenzialmente però potrebbero essere attratte da prospettive di stabilizzazione, laddove si creassero le opportunità di impiego qualificato. Impiego qualificato che peraltro è una costante dell'economia genovese (anche se oggi si attesta su soglie quantitativamente più basse rispetto a due decenni fa), connotata, anche per la presenza di consolidate attività portuali, da un elevato livello di internazionalità. Per quanto riguarda la struttura economica, invece, se da un lato la scarsa propensione all'imprenditorialità e il sottodimensionamento rispetto ad altre realtà della componente costituita dalle PMI costituiscono fattori limitanti, dall'altro non va trascurato il fatto che le medie e grandi imprese ancora radicate sul territorio genovese (Ansaldo, Fincantieri, filiera dell'elettronica e dell'elettro-medica) possono costituire la base per la creazione di nuova impresa e per politiche di spin-off.

Se dunque gli aspetti legati alla transizione demografica e alla struttura economica in qualche modo si bilanciano, presentando

### Vincoli



### Opportunità



indubbi fattori di crisi ma al contempo anche elementi di potenziale innovazione e apertura, l'aspetto cruciale va a collocarsi proprio nel disegno spaziale e nel governo delle trasformazioni urbane.

I pochissimi casi di riconversione urbana avvenuti nell'area sono tutti di segno contraddittorio: si tratta di casi nei quali le originarie attività produttive sono state sostituite da attività e funzioni di tipo urbano, in primo luogo di natura commerciale e in parte residenziale. Si è trattato di operazioni legate alla valorizzazione immobiliare delle aree, tipiche di un periodo (1995-2008) nel quale lo sfruttamento delle rendite urbane era favorito da una serie di condizioni economiche generali (e di fatto ampiamente distorsive, come si è potuto poi constatare con chiarezza dopo la crisi del 2008). Sperare che la valorizzazione immobiliare possa costituire ancora il volano affinché prendano avvio ulteriori (peraltro necessarie, viste le condizioni di progressivo degrado in cui versano le aree prese in esame) operazioni di rigenerazione urbana rischia

di essere fuorviante e per certi aspetti illusorio: non esiste più un mercato (immobiliare) in grado di produrre domanda di in certo tipo di spazi e funzioni, e in ogni caso non a costi tali da poter coprire con i ricavi le onerosissime opere di bonifica, demolizione e riconversione che sono richieste dalla natura delle aree dismesse. In questa situazione, vista anche la contiguità delle aree tra di loro e con il contesto urbano, risulta determinante ragionare sugli assetti proprietari: sotto questo profilo bisogna considerare l'enorme quantità di spazi di proprietà pubblica che caratterizza quest'area. Si tratta di proprietà pubbliche facenti capo spesso ad Enti diversi (principalmente Comune e Autorità Portuale, ma non solo) che laddove trovassero un coordinamento attorno ad un disegno spaziale unitario potrebbero costituire la base per una nuova stagione di rigenerazione urbana. In questa prospettiva, andrebbe anche considerata (come in parte il più recente strumento urbanistico ha iniziato a fare) la possibilità di riutilizzare parte di questi spazi con funzioni di servizio collettivo alla città a bassa o bassissima densità, anche con un ruolo di connettivo verde e di ricostituzione della rete ecologica. Questa impostazione consentirebbe peraltro di superare molti dei problemi ambientali che affliggono l'area, legati sia alle necessarie opere di bonifica che alla messa in sicurezza idro-geologica del territorio. Un ri-orientamento delle politiche pubbliche lungo questa direzione dovrebbe passare però attraverso una nuova concezione del bene pubblico, che dovrebbe essere inteso sempre più come 'bene comune', con forme di gestione e cessione alle comunità locali diverse da quelle finora concepite. Come sarebbe anche necessaria, sulla scorta delle esperienze maturate nel suo particolarissimo 'sentiero di sviluppo' una diversa partecipazione dell'impresa alla trasformazione urbana, riprendendo quella tradizione dell'imprenditore a servizio della collettività tipica di una lunga stagione dell'industria genovese.

## BIBLIOGRAFIA

AA.VV., 2009, "Shaken, Shrinking, Hot, Impoverished and Informal: Emerging Research Agenda in Planning", in: *Progress in Planning*, 72, pp. 195-250.

Arthur, W. B., 1988, "Urban Systems and Historical Path Dependence", in: Ausubel J.H., Herman R., *Cities and Their Vital Systems*, Washington, D.C., National Academy Press.

Arthur, W. B., 1994, *Increasing returns and path dependence in the economy*, Ann Arbor, University of Michigan Press.

Audirac, I. (2009) "Urban shrinkage and fast metropolitan growth", in K. Pallagst et al. (eds.), *The future of shrinking cities: problems, patterns and strategies of urban transformation in a global context*, Monograph Series, Center for Global Metropolitan Studies, Berkeley, CA.

Calafati A., 2007, "La città come 'sistema progressivo': evoluzione strutturale e sviluppo economico", in: *Scienze Regionali*, 3, pp. 83-112.

Chandler T., Fox, G. (eds.), 1974, *3000 years of urban growth*, New York, Academic.

David, P. A., 1986, "Understanding the Economics of QWERTY: The Necessity of History", in: Parker W. N. (ed), *Economic History and the Modern Economist*, New York, Basil Blackwell, pp. 30-49

David, P. A., 2007, "Path dependence: a foundational concept for historical social science", in: *Cliometrica*, 1(2), pp. 91-114.

Dicken, P., 2003, *Global shift: reshaping the global and economic*

*map in the 21<sup>st</sup> century*, New York, Guilford Press.

Coppola A., 2012, *Apocalypse town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Roma-Bari, Laterza.

Gleaser E., 2011, *The Triumph of the City*, New York, Penguin Press.

Gould, S. J. (1991), *Bully for brontosaurus - reflections in natural history*, New York, Norton.

Krugman P., 1998, *The Role of Geography in Development*, Washington, World Bank.

Martin R., 2010, "Rethinking Regional Path Dependence: Beyond Lock-in to Evolution", in: *Economic Geography*, 86(1), pp. 1-27.

Martin R., Sunley, P., 2006, "Path-dependence and Regional Economic Evolution", in: *Papers on Evolutionary Economic Geography*, Utrecht, Urban and Regional Research Center.

Martin R., Simmie J., 2008, "Path Dependence and Local Innovation Systems in City-Regions", in: *Innovation: Management, Policy and Practice*, Vol.10, 2/3, pp.183-196.

Martinez-Fernandez C. et al., 2012, "Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization", *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 2, pp.213-225.

Mumford, L., 1961, *The city in history*, London, Secker & Warburg.

OECD, 2012, *Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics*, New York.

Oswalt P. (ed.), 2006, *Shrinking cities*, Ostfildern-Ruit, Germany

Hatje Cantz, Verlag.

Pallagst K. et al., 2009, *The Future of Shrinking Cities -Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*, Berkeley, CA: IURD.

Redfean C.L., 2009, "Persistence in urban form: the long-run durability of employment centers in metropolitan areas", in: *Regional Science and Urban Economics*, 39(2), pp. 224-232

Sassen S., 2001, *The global city: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, NJ.

Scott, A., Storper M., 2003, "Regions, globalization, development", *Regional Studies*, 37.6/7, pp. 579-93.

Soja, E., 2000, *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Blackwell, Oxford.

Van den Berg L., Drewett R., Klaasen L., Rossi A. and Vijverberg H., 1982, *Urban Europe: a study of growth and decline*, Oxford, Pergamon Press.

Wiechmann T., Pallagst K.M., 2012, "Urban shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of transformation Patterns and Local Strategies", *International Journal of Urban and Regional Research*, 36.2, pp. 261-280.

Williamson, O. E., 1995, "Transaction Cost Economics and Organization Theory", in: id., *Organization Theory: From Chester Barnard to the Present and Beyond*, New York, Oxford University Press, pp. 207-256

## INDUSTRIA CREATIVA ED AMBITI URBANI DISMESSI: IL CASO DI MILANO SUD-EST

Claudia Botti<sup>1</sup>

### Abstract

L'obiettivo del paper è quello di descrivere processi di trasformazione urbana in cui la presenza di manufatti industriali dismessi ha rappresentato una condizione fondamentale per l'attrazione di attività legate all'industria creativa e come tali realtà abbiano avuto la capacità di introdurre trasformazioni sia permanenti che temporanee. La città di Milano racchiude al suo interno numerosi ambiti interessati da tali dinamiche ed il caso di Milano sud-est si pone come un interessante esempio da indagare nell'immediato in cui la stretta relazione tra manufatti dismessi e produzioni creative si sta ponendo alla base di interessanti processi di trasformazione urbana delineando nuovi usi, nuove pratiche e nuove identità urbane.

### Keywords

Industria creativa, dismissione, usi temporanei, Milano

<sup>1</sup> DASTU – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Milano, Italia.  
E-mail: claudiabotti.cb@gmail.com

### 1. INDUSTRIE CREATIVE E MANUFATTI INDUSTRIALI DISMESSI

Le trasformazioni avvenute all'interno del panorama economico a partire dalla fine degli anni settanta, ovvero dalla crisi dei modelli industriali di stampo Fordista, hanno affidato sempre maggiore importanza alle attività connesse all'economia *della cultura e della conoscenza* (Scott, 2011) e soprattutto a quei settori caratterizzati da un rilevante contenuto cognitivo e simbolico ed in cui la creatività – intesa come la capacità di generare nuove idee, soluzioni, beni e servizi – ha assunto un ruolo fondamentale all'interno dei processi produttivi. Queste trasformazioni economiche si riflettono sulle città, all'interno delle quali si concentrano risorse intellettuali ed attività, prevalentemente legate ai settori dell'innovazione tecnologica, dei servizi avanzati, degli affari, della finanza e soprattutto delle produzioni diversamente connesse alle industrie culturali e creative con cui si identificano l'insieme di realtà che si occupano di stampa, editoria, multimedia, produzione musicale e cinematografica, design, produzione artistica ed artigianale, pubblicità, moda, intrattenimento, spettacolo e turismo (DCMS, 1998; KEA, 2006). Si tratta di settori diversi ma allo stesso tempo legati al concetto di creatività, intesa come fonte di valore aggiunto che permette la generazione di nuove idee, nuove modalità di produzione e nuovi prodotti.

Le industrie creative, oltre a rappresentare i motori dello sviluppo economico dell'epoca contemporanea, si sono contraddistinte per la tendenza a localizzarsi all'interno dei principali centri urbani, mostrandosi attraverso forme articolate di prossimità spaziale e funzionale e contribuendo fortemente all'avvio di dinamiche di trasformazione fisiche e funzionali di specifici ambiti, spesso legati alla presenza di un patrimonio industriale dismesso. In questo senso l'apparato della produzione immateriale e l'ambiente urba-



no di fondono in importanti relazioni sinergiche rendendo i centri urbani dell'epoca contemporanea i principali attrattori di tali settori.

Vicari Haddock (2004) nel suo lavoro sulla città contemporanea ha spiegato come le tradizionali capacità della città di produrre cultura vengono messe a disposizione delle nuove esigenze di creatività ed innovazione della nuova economia. Questo accade quando si verificano tre principali ordini di condizioni. In primo luogo è importante individuare delle caratteristiche storiche, riferendosi all'esistenza di una qualche forma di produzione culturale precedente, che ha portato alla formazione di comunità di lavoratori con le capacità creative ed artistiche necessarie a questa produzione e che sono radicati in particolari contesti urbani. Un esempio può essere ricondotto a gruppi di scrittori, attori, registi e sceneggiatori che hanno contribuito al successo dell'industria cinematografica di Hollywood come di Roma. Questa comunità di lavoratori e produttori ha continuato ad attrarre artisti, rinnovando continuamente le capacità e la creatività necessarie a questo tipo di produzione.

La seconda condizione riguarda principalmente il funzionamento delle comunità di lavoratori e produttori dell'industria culturale. Si tratta di individui che sono uniti da particolari sensibilità artistiche, specializzati nei loro rispettivi campi ma che svolgono attività spesso complementari perseguendo carriere interdipendenti, dove il successo viene raggiunto solo attraverso il coordinamento di diverse specializzazioni. Il caso più esemplificativo è rivolto alla produzione multimediale che coinvolge artisti, scrittori, attori, animatori, fotografi, musicisti, programmatori e via dicendo. Queste comunità di individui hanno bisogno della città perché questa consente una elevata quantità di interazioni e scambi attraverso i quali avviene la circolazione e l'accumulazione di capitale culturale.

Infine, la terza condizione si riferisce alle possibilità che le città offre alle industrie culturali sotto forma di istituzioni che supportano il loro funzionamento e la loro riproduzione nel tempo. In questo senso di primaria importanza sono le scuole di formazione e specializzazione che trasmettono le competenze alle nuove generazioni. Vi sono poi le associazioni e i sindacati, che contribuiscono alla difesa degli interessi di queste categorie di lavoratori. Le città offrono poi la possibilità di organizzare mostre, eventi e manifestazioni che danno visibilità e riconoscimento alle produzioni delle industrie creative.

All'interno di questo panorama economico ed urbano la cultura, la conoscenza e la creatività assumono un ruolo importante e lo spazio urbano diviene un elemento fondamentale all'interno del quale possono essere ritrovate le risorse culturali-cognitive ed in cui vengono generati stimoli creativi fondamentali per le produzioni della contemporaneità.

Il passaggio dal fordismo al post-fordismo ha così comportato forti cambiamenti all'interno del sistema economico urbano in quanto le città, da luoghi della produzione tipicamente manifatturiera, sono diventati luoghi della produzione immateriale.

Le industrie creative, oltre ad essere attratte all'interno dei centri urbani, tendono spesso a localizzarsi in specifiche sue porzioni. Si tratta spesso di parti strategiche che vengono privilegiate per rispondere per lo più ad esigenze di immagine, di paesaggio urbano, di accessibilità e di centralità, dove è possibile reperire un'elevata concentrazione di attività, professionalità (Skills), saperi, beni materiali e servizi, della presenza di istituzioni e di un denso *milieu* sociale particolarmente importante per favorire reti di interazioni e di conoscenza (Mazzoleni, 2012).

Gli ambiti urbani interessati dall'arrivo di attività legate alle indu-

strie creative sono spesso caratterizzati da una particolare conformazione dell'ambiente costruito in cui la presenza di manufatti industriali dismessi e/o sottoutilizzati si afferma come un tratto distintivo. Tali strutture sono spesso oggetto di trasformazione fisica e funzionale da parte degli stessi operatori delle produzioni creative che oltre a promuovere un nuovo uso di tali spazi hanno la capacità di dare un nuovo significato simbolico e rappresentativo ai manufatti interessati. I processi di rigenerazioni innescati sono infatti spesso legati ad obiettivi di riconoscibilità, immagine in termini di attrattività e promozione di nuova identità.

Le caratteristiche fisiche di tali manufatti – caratterizzati da ampie metrature, assenza di strutture murarie vincolanti ed ampia flessibilità degli spazi interni – rispondono al meglio alle necessità di spazi richiesti dagli operatori delle produzioni creative. Le caratteristiche strutturali dei fabbricati industriali permettono infatti una facile riconversione degli usi. La possibilità di disporre di ampi spazi interni non vincolati da strutture murarie, permette una riorganizzazione degli ambienti a diverse funzioni - lavorative, abitative, commerciali e per il tempo libero - facilitando inoltre modalità lavorative tipiche di attività altamente progettuali, come quelle svolte dalle imprese creative.

## 2. MILANO: PRODUZIONI CREATIVE E DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE URBANA

Milano è nota a livello internazionale come un importante nodo per le produzioni legate ai settori della moda e del design tanto da aver assunto l'appellativo di "Capitale di moda e design" al pari di altre realtà della scena globale come Londra, Parigi, New York (Jansson J., Power, D., 2010). Tale riconoscimento trova le sue radici nella storia della città, legata ad una tradizione manifatturiera ed industriale che ha fortemente connotato il tessuto urbano della

città lasciando al suo interno tracce riconoscibili.

Tali presupposti hanno contribuito alla formazione di una vera e propria "scena creativa" milanese caratterizzata da complesse e mutevoli geografie di attività - connesse principalmente al mondo della moda, del design, dell'arte, della comunicazione e degli spazi destinati all'esibizione di prodotti - che nel corso degli ultimi venti anni si sono moltiplicate all'interno del tessuto urbano della città andando per lo più ad interessare un patrimonio immobiliare di matrice artigianale ed industriale sempre più spesso oggetto di trasformazioni attivate da operatori legati ai settori delle industrie creative. Il riuso del patrimonio dismesso da parte delle attività di produzione creativa avviene a Milano seguendo dinamiche differenti, in alcuni casi legate a logiche di tipo *permanente* ed in altri a logiche piuttosto *temporanee* in relazione alla promozione di eventi ed iniziative che prendono vita durante particolari momenti dell'anno ed in occasione di specifiche manifestazioni.

### 2.1 DINAMICHE PERMANENTI

Per ciò che concerne quelle che sono state definite logiche *permanenti*, raggruppamenti significativi di showroom e location, gallerie ed attività produttive culturali e creative hanno iniziato sempre più diffusamente ad interessare non solo quei luoghi centrali tradizionalmente rappresentativi del consumo culturale e creativo (si fa riferimento alla zona di *Brera* ed alle vie dello shopping di lusso intorno al *Quadrilatero della Moda* caratterizzate da numerosi showroom) ma anche nuovi ambiti urbani, piuttosto semi-centrali e semi-periferici dove si sono registrate numerose trasformazioni d'uso del tessuto edilizio che hanno interessato in modo particolare un gran numero di fabbricati originariamente industriali.

Tali concentrazioni di attività possono essere rintracciate all'interno del tessuto urbano in modo diverso ed in relazione a differenti



Fig. 1 - Ex Richard Ginori, Via Morimondo, Quartiere Porta Genova, Milano

Fig. 2 - Via Ventura, Quartiere Lambrate, Milano

scale. Da una parte vi è la scala di quartiere, grazie alla quale è possibile riconoscere specifiche zone interessate dalla diffusa presenza di industrie creative e che nella maggior parte dei casi sono caratterizzate da un tessuto urbano minuto composto dal mix di residenze e di manufatti industriali di piccole e medie dimensioni. In questo senso i casi maggiormente esemplificativi sono quelli dell'area di Porta Genova a sud-ovest (Figura 1) e di quella di Lambrate a nord-est (Figura 2). In secondo luogo vi sono episodi piuttosto puntuali, circoscrivibili all'interno di singoli complessi ex industriali di più ampie dimensioni che, grazie all'insediamento di attività diversamente legate alle produzioni creative, hanno acquisito una nuova immagine e sostanza. Questo è il caso di realtà come quelle della *Fabbrica del Vapore* (Figura 3) dei *Frigoriferi Milanesi* (Figura 4) e del complesso degli *East End Studios* a Mecenate (Figura 5).

Sia alla scala di quartiere sia in riferimento ad episodi più puntuali si tratta di contesti semi-periferici dove la presenza di manufatti industriali dismessi ha rappresentato un fattore determinante per l'insediamento di attività connesse alle industrie creative. Queste strutture sono state interessate da dinamiche di trasformazione, valorizzazione e riuso funzionale che hanno avuto lo scopo di accogliere nuove funzioni connesse alle produzioni immateriali (moda, design, editoria, arte e non solo). In questo senso la disponibilità di spazi, le caratteristiche dei manufatti e le operazioni immobiliari di valorizzazione hanno rappresentato le principali condizioni generative per il riconoscimento di ambiti urbani caratterizzati dalla concentrazione di questo tipo di attività. La prossimità di operatori appartenenti a settori produttivi affini ha avuto la



Fig. 3 - La fabbrica del Vapore, Via Procaccini, Milano

Fig. 4 - Frigoriferi Milanesi, Via Piranesi, Milano



Fig. 5 - East End Studios, Quartiere Mecenate, Milano

capacità di aumentare la visibilità di determinate aree, generare attrazione di nuove realtà e di costituire nuove immagini urbane strettamente legate alla presenza di industrie creative.

## 2.2 DINAMICHE TEMPORANEE

Per quanto riguarda le logiche di tipo temporaneo che caratterizzano la scena creativa milanese è opportuno fare riferimento ad eventi e manifestazioni stagionali, che anche se prendono forma e

significato in relazione a specifici momenti dell'anno sono in grado di incidere notevolmente sulla trasformazione di parti di città ed alimentare la promozione di nuove immagini urbane.

Questo è il caso di alcuni appuntamenti, ormai ampiamente riconosciuti sia sulla scena italiana che internazionale, principalmente legati ai settori della moda, del design e dell'arte tra cui riconosciamo le affermate *settimane della moda*, l'annuale appuntamento con le iniziative della *Milan design week*, meglio conosciuta con il nome di *Fuorisalone*, e la più recente fiera dell'arte *MiArt* (Figura 6). Oltre a richiamare un ingente numero di persone ed a rappresentare un importante motore economico per la città nel suo complesso, tali eventi sono particolarmente rilevanti in relazione alle capacità dimostrate nel modificare lo spazio urbano, nel suo uso e nelle sue pratiche, identificando specifiche parti della città quali nodi centrali di eventi ed esposizioni.

Tra questi appuntamenti quelli che prendono vita durante la *settimana del design* sono quelli che negli ultimi anni stanno incidendo notevolmente sulla trasformazione di alcuni ambiti della città e sul loro reale riconoscimento come centri della creatività milanese.

La settimana del design rappresenta un momento di massima spettacolarizzazione della produzione creativa a Milano. Le esposizioni e gli eventi si sono moltiplicati e diffusi edizione dopo edizio-



Fig. 6 - Principali eventi stagionali a Milano (Settimane della moda, Fuorisalone, MiArt)

ne. Allo stesso tempo alcune zone della città si sono caratterizzate per la concentrazione di iniziative, affermandosi come delle vere e proprie centralità capaci di attrarre numerosi flussi di visitatori e di riconoscersi all'interno di specifici brand territoriali. All'interno di queste aree si registrano numerose trasformazioni funzionali degli spazi - riutilizzati come location per esposizioni ed eventi - e delle pratiche d'uso che vi prendono forma.

Sono diverse le realtà urbane interessate, che vanno da zone centrali e semi-centrali - caratterizzate da una forte identità storica e dalla diffusa presenza di showroom legati al settore del design - ad aree più periferiche caratterizzate dalla presenza di spazi industriali da considerarsi un'importante risorsa per l'allestimento di locations per l'esibizione di prodotti. Alcune zone si sono consolidate nel tempo diventando delle mete affermate dell'evento del *Fuorisalone* - è il caso di Zona Tortona, Ventura-Lambrate e Brera Design District), altre sono più giovani ed in continua crescita edizione dopo edizione (Mecenate Area Design, Porta Romana Design, ed altri)

### 3. MILANO SUD-EST: UN AMBITO IN TRASFORMAZIONE NEL SEGNO DELLE PRODUZIONI CREATIVE

L'ambito urbano di Milano sud-est si estende a partire dalla circoscrizione interna rappresentata da Viale Montenero, Corso XXII Marzo a nord, il tracciato ferroviario ad est e Corso Lodi a sud. Si tratta di una porzione di territorio piuttosto ampia, caratterizzata al suo interno da morfologie fisiche e sociali diverse, frutto di più vocazioni territoriali che nel tempo si sono stratificate andando a costruire questa parte di città.

Prima la campagna fuori dalle mura, poi l'espansione della città che ha visto la formazione di un tessuto urbano denso composto dalla frammistione di piccole fabbriche e residenze, di insedia-

menti industriali e di strutture mercatali che trovarono spazio ai confini della città insieme allo sviluppo della rete ferroviaria.

Realtà che incisero notevolmente sulla morfologia urbana, sulla composizione sociale e sull'economia di questa parte di città, tanto da portare a definire la zona una sorta di "città delle arti e dei mestieri" (Radaelli V., Aleni S., 2010), dove artigiani, operai e commercianti risiedevano e lavoravano. Una presenza che si è confermata protagonista tra gli anni Sessanta ed Ottanta del secolo scorso, che a fronte della crisi industriale ha saputo rinnovarsi attraverso dinamiche di sostituzione e riconversione funzionale che hanno seguito le necessità e le economie dei decenni successivi.

Dalla campagna alle fabbriche, dalle fabbriche alle industrie, dalle industrie ai grandi impianti mercatali e commerciali connessi allo sviluppo dell'impianto ferroviario. La storia dell'ambito sud-est di Milano ha inizio intorno ai primi anni del '900. A quel tempo questa parte di città si presentava come un territorio completamente agricolo, segnato dal susseguirsi di borghi e cascine che si articolavano lungo storiche direttrici, rogge ed acquitrini.

Dal 1873 – momento dell'unificazione della città di Milano con il Comune dei Corpi Santi – ha inizio il passaggio dalla campagna alla città, fortemente caratterizzato dall'introduzione di numerose realtà artigianali ed industriali che insieme alle indicazioni dei primi piani regolatori diedero vita ad un tessuto urbano denso, fatto di insediamenti residenziali e manufatti industriali di piccolo e medio taglio. Nel corso di questa prima fase evolutiva l'ambito sud-est venne interessato dall'insediamento di numerose attività produttive di alta qualità e specializzazione, da considerarsi esperienze artigianali uniche. Alcuni esempi sono l'industria di giradischi più popolari fino agli anni sessanta *Lesà*, la fabbrica di apparecchiature radiofoniche e di registrazione *Geloso*, l'industria tessile *Mas-*

*soni Moroni*, la fabbrica di carte fotografiche *Cappelli Ferrania*, la principale produttrice di dischi in vinile *Voce del Padrone* e tante altre.

Allo sviluppo coordinato di residenze ed industrie si andarono a sovrapporre grandi strutture mercatali e commerciali che insieme agli impianti ferroviari affidarono all'area un'importanza strategica, soprattutto in riferimento alla quantità di persone e merci che al suo interno vi gravitavano. Ferrovia e commercio ebbero così un'evoluzione strettamente dipendente, che segnò lo sviluppo di questo territorio a partire dalla seconda metà dell'Ottocento sino alla seconda metà del Novecento.

L'ambito sud est venne inoltre interessato dall'insediamento di un'importante funzione: i *Magazzini Refrigeranti*, importante struttura nata per la conservazione delle derrate alimentari della popolazione milanese. Pochi anni dopo venne introdotto nell'area anche il primo mercato ortofrutticolo d'Italia – *Il Verziere* – costruito nel 1911. La struttura era destinata al commercio di frutta e verdura ed ospitava agricoltori provenienti da varie zone della Lombardia che qui vi portavano i loro prodotti contraddistinti da una sorta di marchio DOC. Contemporaneamente alla costruzione di queste due importanti strutture l'ambito sud-est venne interessato anche dalla costruzione dello scalo di Porta Vittoria, progetto infrastrutturale che rientrava all'interno del piano di riassetto ferroviario di Milano a seguito dell'assunzione dei servizi da parte delle Ferrovie dello Stato, e che fu essenziale per il trasporto alimentare connesso.

Nel 1965 vi è poi l'apertura del Nuovo Mercato Ortofrutticolo all'ingrosso meglio noto come *Ortomercato* - che all'epoca risultava essere il terzo in Europa ed il primo in Italia per dimensioni – localizzato nell'attuale Via Lombroso, anche questo in prossimità della



Fig. 7 - Palazzo del Ghiaccio e Magazzini Refrigeranti;

linea ferroviaria.

Fabbriche, industrie, strutture mercatali e ferrovia incisero profondamente sulla morfologia urbana, sulla conformazione sociale e sullo sviluppo economico di questa parte di città. Tali vocazioni territoriali riuscirono ad affermarsi in modo così evidente da portare a definire l'ambito sud-est come una sorta di "città delle arti e dei mestieri", strettamente legata durante tutto il '900 al suo sviluppo economico, al suo particolare disegno urbano composto da un mix di residenze e fabbriche ed alla sua specifica composizione sociale fatto di artigiani, commercianti ed operai.

Oggi siamo davanti ad una nuova fase evolutiva che non vede più la costruzione di questa parte di città ma piuttosto il suo riuso funzionale attraverso il quale si sta stratificando una nuova stagione economica caratterizzata da attività e professionalità legate al mondo della produzione creativa.

Atelier, showroom, gallerie d'arte, studi di design, di grafica, di architettura, location per eventi e non solo si stanno insediando e concentrando in questa parte di città, attivando cambiamenti fisici, economici, sociali e funzionali. Si tratta di un processo di trasformazione in corso d'opera che sta sempre più connotando il paesaggio urbano contemporaneo, rinnovando il carattere storico di "città delle arti e dei mestieri" stratificandosi sulle strutture esistenti e riproponendosi in un'ottica del tutto contemporanea.

Osservando più attentamente le attività legate ai settori delle industrie creative presenti in questo ambito urbano è possibile riconoscere quattro diverse situazioni in cui produzioni e professionalità stringono legami particolari con il territorio e si caratterizzano per specifiche dinamiche di formazione a volte legate a logiche di tipo

permanente a volte di tipo temporaneo.

### 3.1 LA MODA INTORNO A VIA SPARTACO

Il primo fenomeno urbano da osservare fa riferimento all'addensamento di attività legate al settore della moda che si è andato a sviluppare negli ultimi anni nell'ambito sud-est di Milano, ed in particolare nella porzione di territorio compresa tra Corso Lodi, Viale Umbria, Corso XXII Marzo e Viale Montenero. Si tratta di una zona oggetto di un interessante processo di colonizzazione territoriale che ha visto la comparsa di un innovativo terziario specializzato costituito da numerose realtà legate al mondo della moda (Bolocan, 2009). Si tratta di attività che hanno in qualche modo attualizzato lo spirito delle "arti e dei mestieri" caratteristico della zona, introducendosi in un tessuto urbano storico e di alta qualità urbana ed andando spesso a recuperare il patrimonio edilizio di tipo industriale presente. Grandi nomi, quali Prada ed Etro, hanno scelto agli inizi degli anni Novanta di insediare nella zona alcune sedi di Fondazioni, Showroom ed atelier, interessando prevalentemente la rifunzionalizzazione di manufatti industriali al tempo lasciati in disuso. Prada ed Etro sono in questo senso da considerarsi degli apripista del fenomeno moda intorno a Via Spartaco in quanto, in seguito al loro insediamento, si è registrato l'arrivo di numerose altre firme. Si può, infatti, supporre che si sia verificato una sorta di effetto di prossimità scaturito dalla presenza di *brand* consolidati e riconosciuti che hanno favorito il moltiplicarsi di showroom, boutique e realtà legate al settore attraverso un processo di colonizzazione incrementale dello spazio urbano.

### 3.2 DISTRETTO CREATIVO NIL28: COMUNITÀ DI PRATICHE "IN ASSOCIAZIONE"

Nella parte più orientale dell'ambito sud-est e in modo particolare



Fig. 8 - Fondazione Prada, Via Spartaco, Milano

Fig. 9 - ETRO Showroom, Via Spartaco, Milano

nella zona intorno Via Tertulliano-Via Cadolini, è possibile riconoscere un'altra tipologia di concentrazione di realtà operanti in vari settori dell'industria creativa. Si tratta di lavoratori impegnati nel campo dell'architettura, dell'ingegneria, del design, della moda, della grafica, dell'arte, della musica, dello spettacolo, della danza, dell'artigianato che hanno trovato in questa parte di città le condizioni ideali in cui operare ed introdurre le proprie attività. Si tratta di una zona piuttosto periferica caratterizzata da un tessuto urbano prevalentemente residenziale all'interno del quale si distinguono alcuni complessi industriali, che in alcuni casi sono stati oggetto di dinamiche di riuso proprio in relazione all'arrivo di attività di produzione creativa. In particolar modo di fa riferimento a due strutture industriali dismesse contigue: una localizzata lungo Via Tertulliano, quasi all'incontro con Viale Puglie, e l'altra disposta lungo Via Cadolini, circa all'altezza del tracciato ferroviario. Anche in questo caso la disponibilità di spazi industriali dismessi, di medie dimensioni ed economicamente accessibili capaci di soddisfare al meglio le esigenze da parte dei diversi operatori si è dimostrata una condizione prioritaria per l'arrivo di numerose realtà legate alle industrie creative.

La prima struttura che è stata interessata dall'arrivo di questa nuova popolazione di professionisti "creativi" è stata quella di Via Tertulliano, impianto industriale di proprietà della Società Anonima SAFA che si occupava della produzione di batterie da trazione. Quando la produzione industriale si fermò, gli spazi vennero occupati da piccole botteghe e realtà artigianali rappresentate da fabbri, vetrai, artigiani e falegnami. Durante i primi anni del 2000 iniziarono ad arrivare i primi studi di professionisti che andarono

mano a mano ad occupare l'intera struttura industriale, sostituendosi così a quella rete di piccole realtà artigianali che prima di altri avevano approfittato della disponibilità di quegli spazi.

Grazie alle numerose reti di conoscenze, caratteristiche delle professionalità operanti all'interno dei settori delle industrie creative, si verificò una reazione a catena che portò sempre più realtà all'interno dell'ex-impianto industriale.

Lo stesso fenomeno prese vita all'interno della struttura nella limitrofa Via Cadolini. In questo caso l'iter fu leggermente diverso in quanto ad attrarre le professionalità fu soprattutto un interessante piano di recupero che rese agibile la struttura dell'ex fabbrica di forniture e servizi per uffici KORES, organizzando confortevoli spazi per studi e residenze. Oggi il fenomeno di addensamento urbano è ancora in corso e sempre più realtà legate al mondo della produzione creativa vengono attratte in questa parte di città. Questa concentrazione di professionalità ed attività ha generato la formazione di una vera e propria comunità di pratiche che ha dato vita a collaborazioni ed a progetti condivisi tra cui quello di farsi promotrice di iniziative orientate a valorizzare l'identità del quartiere in relazione allo "spirito creativo" delle professionalità stesse che al suo interno operano. Per fare questo la "comunità di pratiche" si è unita sotto il nome dell'associazione culturale *Distretto Creativo NIL28* ed attraverso l'organizzazione di eventi e manifestazioni ha tentato di promuovere un profilo urbano creativo per il quartiere.

### 3.3 FRIGORIFERI MILANESI: UN HUB PER L'ARTE E LA CULTURA

Nei pressi dello scalo di Porta Vittoria, nella parte nord-est dell'ambito urbano oggetto di studio, è possibile rintracciare uno storico complesso annonario che a partire dalla fine dell'800 ospitò i *Magazzini Refrigeranti* e lo storico *Palazzo del Ghiaccio* di Milano e



Fig. 10 - Associazione Distretto Creativo NIL28 – Festa di quartiere Aprile 2012

che a seguito di un'interessante iniziativa di recupero sono oggi diventati un polo per l'arte e la cultura conservando nel proprio nome la memoria delle funzioni del passato: *Frigoriferi Milanesi*. Nel corso degli ultimi anni il complesso è stato acquistato dalla famiglia Cabassi che, a partire dal 2003 ed attraverso un grande processo di trasformazione fisica, ha introdotto negli spazi dei Frigoriferi attività legate alla società per la gestione, conservazione e valorizzazione di opere d'arte *Open Care*. Oltre a tale attività i Frigoriferi Milanesi ospitano oggi mostre, incontri, eventi, presentazioni e sono diventati sede di varie realtà che operano all'interno delle produzioni creative principalmente nel campo dell'editoria, del design, dell'architettura, dell'arte ma anche dell'associazionismo. Il Palazzo del Ghiaccio, che a seguito della ristrutturazione edilizia ha mantenuto le sue originarie caratteristiche fisiche, si presenta oggi come uno spazio polifunzionale prevalentemente dedicato ad esibizioni, mostre, concerti e sfilate di moda. Ad oggi i Frigoriferi Milanesi ospitano più di venti realtà del mondo della produzione creativa in campo artistico, e non solo, e si stanno sempre più confermando come uno dei principali poli della creatività milanese.



Fig. 11 - Frigoriferi Milanesi, Via Piranesi, Milano

### 3.4 PORTA ROMANA DESIGN: LA RETE DI EVENTI DEL FUORISALONE

L'ultima concentrazione di attività riconosciuta all'interno dell'ambito di Milano sud-est fa riferimento a quelle che abbiamo identificato all'inizio come logiche temporanee in cui alcuni processi di riuso e trasformazione del patrimonio industriale dismesso avvengono a Milano in relazione all'arrivo di realtà legate ai settori delle industrie creative. Nel caso in questione si tratta di attività legate alla sfera del design in riferimento al particolare evento della Design Week milanese, meglio conosciuta con il nome di *Fuorisalone* che anima l'intera città ogni primavera.

L'ambito sud-est ha iniziato da qualche anno ad essere interessato dalla diffusione di numerose iniziative ed eventi. Questa nuova dinamica sembra essere strettamente legata a quella che ha visto l'arrivo e l'insediamento di realtà appartenenti al mondo della produzione creativa che si sono addensate secondo condizioni generative e dinamiche di formazione diverse. In questo senso sono molto spesso gli stessi operatori che si rendono promotori di esposizioni ed eventi.

Vi è inoltre un'altra condizione che ha agevolato la diffusione di eventi connessi al Fuorisalone nell'area principalmente legata



all'articolato tessuto urbano caratterizzato dal mix di residenze e fabbricati industriali, a volte nascoste all'interno delle cortine edilizie a volte all'interno di stabilimenti industriali. Tale condizione fisica ha permesso di convertire tali spazi come location per esposizioni temporanee.

La diffusione di eventi connessi alla settimana del design all'interno del sud-est Milano è scaturita quindi da due principali condizioni: da una parte la presenza di attività e professionalità legate al campo della produzione creativa, frutto delle situazioni urbane precedentemente indagate; dall'altra le possibilità offerte dal tessuto urbano di matrice industriale.

#### 4. UN PROCESSO DI TRASFORMAZIONE IN CORSO: NOTE CONCLUSIVE

Le numerose attività diversamente legate ai settori delle industrie creative che, secondo dinamiche e condizioni generative diverse, si sono localizzate e concentrate all'interno dell'ambito urbano di Milano sud-est hanno avuto la capacità di avviare una serie di tra-



Fig. 12 - Fuorisalone 2012, Atelier PIGR, Milano

Fig. 13 - Fuorisalone 2013, Cascina Cuccagna, Milano

sformazioni tutt'ora in corso. In primo luogo si tratta di cambiamenti per lo più fisici che vanno ad intervenire sull'ambiente costruito. In questo senso si tratta per lo più di processi di trasformazione fisica che vanno ad interessare più spazi di tipo industriale di dimensioni piuttosto trattabili. La tendenza da parte delle realtà creative di riutilizzare strutture precedentemente interessate da usi produttivi è stata riscontrata all'interno della letteratura confermandosi anche nel caso di Milano sud-est. Grazie alle analisi elaborate sul campo è stato possibile comprendere come le trasformazioni non corrispondano a grandi operazioni immobiliari, che pongono le basi per il cambiamento di grandi porzioni urbane, ma piuttosto si tratta di operazioni "discrete". Gli spazi industriali dismessi che vengono interessati da dinamiche di riuso "creativo" sono per lo più di dimensioni contenute. Si tratta quindi di edifici caratterizzati da dimensioni trattabili che in modo piuttosto mimetico si insinuano all'interno di un tessuto urbano denso consentendo livelli di trasformazione urbana controllati.

In secondo luogo si tratta di trasformazioni legate alla promozione di una nuova immagine urbana, in grado di incidere sul significato simbolico e rappresentativo di determinati luoghi raggiungendo obiettivi legati alla riconoscibilità, alla differenziazione, all'immagine, alla promozione di specifiche identità ed alle forti capacità di attrazione di nuovi e diversificati flussi di popolazioni.

Vi sono poi altri tipi di trasformazioni che vanno ad incidere sulle pratiche e le modalità d'uso di questa parte di città. Le nuove realtà economiche, le emergenti professionalità creative ed i relativi flussi di popolazioni generati hanno modificato e ri-caratterizzato il paesaggio del sud-est Milano. Non si tratta solo di trasformazioni fisiche che in modo diverso sono state guidate da esigenze localizzative e finalità ben precise da parte di singoli operatori, bensì anche di effetti sulla città non

necessariamente ricercati che hanno apportato dei cambiamenti nello spazio urbano, nelle sue gerarchie e nel modo di fruirlo. Tale processo ha portato all'identificazione di nuove centralità, legate ai luoghi del lavoro, del tempo libero e degli eventi, che hanno interessato porzioni urbane o particolari strutture, e che sono diventati poli attrattivi e catalizzatori di nuovi flussi di popolazione.

Tali tipi di trasformazioni indotte dalla presenza di attività connesse al mondo delle produzioni creative sono tutte frutto di processi per lo più spontanei, autonomi ed incrementali e non fanno in alcun modo riferimento a logiche di pianificazione. L'attore pubblico si è dimostrato assente sia nella controllare la creazione di tali nuove geografie di attività sia nel monitorare i relativi processi di trasformazione in corso, avvantaggiandosene o limitandone gli effetti a seconda dei casi.

Ad oggi il tema relativo all'esigenza di creare reti di sinergie tra le politiche urbane ed i processi spontanei ed autorganizzati che nascono sul territorio appare assai ovvio e ridondante, seppur rimanga l'unica possibilità per far incontrare e dialogare i diversi processi di trasformazioni che avvengono all'interno della città.

## BIBLIOGRAFIA

Amadasi G., Salvemini S. (a cura di), (2005), *La città creativa: una nuova geografia di Milano*, Egeo, Milano

Bolocan Goldstein M., (2009), *Geografie milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Botti C. (2012), *Territori in trasformazione nel segno della nuova economia: Addensamenti urbani creativi a Milano sud-est*, Tesi finale del Master Course of Urban Planning and Policy Design – Politecnico di Milano- Relatore. prof. Antonella Bruzzese - a.a. 2011-12.

Botti C., Bruzzese A., Giuliani I., "Territorial branding strategies behind and beyond visions of urbanity. The role of the Fuorisalone event in Milan", International conference "New Urban Languages", Milano, 19-21 luglio 2013 – Conference Proceedings in *Planum. The Journal of Urbanism* no.27, vol.II(2013)

Bruzzese A., 2004, *Images in action. City-Image making in processes of urban transformations*, in Frank Eckardt/Peter Kreisl (eds.) *City Images and urban regeneration*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 2004

DCMS, Department of Culture Media and Sport, (1998), *Creative Industries Mapping Document*, DCMS, London.

Giuliani I. (2010), *Dismissione industriale e città creativa. Due processi di trasformazione urbana tra riqualificazione fisica e strategie di promozione del territorio: i casi di Zona Tortona e Ventura Lambrate a Milano*. Tesi Finale del Master Course of Urban Planning and Policy Design – Politecnico di Milano- Relatore prof. Antonella Bruz-

zese - a.a. 2009- 10 Online source: [www.politesi.polimi.it/handle/10589/1202](http://www.politesi.polimi.it/handle/10589/1202)

Jansson J., Power, D., 2010, *Fashioning a Global City: Global city brand channels in the Fashion and Design industries*, *Regional Studies*, 44, 7, 889-904

KEA, 2006, *The Economy of Culture in Europe*, Brussels: European Commission Directorate General for Education and Culture).

Mazzoleni C., (2012), *La transizione dell'economia urbana verso i servizi avanzati. Il profilo di Milano*, *Dialoghi internazionali – Città nel mondo*, Bruno Mondadori, n.17, 118-141.

Pratt A., (2008), *Creative cities: the cultural industries and the creative class*, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 90 (2): 107–117

Radaelli V., Aleni S., (2010), *Storie industriali*, Quattro, Milano

Scott A. J., (2011), *Città e regioni del nuovo capitalismo*, Il Mulino, Milano.

Vicari Haddock S., (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna

## INTERVENTI SULLE AREE VUOTE TRA FORMALE E INFORMALE: IL CASO DEL BOSCO “PINI OLTRE IL PIOPPETO”

Marina Reissner<sup>1</sup>

### Abstract

Il paper propone uno sguardo su spazi vuoti, in attesa; attivazione delle realtà locali, infine crisi delle amministrazioni locali nella gestione del patrimonio pubblico.

Il caso prende in considerazione le due visioni completamente opposte di Provincia e di un gruppo di cittadini rispetto al destino dell'ex campo agricolo dell'Istituto Psichiatrico Paolo Pini inserito tra gli ambiti di trasformazione del nuovo PGT.

<sup>1</sup> Dottoranda presso IUAV Venezia, marina.reissner@gmail.com

### 1. SPAZI URBANI “IN ATTESA”. QUALI ATTORI IN GIOCO?

Entro la prospettiva temporale della crisi economica che è ricaduta sulla città in termini di crisi dell'edilizia e del comparto immobiliare, la stagione, che a partire dagli anni Novanta ha visto la trasformazione della città e degli spazi dismessi attraverso i progetti urbani, richiede un ripensamento.

I piani integrati di intervento sono divenuti un importante strumento attuativo perché hanno permesso la trasformazione dei “vuoti urbani” tramite accordi che permettevano al privato lo sfruttamento delle potenzialità edificatorie per mezzo della densificazione, mentre garantivano al pubblico la produzione di servizi, con percentuali superiori a quelle minime per legge, non costituita da monetizzazioni degli oneri ma da opere e infrastrutture.

I benefici comuni derivano da un intervento che genera utili per l'investitore privato, ma anche per l'ente pubblico, che vede la riapertura di una parte della città e la produzione di nuovi servizi.

In questo senso il real estate svolge “una funzione di creazione di valore, per cui attraverso la determinazione delle previsioni edificatorie gli enti locali sono in grado di determinare effetti monetari, similmente al sistema creditizio”<sup>2</sup>.

Con l'attuale congiuntura economica la logica dell'acquisizione di vantaggi quantitativi viene meno in quanto l'alta esposizione finanziaria richiesta dalle suddette logiche non trova da una parte la stessa disponibilità da parte degli enti creditori e dall'altra un mercato di riferimento che permetta agli investitori di assorbire il rischio.

Allo stesso tempo anche il ruolo del pubblico viene ridefinito da almeno due criticità che emergono da questa modalità di intervento:

<sup>2</sup> Simone Ombuen, Ibidem, Planum. The Journal of Urbanism, vol. n.27 1/2013

da una parte una difficoltà di gestione dei processi per quanto attiene la definizione di regole e bisogni inerenti alle parti pubbliche del progetto ad integrazione dei servizi attivi nella città, dall'altra una difficoltà ad impegnarsi economicamente nella successiva fase di gestione dei progetti per la parte pubblica.

A queste difficoltà, emerse in particolar modo con la crisi, si aggiungono alcune questioni già insite nella natura stessa di strumenti come i piani integrati di intervento e che possono porre alcuni dubbi circa il loro utilizzo indistinto su aree del territorio urbano con caratteristiche differenti.

Questi dispositivi vengono attivati nel momento in cui è presente un interesse da parte del privato, perciò nel caso in cui un'area è appetibile economicamente e si inserisce in un contesto in cui si verificano già una serie di requisiti favorevoli.

Inoltre in una congiuntura temporale in cui il pubblico difficilmente investe sul territorio senza un partenariato con attori privati, pensare alla trasformazione di aree abbandonate o "in attesa" attraverso risorse esclusivamente pubbliche non è ritenuto realizzabile. Agire secondo questo criterio significa dunque intervenire con un progetto economicamente favorevole e quindi con una finalità principalmente edificatoria: perché l'attore pubblico sia in grado di fornire dei servizi e nuove parti di città pubblica sono necessarie risorse, che derivano sostanzialmente da una messa a reddito dei terreni. In altre parole lo sviluppo immobiliare si costituisce come "fonte alternativa di finanziamento, utile per supplire ai tagli dei trasferimenti centrali"<sup>3</sup>.

Un terzo elemento da considerare nello scenario appena delinea-

<sup>3</sup> Carlo Alberini, *Urbanistica e Real Estate. Nuovi soggetti e nuovi interessi collettivi*, Atti della XV Conferenza Nazionale SIU, Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol. 2/2012.

ato è la crescente rilevanza di attori appartenenti al terzo settore e ai cittadini, riuniti in comitati e in associazioni. Le grandi trasformazioni urbane hanno spesso visto la contrapposizione di abitanti o cittadini.

"La novità consiste sicuramente in questo: non nell'esistenza di movimenti sociali urbani e di associazioni, ma nel modo in cui questi gruppi rivendicano il proprio ruolo e sono riconosciuti come attori nella città da governi urbani che hanno sviluppato una serie di modalità per trattare con essi, di rapporti di cooperazione che non escludono ricorrenti conflitti e opposizioni."<sup>4</sup>

Quello che a mio parere risulta più interessante da questo punto di vista non è più e soltanto la capacità di opporsi e di creare, anche attraverso l'opinione pubblica, una capacità di contrattazione, ma piuttosto una caratteristica aggiuntiva: la capacità di proporre modelli alternativi che presuppongono la partecipazione attiva di associazioni e cittadini nelle decisioni, di natura progettuale e gestionale di comparti della città.

Questo nuovo soggetto spesso propone una diversa visione sugli "spazi in attesa", con progetti e idee che possono favorire nuove forme di spazio pubblico, anche di carattere temporaneo e nuove modalità di relazione con l'amministrazione comunale. Un campo di applicazione su tutti è quello degli spazi a verde, e in particolare, dei giardini condivisi o degli orti comunitari, spesso sorti su aree comunali marginali su cui associazioni o comitati sviluppano progetti di qualificazione non solo di tipo fisico, ma anche di tipo sociale e culturale.

L'inserimento di questa nuova tipologia di interlocutore all'interno dei processi di gestione del territorio e di decisione circa i beni

<sup>4</sup> Patrick Le Gales, *Le città europee, società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna 2006.

pubblici dipende anche da una nuova consapevolezza determinata dalla minore capacità, in primis economica, della pubblica amministrazione nel gestire lo spazio pubblico e di proporre una visione forte e coerente.

“Il mercato sociale è un fenomeno emergente, per nulla univoco, attivato da intenzioni e interessi eterogenei, attraversato da incoerenze e contraddizioni e aperto a sviluppi molto diversi. L’accento è posto sulla tendenziale sostituzione del welfare state, che presuppone mediazione amministrativa e responsabilità pubblica nella riproduzione sociale, con relazioni di scambio tra domanda e offerta di “beni sociali”, che presuppongono invece capacità di autoregolazione della società”<sup>5</sup>.

## 2. L’AREA DI TRASFORMAZIONE DI VIA LITTA MODIGNANI, COMUNE DI MILANO

Il caso presentato nel paper cerca di indagare i processi in corso riguardanti l’ambito di trasformazione “Litta Modignani”, incluso nel Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato a fine 2012. L’ambito preso in esame recepisce la proposta contenuta nell’Accordo di Programma promosso dalla Provincia di Milano riguardante la promozione di Housing Sociale nel Comune di Milano. Oltre al comparto menzionato vengono incluse altre due aree: via Messina e via Don Calabria, per un totale di 261.246 mq di Superficie Territoriale.

L’intento della amministrazione provinciale è quello di immettere sul mercato soluzioni per quella fascia di abitanti che “non riesce ad accedere né al libero mercato, né agli alloggi ALER”.

Lo strumento urbanistico indica per il comparto di Litta Modignani

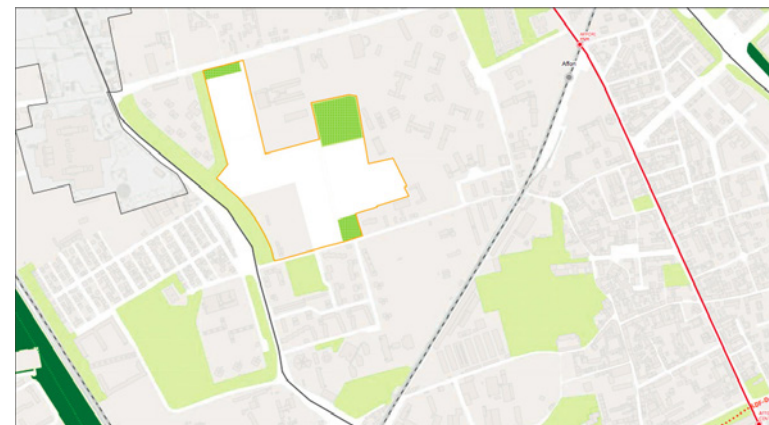


Fig. 1 - Ambito di trasformazione “Litta Modigliani”, Piano di Governo del Territorio di Milano

una Superficie Territoriale di 155.875 mq e una SLP di 101,310 mq, con un Indice di Utilizzazione Territoriale pari a 0,65. Tuttavia rispetto a questa ipotesi è disponibile una seconda ipotesi, formulata dalla stessa Provincia, in cui si riduce la superficie territoriale a fronte del riconoscimento di alcune realtà inserite nel comparto Litta Modignani da tutelare.

	Ipotesi Massima	Ipotesi ridotta
ST	155.875 mq	95.600 mq
SLP	101.319 mq	62.140 mq
UT	0,65	0,65

I vincoli presenti nel PGT circa le modalità di vendita degli alloggi parlano di:

un indice minimo per l’edilizia in affitto a canone concordato-moderato-sociale pari al 10% dell’indice Ut riferito ad housing sociale; una percentuale minima pari al 10% per edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordatoe/o a canone sociale; un indice massimo per l’edilizia convenzionata pari al 90% dell’indice Ut riferito ad housing sociale, comprensivo delle funzioni a supporto della residenza.

Mentre la Provincia di Milano si impegna a assegnare le seguenti

<sup>5</sup> Ota De Leonardis, 2008



Fig 2 - Planivolumetrico proposto dalla Provincia. In questa immagine è presente un confronto tra le due alternative: la prima con superficie territoriale pari a 155.875 m, la seconda pari a 95.600 mq.

percentuali:

50% di servizi residenziali abitativi convenzionati (massimo 2200 €/mq)

20% servizi residenziali abitativi a canone convenzionato, con patto di futura vendita (massimo 2050 €/mq)

30% di convenzionata agevolata (massimo 2050 €/mq)

5% (calcolato sull'indice ammesso) per edilizia a canone sociale,

compatibilmente con la sostenibilità economica.

Così come descritta l'area sembra coincidere con un caso tra altri di riqualificazione di uno spazio marginale, la cui appetibilità è aumentata grazie alla vicinanza delle nuove fermate della metropolitana e del passante ferroviario "Affori Nord". Questo comparto si colloca infatti nella periferia Nord di Milano, a ridosso dei quartieri di Comasina, Quarto Oggiaro, Bovisasca e Affori e al Comune di Novate Milanese, area che ha visto la nascita di numerosi progetti di edilizia in seguito al prolungamento della linea 3 della metropolitana.

Oltre agli studi portati avanti dallo Studio PIM per conto della Provincia, in cui l'area viene descritta come un'area inaccessibile, entro un quartiere dal tessuto disomogeneo, anche un recente servizio pubblicato su "Territorio"<sup>6</sup> in merito a quest'area parla di un "luogo frammentato", di "spazi aperti semiabbandonati", e "incoerenza nelle soluzioni adottate" precedentemente.

Anche nel secondo caso viene proposto un planivolumetrico con l'intento di un "ridisegno dei margini, intesi come ambiti di transizione tra realtà differenti". Si propone perciò di intervenire sulla "condizione di marginalità ed esclusione con la creazione di una nuova parte di città costruita che costituisca una nuova maglia di connessione tra diversi spazi del quartiere"<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Territorio n.65/2013. Rivista del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano

<sup>7</sup> "Passato/presente: recupero e valorizzazione dell'ex ospedale psichiatrico Paolo Pini a Milano", p. 93-100 e "Lettura e ricomposizione contestuale nel caso del Paolo Pini a Milano", p. 101-105, Territorio n.65/2013.

### 3. UNA DIVERSA PROSPETTIVA PER L'AMBITO DI VIA LITTA MODIGNANI

Se si guarda a questo ambito con un'altra prospettiva se ne scopre una seconda storia. Questo ambito fa parte del grande isolato dell'ex Istituto Psichiatrico Paolo Pini.

L'istituto nasce con il nome di "Villa Fiorita" nel 1925 e diviene di proprietà della Provincia a partire dal 1939. Isolato nel territorio agricolo del Nord Milano, già terreno della famiglia Litta Modignani donato poi alla città di Milano, vicino al sobborgo storico di Affori, l'ospedale costituisce una vera e propria cittadella autonoma, separata dal resto della città. L'ospedale comprendeva infatti all'interno delle sue mura, oltre alle palazzine anche terreni agricoli e una cascina, usati per il sostentamento dei pazienti e del personale.

L'istituto è stato "raggiunto" dalla conurbazione urbana dagli anni Cinquanta, rimanendo però uno spazio chiuso e isolato dalla vita del quartiere. Dopo l'entrata in vigore della Legge Basaglia del 1978, gli ospedali psichiatrici incominciarono a venire smobilitati e ridurre perciò il numero di pazienti.

Nel 1986 la Regione Lombardia approva un piano di riconversione per la struttura, completato nel 1990 con l'obiettivo di rendere l'ex nosocomio una cittadella psichiatrica aperta alla città.

Fondamentale in questo progetto è l'apporto di alcune associazioni che combinano progetti culturali e partecipativi ad attività di riabilitazione e aggregazione. Nascono numerosi progetti nei quali l'idea principale è quella di proporre una combinazione di servizi ai cittadini e attività per i pazienti.

Oggi l'ex Paolo Pini è diviso tra Asl, l'Azienda Ospedaliera Niguarda Ca' Granda, l'amministrazione provinciale che gestisce gli istituti scolastici (l'istituto agrario Vilfredo Pareto e l'istituto alberghie-



Fig. 3 - Areofotogrammetrico del 1950 dell'area su cui sorge l'ospedale Psichiatrico

ro Lagrange) e numerose associazioni, tra cui Olinda e Il Giardino degli Aromi, che gestiscono un bar-ristorante, un teatro, un ostello, un orto comunitario e un museo d'arte all'aperto.

L'ambito di trasformazione "Litta Modignani" comprende sia aree ancora appartenenti all'attuale perimetro dell'ex nosocomio sia aree ad oggi esterne. Nell'evoluzione dell'isolato la parte una volta dedicata alle attività agricole si è ridimensionata e si è ridotta a seguito di un intervento di edilizia residenziale e alla realizzazione di un istituto scolastico, oltre che a un campo di calcio e ad un'area di addestramento cani.

Per quanto riguarda la prima porzione il futuro progetto interverrà sull'attuale area didattica del istituto agrario comprendente serre e filari di alberi da frutto e sull'orto comunitario "di integrazione", uno dei primi e più grandi di Milano, gestito dall'Associazione "Il Giardino degli Aromi" con spazi condivisi tra cittadini e pazienti.

Per quanto attiene le aree ad oggi esterne la parte più consistente è quella che viene considerata un vuoto, un'area senza alcuna funzione, uno spazio inutilizzato che separa le diverse parti del quartiere, un elemento da ripensare e riprogettare: si tratta di 7 ettari di ex terreno agricolo, abbandonato dopo l'ultimo uso come



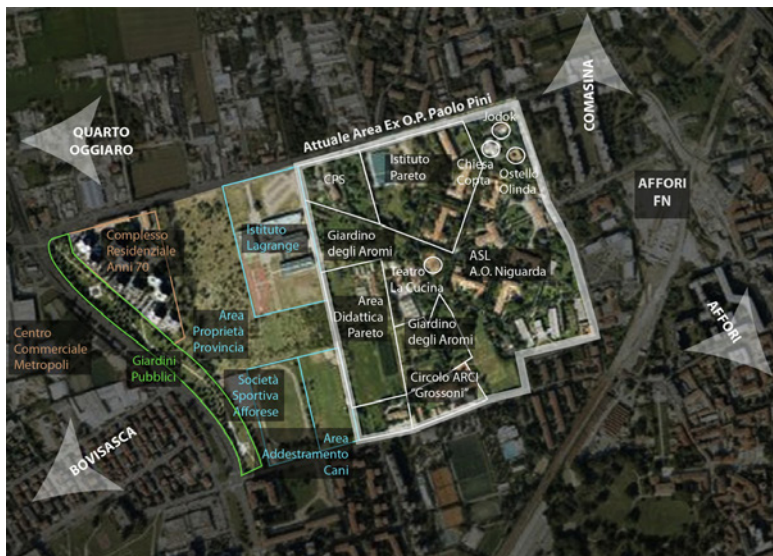


Fig. 4 - Inquadramento e mappatura delle attività presenti all'interno dell'attuale area dell'ex nosocomio

pioppeto, su cui sono cresciute più di 1000 alberi di diverse essenze. Si tratta di un vero e proprio bosco, un'area che rientra pienamente nella definizione di "terzo paesaggio" fornita da Gilles Clement come "spazio in attesa, indeciso dal punto di vista amministrativo, spazio di risulta, retro", "incolto", "un terreno abbandonato dall'uomo dopo essere stato lavorato", un "residuo"<sup>8</sup>.

#### **"PiniOltreilPioppeto", dal nome ad una diversa concezione del suo valore**

Nel Novembre del 2012, una volta reso ufficiale tramite la pubblicazione del piano urbanistico il destino dell'area, si è costituito un gruppo di lavoro, composto da cittadini, che ha deciso di intraprendere una serie di azioni a protezione di questo grande isolato. Proprio a partire dall'area di bosco "incolto" il gruppo ha deciso di dare vita ad una serie di iniziative per far conoscere agli abitanti del quartiere e della città la storia di questo luogo portando in evidenza proprio le sue caratteristiche più "nascoste". L'idea era quella di "raccontare una storia diversa" da quella della Provincia e del

<sup>8</sup> Gilles Clement, Manifesto del Terzo Paesaggio, Quodlibet 2005

Piano di Governo del territorio, mettendo in evidenza le risorse già presenti e proporre così un modo diverso di pensare a quest'area.

Le azioni che avrebbero potuto partire da un simile contesto, ricco di relazioni con il quartiere poteva essere impostato su una battaglia per evitare la costruzione sulla parte interna alle attuali mura del Paolo Pini, che toccherebbe il giardino degli aromi e l'area didattica dell'istituto agrario.

Fin da subito si è invece preso in considerazione il "patrimonio spontaneo" del Bosco dietro al Paolo Pini, di fatto un'area fondamentale per la creazione di un microclima adattato alle diverse attività di coltivazione. Il primo passo dunque è stato quello di considerare l'area del bosco come parte integrante e fondamentale non solo della storia dell'ex nosocomio, ma anche delle diverse attività ad oggi presenti al suo interno.

A partire da questa geografia vengono messe a punto una serie di attività con tempistiche ed obiettivi diversi, la cui sequenza produce diverse conseguenze sulla percezione dell'area da parte dei diversi attori coinvolti e il cui scopo è quello di potersi confrontare con le istituzioni locali per poter prendere parte e avere voce in capitolo in merito alle decisioni su questa parte di città.

A questo scopo il gruppo imposta fin da Dicembre 2012 una raccolta firme che si basa su una forte rete di contatti principalmente legata a tutte le attività svolte dalle associazioni all'interno del Paolo Pini. Una serie di azioni a supporto hanno costituito però la base su cui ha iniziato a costruirsi una diversa immagine e quindi un diverso valore del luogo.

Il primo passaggio organizzato è quello della mappatura degli alberi del bosco - dimensione, specie, numero - con la partecipazio-



Fig. 5 - Esito della mappatura delle essenze presenti nel comparto Litta Modignani, a cura di "Seminatori di urbanità". Ad ogni colore corrisponde una specie.

ne di cittadini e di alcuni studenti e docenti dell'istituto agrario. Il risultato è una mappa che rappresenta la diversità delle specie, la consistenza del bosco, la capacità di connessione per il quartiere. Questa mappa è il primo strumento per proporre una visione opposta a quella del "luogo vuoto", per ribaltare la percezione di uno spazio che viene descritto come uno spazio di risulta, da ripensare, da utilizzare come base per una nuova identità del quartiere. In qualche modo si cerca di mostrare l'area con la stessa forza di un progetto definito, che però è già presente e che deve essere solo conosciuto.

Il secondo passaggio che viene ritenuto fondamentale è quello di nominare il bosco. Questa è sicuramente la parte toccata dall'ambito di trasformazione meno conosciuta dagli abitanti del quartiere perché percepita come un'area non accessibile, come un retro. Dare un nome a questa parte dell'isolato serve dunque per identificarla, renderla riconoscibile a tutti e dunque poterla definire. Viene lanciata l'idea di chiamare il parco "POP – Parco Pini Oltre il Pioppeto", nome che racconta la storia e la nascita di questo

spazio come bosco spontaneo. A partire dalla fine delle attività agricole, in particolare con il taglio del pioppeto, il terreno viene abbandonato e lasciato così alla crescita di una flora "autonoma".

Questi due passaggi iniziano dunque a dare riconoscibilità ad un luogo che fino a quel momento era stato invisibile. Si tratta dunque di una operazione di chiara individuazione geografica. A costituirne in concreto un nuovo valore è invece il lavoro di ricostruzione della sua storia, legata alle attività dell'ex nosocomio e al riconoscimento di una sua valenza ambientale ed ecologica sia in termini di flora che di fauna, che si costruisce tramite una serie di incontri e di scambi di informazioni con i cittadini. Infine a definirne il suo ruolo come spazio pubblico attraverso iniziative, incontri ed eventi così da dimostrarne la sua fruibilità fin da subito. Si lavora dunque a far emergere il suo valore culturale, sociale e ambientale.

La ricostruzione di una sua memoria e dunque di un'identità importante per la storia del quartiere viene diffusa attraverso video che raccolgono racconti in forma di intervista e di documentazione. Primo tra tutti il video intitolato "Là in fondo c'è un cancello"<sup>9</sup> in cui alcuni abitanti del quartiere e ex dipendenti del Paolo Pini raccontano le loro storie vissute in quei luoghi e la percezione che se ne aveva un tempo. Non vi è solo la ricerca di testimonianze, al contrario sono le persone del quartiere che offrono le proprie testimonianze e ricordi per costruire un quadro complessivo.

Alla storia del luogo si affiancano due analisi svolte in modo volontario da una agronoma e dalla Lipu. In entrambi i casi si applica un approccio scientifico per identificare a tutti gli effetti il valore dell'area.

<sup>9</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=HqGnfQR\\_ueA#action=share](http://www.youtube.com/watch?v=HqGnfQR_ueA#action=share)

Nel primo caso viene studiato il valore ambientale in termini di benefici dell'ambiente urbano e della qualità ambientale in relazione ai diversi micro-habitat presenti (orto, frutteto, parco con la presenza di almeno 50 specie diverse) e in termini di corridoio ecologico (come relazione tra le diverse aree verdi del comparto Nord di Milano<sup>10</sup>. In particolare lo studio ha cercato di calcolare il danno ambientale dovuto all'eventuale realizzazione del progetto proposto dalla Provincia di Milano.

*Nell'affrontare il complesso tema della stima di un danno ambientale, come il taglio degli alberi e l'impermeabilizzazione di suoli fertili a seguito di un progetto di edificazione, abbiamo tentato diversi approcci: la stima del valore ornamentale degli alberi, della loro massa e della CO<sup>2</sup> fissata. Ma nessuno di questi procedimenti da solo permetteva un approccio sistemico e integrato che desse ragione ai tanti aspetti da considerare.*

*Per questo ci è sembrato più efficace usare il procedimento di calcolo del valore economico totale (VET). [...]*

*Il tentativo di attribuire un valore economico agli habitat urbani considerati ci è stato utile per comunicare la ricchezza immagazzinata in tanti anni di evoluzione di un ecosistema urbano.*

*E' importante tenere a mente che l'area in questione costituisce anche un elemento importante delle connessioni verdi urbane. In particolare l'ex Paolo Pini risulta adiacente a Villa Litta e a 500 m circa dal Bosco di Bruzzano, funziona quindi come elemento di collegamento tra questi e i vicini Parco Lessona e Parco Franco Verga, più a Ovest. [...]*

<sup>10</sup> Il filmato dell'intervento riguardante lo studio ambientale portato avanti dall'agr. Francesca Neonato si trova al seguente link: <http://www.youtube.com/watch?v=Z6MIHkzfGUE>

*In considerazione di tale analisi, è possibile affermare che il parco urbano (7 ha circa) eroga ogni anno servizi ecosistemici per un valore variabile tra 43.000 a 240.945 €. Gli orti e il frutteto (3 ha circa) erogano ogni anno servizi ecosistemici per un valore variabile tra 42.069 a 128.190 €<sup>11</sup>.*

Un secondo studio viene curato dalla Lipu, che si occupa del monitoraggio della fauna e in particolare degli uccelli (stanziali, stagionali, migratori), attività che è tutt'ora attiva e che in un report di fine Novembre ha evidenziato la presenza di numerose specie tra cui alcune, presenti solo in contesti ad elevata qualità ambientali, indicanti l'importanza del luogo in termini di connessioni ecologiche. Nonostante la dimensione (circa 10 ettari) appare invece valorizzante la varietà di habitat diversi.

Tutti questi elementi costituiscono dunque un percorso articolato e che vuole individuare, secondo diversi fronti, il valore dell'area allo stato di fatto. In altre parole ribaltare l'immagine offerta dallo strumento di piano e dall'accordo di programma per cui il comparto Litta Modignani è un contesto marginale da riqualificare.

A fianco della più lunga ricostruzione di una "nuova storia" si porta avanti una raccolta di firme, che parte alla fine del 2012 e raccoglie 23.000 firme in circa sei mesi. L'esito di questa raccolta viene portato agli incontri che si tengono con Comune e Provincia e portano, all'inizio di Settembre 2013, alla decisione da parte del Comune di Milano di richiedere il vincolo paesaggistico per l'intera area, proprio a partire dalla documentazione raccolta dal gruppo dei "Seminatori di urbanità". Poco dopo la Provincia decide di sospendere momentaneamente il progetto sull'area.

<sup>11</sup> Francesca Neonato, Report del valore totale degli impianti arborei, orti e frutteti dell'area del Giardino degli Aromi, dell'Istituto Pareto e del "Comparto Modigliani Litta", Milano Affori.

#### 4. PINIOLTREILPIOPPETO: NUOVE POSSIBILITÀ PER L'AREA

Un altro aspetto che viene preso in considerazione dal gruppo dei Seminatori, oltre le attività di studio e di analisi sono quelle connesse ad una sua diversa concezione. L'intento è quello di percorrere una strada parallela rispetto al progetto di edificazione e perciò non solo raccontare quello che è oggi, ma come potrebbe essere concepito "PiniOltreilPioppeto".

Si decide perciò di lanciare una raccolta di idee<sup>12</sup>, sostenuta da una serie di incontri in cui si raccolgono prime impressioni dai cittadini. L'intento è quello di comunicare che un progetto diverso, a partire dalle risorse da presenti, è possibile. In questo senso mettere su carta alcune riflessioni, condividere alcune scelte e organizzare attività all'interno del parco risulta un modo per fare presidio e consolidare una certa idea di uno spazio.

In particolare l'idea che mano a mano viene condivisa è che il parco venga concepito come un'oasi e dunque non come uno spazio verde da progettare, ma piuttosto come un luogo da aprire e far conoscere, in linea con la storia stessa della sua evoluzione si può intravedere la concezione di Gilles Clement rispetto al "giardino in movimento"<sup>13</sup>, una concezione di spazio verde in cui si seguono le evoluzioni della natura, senza un progetto a tavolino, in cui vi è una relazione attiva tra fruitore dello spazio e lo spazio stesso.

Il bando si concentra perciò sulle connessioni e attrezzature di base, al fine di stabilire relazione con l'intorno e creare un ambiente aperto e fruibile al quartiere; sui sistemi verdi, ovvero su un ragionamento a scala territoriale in relazione ai parchi vicini; sulle relazioni con le attività già presenti nel quartiere.

<sup>12</sup> La raccolta di idee è scaricabile al seguente link: [http://parcopop.files.wordpress.com/2014/01/bando-raccolta-di-idee-pop-2013\\_bis.pdf](http://parcopop.files.wordpress.com/2014/01/bando-raccolta-di-idee-pop-2013_bis.pdf)

<sup>13</sup> Gilles Clement, Il giardino in movimento,

#### 5. ALCUNI SPUNTI DI RIFLESSIONE

Quali elementi interessanti possono essere colti da questo caso, anche in relazione alle premesse?

Almeno due questioni sono interessanti al punto in cui si trova la vicenda: le modalità attraverso cui operare scelte sul territorio da parte dell'Amministrazione pubblica e le capacità emergenti del terzo settore o dei cittadini di prendere parte alle decisioni sulla città.

Nel primo caso la domanda riguarda il modo attraverso cui si concilia una strategia generale e una specifica realtà locale. Nel caso appena descritto appare evidente la completa diversità tra il modo di guardare ad una certa area proveniente dalla Provincia e quello della comunità locale. Questo scarto ha però assunto un peso nel momento in cui la comunità locale ha assunto la "forza" necessaria, attraverso le diverse azioni portate avanti dal gruppo dei seminatori, a mettere in discussione le decisioni assunte dalle istituzioni locali.

La domanda che ci si pone è dunque quella del ruolo dell'amministrazione pubblica nelle scelte riguardanti il territorio a partire da condizioni economiche e politiche che non permettono più all'attore pubblico una capacità di gestione autonoma dei processi.

Se infatti a questo soggetto ha da sempre svolto un ruolo guida nelle politiche territoriali, quali modalità e quali soluzioni sono più indicate ad un indubbio allargamento dei decisori in gioco al fine di garantire le risorse necessarie per la loro riuscita?

In secondo luogo si pone la questione della presenza sempre più determinante di gruppi di cittadini o associazioni locali per la riuscita dei progetti. Iniziative come quelle presenti nel caso del Parco "PiniOltreilPioppeto" mettono in luce l'emersione da parte della comunità locale di mettere in campo capacità e gestire risorse di

diversa natura e dunque costruire momenti di scambio a livello di quartiere e con le istituzioni locali. In primo luogo si pone una questione relativa alla conoscenza di micro realtà e di condizioni virtuose, che invece sfuggono ad una dimensione più ampia.

Questo tipo di istanze pone senza dubbio una questione di scale: se le realtà locali costituiscono una risorsa importante per l'attivazione di progetti condivisi e di risorse in che modo le diverse voci presenti a scala territoriale possono lavorare sinergicamente, e quale tipologia di attore può svolgere un ruolo di guida, può costituire una visione ad ampia scala? Detto in altro modo che tipo di rapporti si possono instaurare tra città "formale" e città "informale"? Come si decide la città in un momento in cui le risorse per i progetti (di qualsiasi natura) si appoggiano sempre di più ad un insieme variegato di attori?

Se per aree centrali della città le progettualità sono ancora correlate a grandi interessi economici, la sfida, rispetto ai temi appena rilevati si pone sulle aree marginali, su quelle aree cioè in cui non sono in gioco grandi investitori privati, ma tipicamente è l'attore pubblico che promuove politiche di rigenerazione. Proprio in questa prospettiva è interessante porre l'accento sul ruolo svolto dal terzo settore e da gruppi locali, non solo in termini di partecipazione e quindi di dialogo, ma piuttosto in termini di capacità di autogestione e autorganizzazione.

## BIBLIOGRAFIA

Carlo Alberini, 2012, "Urbanistica e Real Estate. Nuovi soggetti e nuovi interessi collettivi", *Atti della XV Conferenza Nazionale SIU*, Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol. 2.

Patrick Le Gales, *Le città europee, società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna 2006.

Gilles Clement, 2005, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet

Gilles Clement, 2011, *Il giardino in movimento*, Quodlibet

Carlo Donolo, 2005, "Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazioni su una nuova generazione di policies." *Politiche pubbliche, pratiche partecipative, democrazia deliberativa, governance territoriale*, Stato e Mercato, 1/2005

Pierfranco Galliani, 2013, "Passato/presente: recupero e valorizzazione dell'ex ospedale psichiatrico Paolo Pini a Milano", p. 93-100 *Territorio* n.65.

Patrick Le Gales, 2006, *Le città europee, società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna.

Simone Ombuen, 2013, "Bolle di mattone, bolle di valore", *Ibidem* n.1/2013, supplemento al n.27, vol. II/2013, Planum. The Journal of Urbanism

Mario Scaglia, 2013, "Lettura e ricomposizione contestuale nel caso del Paolo Pini a Milano", p. 101-105, *Territorio* n.65/2013.

02 |

## **INTERVENIRE SUL CORPO FISICO DELLA CITTÀ**

RIUSO COME MANIPOLAZIONE E MODIFICAZIONE DEI MANUFATTI EDILIZI E  
DELLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE URBANA

## RIPENSARE IL PROGETTO URBANO: RICICLO, PAESAGGIO, ECOLOGIA. DETROIT – TORONTO, PERFORMING LANDSCAPE URBANISM

Jeannette Sordi<sup>1</sup>

### Abstract

Il paper presenta Detroit e Toronto come casi emblematici di riciclo urbano. I piani e i progetti sviluppati recentemente nelle due città sono l'esito di un decennio e oltre di sperimentazione nel campo del landscape urbanism e dell'ecological design; approcci multidisciplinari alla città e al paesaggio che pongono la sostenibilità, l'ecologia e il riciclo come paradigmi per lo sviluppo urbano. Sia nel caso di Detroit che di Toronto, riciclare significa dare un nuovo senso (e scopo) all'esistente ma anche incrementarne le prestazioni ambientali, obiettivi sempre più rilevanti anche per il contesto Europeo e Italiano.

### Parole chiave

landscape urbanism, landscape infrastructure, ecology

<sup>1</sup> Jeannette Sordi, Professore Associato presso il Design Lab della Universidad Adolfo Ibáñez, Santiago de Chile. Email: jeannette.sordi@gmail.com.



Fig. 1 - I vuoti urbani di Detroit. Immagini tratte da *Stalking Detroit* (Daskalakis, Waldheim, Young [2001]), collage J. Sordi

### 1. POSTMETROPOLIS LANDSCAPE URBANISM

Alla fine degli anni 1960, quando una forte crisi economica e sociale coinvolse gran parte dell'Europa e degli Stati Uniti, risultò evidente la debolezza delle pratiche e delle teorie urbanistiche sviluppatesi nel secolo precedente. Zonizzazione e forma urbana non erano più in grado di intervenire sulle megalopoli, metropoli e città-regione, che si andavano configurando, modellate da forze (economiche e politiche) invisibili. Simultaneamente alcuni filosofi, sociologi, geografi, notoriamente Henry Lefebvre, Manuel Castells, David Harvey, cercarono di spiegare il motivo di questa crisi, o più precisamente cercarono di individuare la natura dei processi di urbanizzazione in relazione alla riproduzione del capitale (Soja [2000]: 95-116).

Secondo Edward Soja (2000: 110), una storia geografica del capitalismo industriale e urbano può essere definita per cicli di crescita e decrescita economica<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Il primo seguì la cosiddetta "Age of Capital" e durò fino alla fine del XIX secolo, quando città come New York e Chicago promossero l'accentramento e lo sviluppo urbano, a cui seguì una fase di forte ricrescita demografica ed economica delle città. Tra la Grande Depressione e la Seconda Guerra Mondiale, un secondo periodo di crisi portò a una nuova riorganizzazione dello spazio urbano, basato invece sul decentramento. Il terzo periodo di crisi-ristrutturazione è iniziato negli anni 1960-70 ed

Ai momenti di crisi, generati da una sovrapproduzione o da un aumento delle restrizioni sullo sviluppo, e che sfociano spesso in contrasti politici e sociali, seguono processi di ristrutturazione in cui si cerca di ristabilire le condizioni favorevoli a una nuova espansione economica<sup>3</sup>. Le crisi sono quindi parte del sistema e i processi avviati per superarle rendono sempre necessaria una trasformazione dei modi di organizzazione e occupazione dello spazio. Lo spazio urbano è quindi il risultato di un processo di creazione, distruzione, ristrutturazione dell'ambiente costruito; una continua riorganizzazione spaziale dei sistemi di produzione economica, riproduzione sociale, trasporto, comunicazione, scambio, flussi di lavoro, energia e risorse (Harvey, 1982, 1989; Smith, 1991). In condizione di crisi congiunturali o sistemiche, queste configurazioni socio-spaziali sono creativamente distrutte, spesso per mezzo di strategie di espropriazione, svalutazione e violenza istituzionale, con l'obiettivo di creare nuovi spazi di produzione e sviluppo economico.

Fu durante il periodo di crisi successivo alla Grande Depressione e precedente la Seconda Guerra Mondiale, che si gettarono le basi per la riorganizzazione spaziale che ancora oggi caratterizza il paesaggio urbano nordamericano. Nel secondo dopo guerra la crescita della produzione e dei consumi alimentarono la dispersione della città nel territorio, supportata contemporaneamente dal governo, i grandi investitori di capitali, e i lavoratori. Lo spazio della città tradizionale del XIX secolo non scomparve, ma la sua struttura ben definita e altamente centralizzata si disintegrò sotto molti punti di vista. L'automobile, le superstrade, la televisione, resero simultaneamente possibile lo sviluppo di una città senza forma, dispersa in un territorio che si stava rapidamente

---

era ancora in atto all'inizio del XXI secolo (Soja [2000]: 110).

3 Edward Soja (2010: 110)

urbanizzando. Attorno alla maggior parte delle città americane si svilupparono i sobborghi, municipalità autonome e frammentate che offrivano diverse vie di fuga dai problemi della città<sup>4</sup>. Ne emerse la metropoli regionale fordista, con i suoi caratteri urbani e sub-urbani ben distinti, ma simultanei.

Negli anni 1970 i sobborghi, un nuovo stile di vita per una porzione sempre più ampia della popolazione metropolitana americana, presero il sopravvento. I centri delle città rimasero la roccaforte del potere economico e politico, in cui si trovavano alcuni servizi specializzati, hotel, ristoranti, negozi e attività turistiche, ma la residenza, i luoghi del lavoro, del divertimento, e anche del consumo, si spostarono nel territorio suburbano. Uno spazio urbano, flessibile, instabile e volatile, definito da Soja post-metropolis<sup>5</sup>, che mostra l'esito, e allo stesso tempo il supporto, dell'economia avanzata, flessibile, instabile e volatile, che l'ha generato (Soja, 1989). E di cui la suburbanizzazione di Detroit, Toronto, e delle altre città americane, è il fenomeno più evidente<sup>6</sup>. Una forma urbana diffusa e in continuo mutamento, "ingestibile" per le discipline urbanistiche tradizionali; così come sono ingestibili gli impatti ambientali dei sistemi produttivi precedenti.

Charles Waldheim, architetto e urbanista che oggi dirige il dipartimento di Architettura del Paesaggio della Harvard Graduate School of Design, ha notoriamente coniato il termine *landscape urbanism* per definire l'emergenza del paesaggio come il mezzo

---

4 Ibid, 115

5 Secondo Soja, se post-fordismo, riferendosi alla nozione di accumulazione flessibile data da Harvey e Scott (1989: 217-29), indica lo sviluppo di un sistema di processi economici molto differenti ma non completamente sconnessi dal Fordismo, allora la post-metropoli rappresenta uno spazio, un territorio, una regione, un "mondo" della produzione (2000: 157)

6 Su Los Angeles vedi Edward Soja (2000); su Houston, Lars Lerup (2000); su Atlanta, Rem Koolhaas (1995: 833-859)



più adatto per interpretare e trasformare la città contemporanea<sup>7</sup>. Nelle città nordamericane, ma non solo, aree sempre più vaste vengono continuamente urbanizzate e abbandonate e questo non può essere visto come un “fallimento” delle discipline del progetto ma bensì come il risultato di un processo economico, del quale i progettisti devono prendere atto (Waldheim, 2004). E il concetto di landscape urbanism, come si vedrà più avanti, nasce proprio a Detroit, la città che più di tutte è uscita devastata dalla crisi del sistema industriale. Allo stesso modo James Corner, paesaggista e urbanista, fondatore di Field Operations e docente della Pennsylvania University, fa riferimento a Harvey (1989) nel sottolineare come sia il modernismo che il determinismo in urbanistica siano falliti per la loro presunzione che l'ordine spaziale potesse in un certo modo controllare la storia e i processi di sviluppo. Il progetto urbano non può riparare ai meccanismi dello sviluppo capitalista, né alle forti ingiustizie sociali ed economiche che esso produce, ma può proporre processi di trasformazione dello spazio fisico che siano socialmente più giusti ed ecologicamente più sani (Corner [2003]).

Questo implica due aspetti che caratterizzano molti progetti di landscape urbanism, e di James Corner stesso. Prima di tutto, considerare il progetto urbano nello spazio e nel tempo implica un'analisi più ampia dei processi (e non delle forme, come tipologie ricorrenti, monumenti, edifici) che determinano le particolari condizioni di un luogo. Processi ecologici, economici e urbanistici. Il secondo aspetto, legato al primo, è che diventa imprescindibile considerare il cambiamento e la crisi come parte dei processi stessi, e che quindi la decrescita demografica ed economica, così come lo stato dell'esistente, devono essere considerate variabili

7 Charles Waldheim, intervista con l'autore, Harvard GSD, settembre 2011. Sulla genealogia del landscape urbanism vedi Waldheim (2002).

del progetto dalle quali partire per sviluppare nuovi modelli. Il paesaggio, meglio che l'architettura, può dare un senso ai fenomeni di urbanizzazione dispersa intervenendo sugli spazi tra gli edifici, le infrastrutture, le aree dismesse, recuperando questi spazi e migliorandone le condizioni ambientali. Negli ultimi anni, l'aggravarsi della crisi economica e ambientale ha rinnovato l'interesse verso questi approcci interdisciplinari e le loro premesse. Molti progetti citati negli scritti sul landscape urbanism, o sviluppati seguendo questo filone disciplinare<sup>8</sup>, si sono occupati di aree obsolete o dismesse, come discariche, infrastrutture e territori urbani abbandonati. In questi interventi il progetto di paesaggio e l'ecologia hanno costituito un mezzo e un obiettivo per dare un nuovo valore e un nuovo significato e valore a queste aree. Un chiaro esempio di riciclo urbano, e dell'urbanistica tradizionale.

Il bisogno di ridurre il rischio ecologico dato dall'impatto dei disastri ambientali sulle città, l'aumento dell'inquinamento e il consumo di suolo, l'urgenza di risolvere problemi infrastrutturali come il trattamento dei rifiuti e delle acque discarico, rende questi approcci interdisciplinari particolarmente appropriati per il contesto italiano e in generale europeo. Negli ultimi dieci anni, il 4,3% del territorio dell'Unione è stato urbanizzato, un numero piuttosto consistente, se consideriamo che solo il 13,4% della superficie totale è urbanizzato. Questi numeri raddoppiano o triplicano riferendosi all'Italia, alla Germania o all'Olanda<sup>9</sup>.

8 Tra i testi fondamentali sul Landscape Urbanism vedi Waldheim (2006) e Mostafavi, Najle (2003), a cui hanno fatto seguito una serie di testi e progetti sviluppati secondo queste teorie, tra cui Drosscape (Berger [2007]), Landscape Infrastructure (Belanger [2009]), Ecological Urbanism (Mostafavi, Doherty [2010]). Tra i progetti principali vengono citati i progetti di OMA e Tschumi per il Parco della Villette (Parigi, 1983), il concorso per Downsview Park (Toronto, 1999) e Freshkills (Staten Island, NY, 2001), e recentemente il nuovo piano per Detroit (2012) sviluppato da Stoss-landscape urbanism e descritto in seguito.

9 Fonte: ISTAT, 2001-2011. In Olanda il consumo di suolo negli stessi anni è stato pari al 13,2 %

Ed è particolarmente evidente in questo momento in cui la crisi finanziaria fa apparire obsoleto anche ciò che è stato appena costruito: in Spagna oltre 1.5 milioni di edifici nuovi non sono mai stati utilizzati, in Italia 1,2 milioni<sup>10</sup>.

Queste pratiche diventano particolarmente adatte ad affrontare la scala urbana e regionale, in termini di strategie e visioni che suggeriscono un uso più sostenibili dei paesaggi urbani. I primi progetti di landscape urbanism hanno sperimentato tecniche progettuali interdisciplinari, provenienti dall'ecologia e dal paesaggio – come la costruzione di processi nel tempo, l'organizzazione del sito, la flessibilità e la resilienza degli ecosistemi creati - su aree industriali dismesse o dalle condizioni ambientali critiche. I capitoli che seguono presentano due casi studio, Detroit e Toronto, in cui questi principi ne stanno disegnando la visione del cambiamento. Il progetto del paesaggio, sviluppato negli spazi interstiziali e dismessi della città, messi a sistema tra di loro, ne diventa l'infrastruttura ecologica. L'urgenza della questione, e la costante diminuzione delle risorse pubbliche a disposizione, rendono necessario ripensare i paradigmi e gli strumenti delle discipline del progetto e della pianificazione urbanistica, ridefinendone obiettivi e prospettive.

Detroit e Toronto, negli ultimi anni hanno investito in infrastrutture paesaggistiche ed ecologiche come strumenti di rigenerazione urbana – mezzi capaci di migliorare la qualità urbana e le sue prestazioni ambientali, ma anche di immaginare nuove possibilità economiche e relazioni sociali. Detroit e l'immagine più emblematica dei fenomeni di decentramento, deindustrializzazione

---

della superficie, 9.8% in Belgio, 7.3% in Italia, 6.8% in Germania, 5.2% in Francia, 3.6% in Spagna.

<sup>10</sup> In Spagna, 1.5 milioni di nuovi edifici – completati dopo il 2007 – non sono stati venduti (fonte: l'Internazionale, dec, 6, 2012). In Italia il numero di appartamenti invenduti è pari a 1.2 milioni (fonte: fiaip, federazione italiana degli agenti immobiliari professionali).

e decrescita. Con la crisi dell'economia che l'aveva generata la metropoli fordista ha dovuto porsi il problema della sua sopravvivenza e del suo destino. La città è passata in pochi anni da 1.850.000 a 740.000 abitanti, demolendo oltre 2000 edifici. Alla crisi delle industrie si è aggiunta la decentralizzazione delle principali attività urbane ed economiche, oltre la famosa 8 mile<sup>11</sup>. Oggi, il nuovo piano strategico<sup>1</sup> punta sull'ecologia come motore economico, e sul progetto delle infrastrutture - dell'acqua e dei rifiuti, l'agricoltura, la mobilità – per reinventare il proprio spazio urbano. A Toronto, la necessità di disinquinare le acque del lago Ontario ha costituito l'occasione per ripensare le aree industriali dismesse sul waterfront ma anche di sviluppare nuovi modelli di spazio pubblico e infrastrutture paesaggistiche. I progetti di West 8, Field Operations, MVVA, ma ancor più le operazioni promosse della città stessa costituiscono l'esito spaziale di questo modello.

## 2. DETROITWORKS

Detroit è la città che a suo tempo meglio rappresentò il modello di pianificazione Fordista e quella che oggi meglio ne rappresenta il fallimento, o il suo ultimo sviluppo. All'inizio del XXI secolo la città appariva devastata; oppressa dalle rovine industriali, architettoniche, e umane del suo recente passato. Intere porzioni del centro di Detroit, abitazioni, uffici, scuole, stazioni, terreni, erano state abbandonate. Come sostiene Ricci (2012), la recente crisi economica e finanziaria, la decrescita dei redditi e della popolazione, ci ha riportati a guardare a Detroit, con interesse e con un certo timore. Gli spostamenti interni, le migrazioni dei centri di produzione, l'eccesso di costruzione, la condizione di marginalità dell'agricoltura, hanno prodotto analoghi fenomeni di abbandono in Italia

---

<sup>11</sup> Edward Glaser "Brains over Buiding", in Scientific American special issue, 305,3. New York, September 2011

come in Europa. In fin dei conti non è tanto diversa da molte aree che oggi vengono abbandonate perché non più sostenibili o appetibili; e in questo senso Detroit diventa un caso paradigmatico. Durante la prima metà del secolo scorso, Detroit costituì l'esito e il modello della pianificazione fordista. Inteso come una categoria socio-economica, più che come un semplice paradigma tecnologico ed organizzativo, il fordismo presupponeva l'integrazione sistematica della riproduzione del lavoro in un ciclo capitalista totalizzante. Il sistema fordista, basato non solo sul controllo della produzione, ma anche sull'organizzazione del tempo libero e sull'accessibilità ai beni di consumo di massa, poneva le condizioni per riprodurre il proprio mercato dando vita a un ciclo economico autoalimentante e in continua espansione. Nel caso di Detroit, l'intera città fu progettata seguendo questi principi. L'industria e l'architettura, Henry Ford e Albert Kahn, modellarono lo spazio della città determinandone le trasformazioni sociali ed economiche (Schumacher, Rogner, 2001). Ford ottimizzò la produzione nello spazio e nel tempo; gli edifici di Kahn offrirono la libertà di movimento e flessibilità necessarie alle diverse linee di produzione, migliorando così le prestazioni. Successivamente Ford rese accessibile a (quasi) tutti l'automobile, e Kahn progettò stabilimenti di produzione specializzati e quartieri residenziali diffusi nel territorio, connessi dalle reti infrastrutturali. La seconda metropoli fordista consisteva già in un urbanesimo decentralizzato, su cui si baseranno la moderna società di massa e cosiddetto *American Dream* (Schumacher, Rogner, 2001). La crescita e l'espansione di Detroit – così come delle altre città americane – erano nell'interesse di tutti i cittadini<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Una volta esaurito il potenziale di crescita legato alla produzione industriale, gli imprenditori cominciarono a vedere nel territorio un bene di consumo e di produzione economica (Dan Hoffman, [2001]: 44). Già negli anni 1970 Henry Lefebvre aveva teorizzato che in un sistema capitalista la mercificazione del suolo, e quindi l'espansione infinita della città, diventano un'ovvia conseguenza e

Negli anni 1960, il declino dell'industria pesante, principale e pressoché unica attività della regione, segnò la fine di Detroit. L'industria automobilistica era in caduta libera e la città la seguì. Disoccupazione, spopolamento, e diminuzione delle entrate fiscali, aumentarono il degrado e la criminalità nel centro urbano. Gran parte della popolazione benestante si trasferì quindi nei sobborghi, più appetibili dal punto di vista fiscale e della qualità della vita, accelerando il processo di abbandono della città e suggerendo il destino ultimo di Detroit: diventare un sobborgo dei suoi propri sobborghi (Schumacher, Rogner, 2001). Le municipalità dell'area metropolitana sono ancora oggi economicamente sane e in via di sviluppo, organizzate in un sistema di attività di servizi avanzati situate a distanza di sicurezza dal centro – minimo otto miglia dal degrado e dalla vacuità del centro urbano<sup>13</sup>.

All'inizio degli anni 1990 i "vuoti" - i lotti vacanti risultanti dal collasso della città industriale e dal conseguente dimezzamento della popolazione - definivano la forma urbana più di quanto non facessero gli edifici. La natura stava riprendendo ciò che era stato abbandonato, rimanendo l'unica cosa effettivamente "in crescita." Tuttavia, il fatto che alla fine del XX secolo le città americane cominciarono a dissolversi come il risultato della decentralizzazione promossa dal fordismo avanzato, stupiva soltanto coloro che continuavano a credere nel modello urbano ottocentesco basato sui principi di centralità e densità edilizia (Waldheim, 2004). Come ha sottolineato anche Soja (1989, 2000), i fenomeni di dispersione

una condizione necessaria al mantenimento del sistema stesso (Lefebvre, 1970)

<sup>13</sup> The 8 miles road (from the center) signs the northern limit of the municipality of Detroit. 8 Mile Road has in the past been a major cultural significance regionally; it was physically and mentally a dividing line between the wealthier, predominantly white northern suburbs of Detroit and the poorer predominantly black city.

urbana non sono altro che l'esito spaziale di sistemi economici e sociali, oggi rappresentati dalla mobilità del capitale, la speculazione, la proprietà privata, e la dispersione delle infrastrutture. L'abbandono di Detroit quindi non rappresentava altro che l'ultima idea di produzione manifestata in termini spaziali.

Nell'agosto del 1990 la City Planning Commission presentò un documento tanto significativo quanto inusuale documento: *Detroit Vacant Land Survey*. Il report prendeva atto del processo di spolamento e abbandono iniziato negli anni 1950, processo che non si è ancora arrestato, anzi. Tra le proposte effettive del piano vi era l'invito a dismettere e abbandonare i lotti vuoti, spostando la popolazione di queste "zone morte" verso quelle aree con ancora una parvenza di vita<sup>14</sup>. Le case vuote sarebbero state demolite, i lotti vuoti recintati; questi ultimi sarebbero stati o trasformati in paesaggi o autorizzati a tornare "natura"<sup>15</sup>. Questo suscitò una forte reazione da parte della pubblica opinione ma, di fatto, la dismissione, l'abbandono, la demolizione, erano operazioni già in corso, avviate più o meno spontaneamente ma in ogni caso senza l'intervento o la supervisione di architetti e pianificatori. Forse, ancor più sorprendente, è proprio questo. La dismissione, l'abbandono, la demolizione, erano per la prima volta stati sottoposti all'attenzione pubblica, dichiarando la necessità di programmare una strategia che in qualche modo gestisse questo processo. Il fatto che la città stesse ufficialmente decostruendo sé stessa, rendeva il piano impossibile alla progettazione urbanistica e architettonica, pratiche tradizionalmente pensate per la crescita. Serviva un nuovo piano che riparasse i danni di decenni di pianificazione "di successo." (Waldheim, 2004).

Ed è proprio lavorando su Detroit che Charles Waldheim sviluppò

<sup>14</sup> The Economist, 1993, pp. 33-34, citato in Waldheim (2004: 79)

<sup>15</sup> ibid.

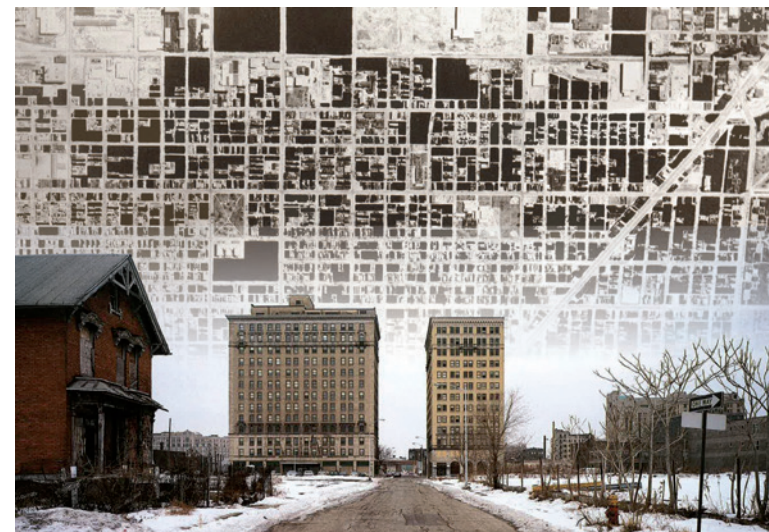


Fig. 2 - Detroit vacant land. Immagine: Jeannette Sordi.

il concetto di *landscape urbanism*<sup>16</sup>. Malgrado tentativi decennali di "rivitalizzare" la città costruendo teatri, stadi sportivi, casinò e altri luoghi di intrattenimento, finanziati con denaro pubblico, di proprietà privata per produrre reddito, Detroit continua costantemente a perdere popolazione e patrimonio edilizio. Waldheim sottolineò il potenziale offerto dai vuoti urbani, e definì il *landscape urbanism* appunto come l'architettura del paesaggio, una disciplina interstiziale del progetto, che operava negli spazi aperti, nei sistemi infrastrutturali e le ecologie naturali (Waldheim, 2006). Arretrando - *Decamping*<sup>17</sup> - Detroit ha lasciato immensi spazi vuoti. Questi spazi non sono immediatamente rinaturalizzati ma piuttosto rimangono in uno stato di attesa. In questo contesto, sostiene Waldheim, il paesaggio diventa l'unico mezzo capace di affrontare contemporaneamente decrescita e indeterminazione, sostituendo l'architettura come elemento capace di organizzare lo spazio urbano.

<sup>16</sup> Charles Waldheim, intervista con l'autore, Harvard GSD, settembre 2011. Sulla genealogia del *landscape urbanism* vedi Waldheim (2002).

<sup>17</sup> *Decamping* significa letteralmente "levando le tende," il riferimento è a "Decamping Detroit" (Santos-Munné, Waldheim, 2001)

Il *Landscape Urbanism* nasce qui, come l'ultima teoria per la città contemporanea - un "manifesto retroattivo" per Detroit<sup>18</sup> *Landscraping, Erasing, Decamping*, diventano strategie operative per lavorare sullo spazio dilatato e frammentato, costruendo un programma e un processo di riappropriazione e connessione prima che una forma. James Corner propone *Landscraping* (da *landscaping*, progettare il paesaggio, e *scraping*, raschiare) come una soluzione per la sparizione (*disappearance*) della città: i vuoti risultanti sono costruzioni prodotte dalla logica industriale e diventano luoghi di azione potenziali. Queste azioni future, "logistiche e performanti," dovranno essere rappresentate come programmi organizzativi che mettano in relazione interessi pubblici e privati, e costruiti come infrastrutture del paesaggio urbano e della società (Corner, 2001). In un certo senso, il carattere e le opportunità offerte dai sistemi ambientali che stavano crescendo nel centro di Detroit non erano poi tanto diverse dai quartieri suburbani immersi nel verde che si sono sviluppati alla periferia della città (Waldheim, 2004). Detroit, al contrario di ogni altra città, non si misura in termini di densità di popolazione, funzioni, destinazioni d'uso. Il numero di lotti vacanti, le disfunzioni e il disuso sono le variabili con le quali, da un paio di decenni a questa parte, la città si descrive e riprogramma il suo futuro.

Oggi il nuovo piano strategico<sup>19</sup>, emblematicamente chiama-

18 Charles Waldheim sostiene (intervista personale, Harvard GSD, ottobre 2011) di avere cominciato a pensare al Landscape Urbanism lavorando su Detroit. Il termine di "manifesto retroattivo" allude a *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, teoria metropolitana che Koolhaas (1978) costruisce per New York ma in fondo per la metropoli in generale. Allo stesso modo possono essere letti *Learning from Las Vegas* (Venturi, Scott-Brown, Izenour [1972]) o *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies* (Banham [1971])

19 [www.detroitworksproject.com](http://www.detroitworksproject.com). Detroit Works Project Long Term Planning è il nuovo piano strategico per la città di Detroit, che rivendicando i lotti vacanti ricostruisce la città futura sulle risorse umane e del suolo puntando su aziende e infrastrutture diffuse e multifunzionali, paesaggi urbani

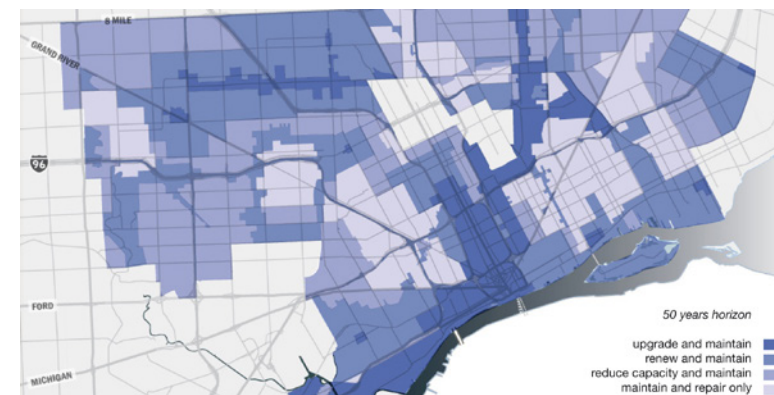


Fig. 3 - Detroit future city, grafico che illustra il potenziale offerto dalle aree libere e le strategie di intervento nel tempo (source: [www.detroitworksproject.com](http://www.detroitworksproject.com))

to Detroit Works, si propone di risolvere il problema della crisi dell'industria e dei posti di lavoro a partire da ciò che c'è già e in abbondanza: il paesaggio inutilizzato. Il progetto Detroit Works ([detroitworksproject.com](http://detroitworksproject.com)) fu creato nel 2010 come processo per creare una visione condivisa e realizzabile per il futuro della città, lavorando sull'aumento della qualità della vita e delle possibilità occupazionali. In un'area dove soltanto il 26 per cento di residenti ha un impiego<sup>20</sup>, la creazione di nuovi posti di lavoro, più che l'aumento di popolazione, costituisce il vero obiettivo del processo di pianificazione. Da questo nacquero altri due progetti: Short Term Actions, e il Long Term Planning. Il primo si occupava, e si occupa, di promuovere una serie di azioni a breve termine volte a incrementare la disponibilità di risorse e servizi pubblici nelle aree più disagiate. Il secondo ha coinvolto invece cittadini, urbanisti, architetti, paesaggisti, ingegneri ed economisti, nello sviluppo di un quadro che potesse delineare prospettive a lungo termine per la città. Quadro che è stato completato nel 2012 e chiamato Detroit Future City, ad indicare che gli esiti della ricerca avevano dato origine a una serie di progetti strategici e iniziative da realizzarsi nei prossimi vent'anni. Il lungo termine stabilito vuole consentire ai progettisti e agli investitori privati non solo di rafforzare quelli che

operativi e performanti.

20 <http://detroitworksproject.com/planning/strategies/economic-growth/> consultato 24 settembre 2012



Fig. 4 - Detroit future ecological network, © Stoss, 2012 (per gentile concessione di Stoss)

sono gli ambiti già presenti sul territorio – la medicina, l’educazione, la new economy e l’imprenditoria locale – ma soprattutto di immaginare scenari alternativi, costruiti sul paesaggio e l’ecologia. Crescita economica, riqualificazione dei quartieri, infrastrutture, progetto urbano e servizi pubblici sono le strategie di azione.

I 150,000 lotti vacanti, di cui il 40% di proprietà pubblica, costituiscono il mezzo per attuarle. Detroit diventa un campo in cui sperimentare processi di recupero, riabilitazione, riciclo. E’ il senso stesso della città che deve essere riciclato (Ricci, 2011). I parametri sono la non densità, l’inutilizzo, la disfunzione, esplicitamente classificati in *low vacancy*, *moderate vacancy* e *high vacancy*. Contesti questi che ricordano quanto profetizzato da Koolhaas in “Whatever happened to urbanism?": *“If there is to be a “new urbanism” [...] it will no longer be concerned with the arrangement of more or less permanent objects but with the irrigation of territories with potential; it will no longer aim for stable configurations but for the creation of enabling fields that accommodate processes that refuse to be crystallized into definitive form”* (Koolhaas, 1995).

Un piano strategico a lungo termine, elaborato dallo studio di progettazione paesaggistica e urbanistica Chris Reed – Stoss

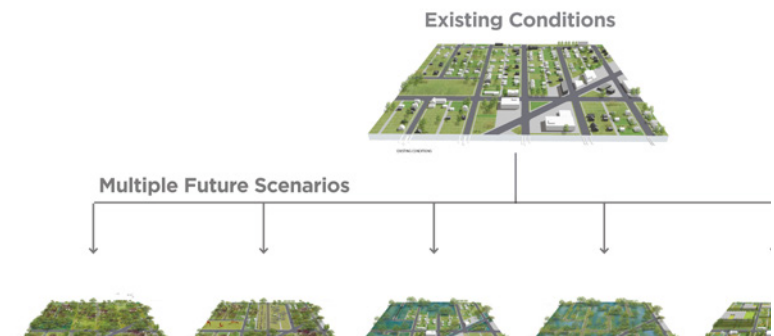


Fig. 5 - Detroit future scenarios, © Stoss, 2012 (per gentile concessione di Stoss)

Landscape Urbanism, individua le reti ecologiche che mettono a sistema i lotti vacanti e suggerisce molteplici visioni per le singole aree. Mentre le infrastrutture tradizionali sono implementate o mantenute soltanto nelle aree in cui si prevede un aumento o una stabilità della popolazione, nelle aree in recessione si prevede che siano sostituite da foreste, orti urbani, laghi superficiali, centrali diffuse di raccolta, depurazione e distribuzione dell’acqua. Questi sistemi, da realizzarsi in principio sui lotti pubblici con investimenti privati, offrono la possibilità di ridurre i costi di mantenimento, creare nuove forme di occupazione e produzione, migliorare i quartieri più poveri, conservare l’acqua piovana, decontaminare i suoli e migliorare la qualità dell’aria e dell’ambiente<sup>21</sup>. Nel momento in cui la città fallisce, il paesaggio ne diventa la vera infrastruttura. Il progetto del paesaggio e delle infrastrutture - dell’acqua e dei rifiuti, l’agricoltura, la mobilità – è chiamato a reinventare lo spazio urbano. L’ecologia diventa un possibile motore economico e un mediatore sociale. Ancora una volta Detroit prova a costruire un piano che sia uno stile di vita, un modello da imitare.

<sup>21</sup> “Implementing integrated blue and green infrastructure systems using available vacant land provide tremendous environmental, fiscal and social benefits. It’s a unique way to beautiful Detroit while providing support for existing storm and wastewater, energy, roads and transportation, and waste infrastructure systems. These types of landscape can definitively improve a community’s quality of life.” Chris Reed, Long Term Planning Project Consultant, <http://detroitworksproject.com/planning/strategies/city-systems/> consultato il 10 dicembre 2013

### 3. WATERTORONTO

Toronto (Canada) si trova sulla costa nord-occidentale del lago Ontario, il più orientale dei Grandi Laghi. La città di Toronto, insieme a Chicago, Detroit, Cleveland, Hamilton, è stata uno dei poli più importanti della “Manufacturing Belt”. Così era infatti chiamata la regione che circondava i Grandi Laghi e che, con l’attività di trasformazione delle materie prime e produzione industriale spinse, nel XIX secolo, l’espansione degli Stati Uniti verso ovest. Per circa un secolo la regione ha attratto milioni di migranti dall’Europa e dagli Stati del Sud, catalizzato capitali e dominato i mercati interni e stranieri (Ford e General Motors le più note). Il picco della produttività e ricchezza della regione fu raggiunto durante la II Guerra Mondiale, ma pochi anni dopo, l’apertura dei mercati globali e la defiscalizzazione dei prodotti di importazione, ne segnarono il futuro. La produzione automobilistica, metallurgica e chimica fu spostata nel sud-est asiatico. In pochi anni la “Manufacturing Belt” si trasformò in una “Rust Belt,” termine coniato negli anni 1980 per descrivere il rapido declino della regione.

Il decentramento dell’attività produttiva portò a un esaurimento delle risorse economiche e a una forte disoccupazione. Negli anni 1970 l’abbandono delle città industriali da parte degli investitori e della popolazione operaia determinò un tale calo delle entrate fiscali che divenne quasi impossibile mantenere le infrastrutture urbane, con gravi conseguenze a livello sociale. Con la crisi economica cominciarono ad emergere anche le conseguenze ambientali di decenni di intensa produzione industriale, effetti che non furono tenuti in considerazione durante gli anni di massima espansione. Gli incendi sui fiumi altamente inquinati di Cleveland, Toronto e Chicago, la fioritura di alghe da eutrofizzazione sul lago Erie e il lago Ontario e la contaminazione da mercurio sul Lago Superiore, il lago Michigan e il Lago Huron, mostrarono chiara-

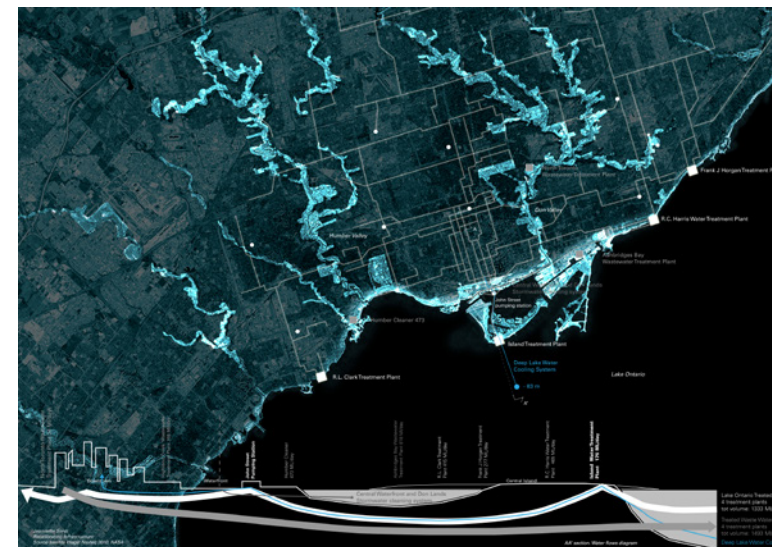


Figura 6: Il sistema delle reti idriche di Toronto, Jeannette Sordi

mente lo stato di emergenza in cui la regione si trovava, e catturarono l’attenzione degli ambientalisti. (Belanger, 2010a).

Negli anni 1980 fu evidente che i processi che avevano portato al declino economico della regione erano irreversibili, e che fosse oramai ora di affrontare le conseguenze ambientali e sociali di decenni di industrializzazione pesante. Sul finire del decennio fu istituita una Commissione Internazionale tra Stati Uniti e Canada con l’intento di avviare un programma di bonifica massiccia nella regione dei grandi laghi. Tra i problemi affrontati dalla Commissione vi erano l’inquinamento dell’acqua causato dagli scarichi delle città e delle industrie, le inondazioni connesse all’impermeabilizzazione dei suoli e la siccità causata dalla deviazione dei fiumi. Affrontare il divario tra economia ed ecologia fu l’obiettivo principale delle politiche di rigenerazione (Belanger, 2010a).

L’unica fonte di acqua dolce per la città di Toronto, e per i 5.5 milioni di abitanti dell’Area Metropolitana, è il Lago Ontario. Le politiche regionali avviate dalla Commissione negli anni ‘80 hanno dato alla città la possibilità di riprogettare le proprie infrastrutture di approvvigionamento, purificazione e distribuzione dell’acqua. Come in un circuito chiuso infatti, tutta l’acqua necessaria alla vita

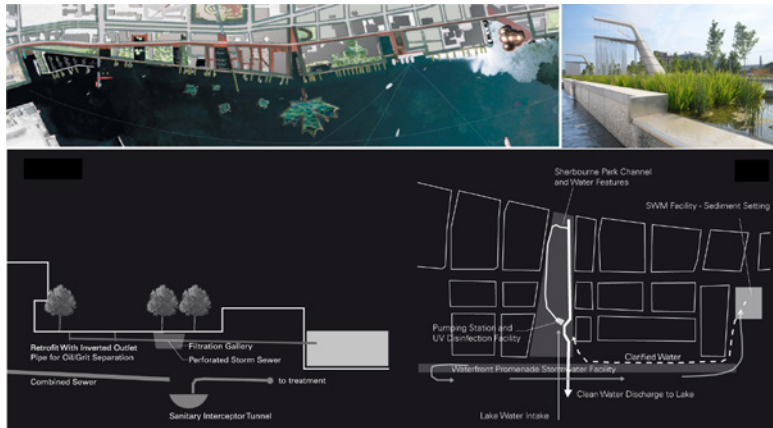


Fig. 7 - Sn. Central Waterfront, West 8, 2007. I diagrammi rappresentano il sistema di depurazione delle acque (immagine: West 8, diagramma: Jeannette Sordi. Dx. East Bayfront, Sherbourne Common, Phillips Farevaag Smallemberg, 2009-2011, e il sistema di depurazione idrica (immagine: [www.waterfrontontario.ca](http://www.waterfrontontario.ca), diagramma Jeannette Sordi).

dell'area metropolitana proviene dal Lago Ontario e nel Lago Ontario viene riversata. Ristabilire una relazione ecologica tra la città e il lago era quindi necessario per garantire "la sopravvivenza" di entrambi. Non solo, gli ingenti fondi forniti dalla regione per realizzare le nuove infrastrutture, hanno dato al comune di Toronto la possibilità di sfruttare le aree di trasformazione per ripensare i propri spazi pubblici.

L'esempio più famoso di questa politica dello sviluppo urbano è sicuramente il Concorso per Downsview Park nel 1999. Nonostante al concorso non sia seguita la realizzazione, sia il bando redatto da Detlef Martins, che i progetti finalisti di OMA e Bruce Mau (vincitori), Bernard Tschumi e Field Operations sono stati fondamentali nel ridefinire il rapporto tra urbanistica, ecologia e paesaggio. E nel mostrare l'esito di politiche urbane in cui il futuro della città si gioca sulla qualità dei suoi spazi collettivi. Fin dal concorso per Trinity Square, nel 1983, la municipalità di Toronto ha imposto che la progettazione dei suoi spazi pubblici fosse assegnata tramite concorsi di architettura con una giuria professionale e in cui i gruppi di progettazione includessero architetti, paesaggisti ed artisti nel gruppo di progettazione (Martins, 2001). Le politiche regionali ed internazionali di risanamento ambientale hanno quindi consen-



Fig. 8 - Lower Don River Lands, Michael Van Valkenburg Associates, 2007-

tito alla città di avere i fondi necessari per riprogettare le proprie infrastrutture, ma l'impegno della municipalità, e delle associazioni ad esso legate, è stato fondamentale ad orientarne la qualità e il funzionamento. Nel negoziare su larga scala ogni singolo progetto di sviluppo, la città ha concesso volumi edificabili in cambio di terreni e fondi per la creazione e il miglioramento degli spazi aperti e dei parchi pubblici. In questo modo, piuttosto che essere il risultato di un unico piano generale, gli spazi aperti sono stati l'esito di una realizzazione incrementale, progetti strategici più flessibili basati sulle opportunità potenziali e gli interessi di sviluppo. (Glover, 2001).

Diversi progetti di paesaggio sono stati in seguito realizzati con l'intento di migliorare la qualità della vita degli abitanti e allo stesso tempo comunicare alla città e al mondo il futuro della città; un futuro post-industriale sostenibile dal punto di vista economico, ecologico e sociale. In questo senso Toronto rappresenta uno dei casi più interessanti in cui, citando Pierre Belanger (2010b), l'ecologia diventa economia e l'infrastruttura è intesa come paesaggio. I recenti progetti di paesaggio realizzati sul waterfront da Field Operations, West 8, e Michael Van Valkenburg Associates - sono il risultato visibile di una convergenza tra le politiche regionali e municipali e la sovrapposizione tra le infrastrutture idriche e il progetto di paesaggio.

Lo sviluppo del Waterfront di Toronto ebbe inizio nel 1980 con l'intento di recuperare le aree inquinate dal porto e dagli stabilimenti industriali e creare nuove infrastrutture idriche che consentissero di pulire e preservare l'unica fonte di acqua potabile della città: il Lago (fig.3). Central Waterfront, Lower Don Lands e Lake Ontario





Fig. 9 - Sn. Lower Don River Lands, Stoss, 2007, diagramma di riproduzione delle specie ittiche. Dx, James Corner Field Operations, Lake Ontario Park, 2007-2012.

Park sono tra i progetti più interessanti e di larga portata.

Il progetto di Central Waterfront coincide con il vecchio porto. Di recente nell'area è stato costruito un nuovo condotto per filtrare e separare l'acqua piovana dalle acque nere e condurle alla centrale di trattamento, anch'essa localizzata nell'area del fronte fiume. Il bando di concorso chiedeva di creare, attraverso il progetto di paesaggio, una nuova identità per la città, migliorando allo stesso tempo l'efficienza dell'infrastruttura idrica. Il progetto vincitore di West 8 (fig. 4 sin, [www.west8.nl](http://www.west8.nl), 2007-2011) definisce una passeggiata che integra lo spazio pubblico e il sistema di trasporto su rotaia con un'area di filtraggio dell'acqua piovana connessa al tubo di raccolta. Pontili flottanti di fronte alla passeggiata ospitano diverse attività pubbliche sulle passerelle mentre sotto la superficie supportano la crescita di alberi, alghe e wetlands. I pontili sono progettati per migliorare l'habitat dei pesci e migliorare la qualità dell'acqua attraverso il filtraggio naturale delle sostanze inquinanti.

Anche i progetti di MVVA Michael Van Valkenburg Associates e Chris Reed-Stoss Landscape Urbanism per lo sviluppo delle Lower Don Lands, alla foce del fiume Don, cominciano dall'acqua. Il progetto vincitore, sviluppato da MVVA, mette a sistema parte sempre dalla gestione dell'acqua. Nell'area di progetto il 50% dell'acqua di scarico sarà riciclata per l'irrigazione, e il 100% dell'acqua meteorica catturata nel Don River Park and Sherbourne Common per l'irrigazione e altri usi non potabili. Il progetto finalista di Stoss dà invece priorità all'acqua e alle specie ittiche che vi vivono; obiettivo del progetto è infatti quella di lasciare al let-



Fig. 10 - Toronto.

to del fiume lo spazio necessario per funzionare idrologicamente ed ecologicamente (fig. 5 dx, *studi sull'incremento e riproduzione delle specie ittiche nel Lago Ontario*, [www.stoss.net](http://www.stoss.net)).<sup>22</sup> Il fiume, dall'altra parte, modifica la metropoli, originando quartieri e spazi aperti dinamici, inclusivi e aperti.

Similmente a Fresh Kills<sup>23</sup>, il progetto di James Corner-Field Operations per il Lake Ontario Park (2007-) è una combinazione di wetlands e dune su un terreno degradato. Il nuovo spazio pubblico ricreativo e le aree ecologiche sorgeranno adiacenti alle centrali di trattamento e di filtraggio dell'acqua di Central Island e Ashbridges Bay. I progetti di paesaggio e rigenerazione urbana di Field Operations, West 8 e MVVA sono il risultato alla scala urbana di un sistematico progetto di recupero e sviluppo alla scala regionale. In questo modo infatti i costi di decontaminazione sono supportati dallo sviluppo di aree produttive in altri siti. Per la prima volta nella storia dei Grandi Laghi, l'obiettivo comune di un' economia basata sulla pulizia e l'uso dell'acqua dolce è diventato una priorità pubblica regionale (Belanger, 2009)

La città di Toronto ha rigenerato se stessa tramite una "ricalibrazione"<sup>24</sup> delle proprie infrastrutture idriche. In questo sen-

<sup>22</sup> <http://www.stoss.net/projects/7/lower-don-lands/> visualizzato il 15 gennaio 2014.

<sup>23</sup> Fresh Kills è il progetto di trasformazione dell'omonima discarica di Staten Island nello Stato di New York, cominciato da Field Operations nel 2001 e ancora in corso di realizzazione.

<sup>24</sup> Molti dei grafici elaborati da J. Sordi sul sistema idrico di Toronto sono stati parte di un progetto

so, le infrastrutture possono essere intese come *ecologie artificiali* che gestiscono i flussi di energie e risorse di un sito, creando le condizioni necessarie per rispondere a un continuo aggiustamento della disponibilità delle risorse, e modificare la qualità degli insediamenti in risposta ai cambiamenti delle condizioni ambientali (Allen, 1999). La necessità di decontaminare i suoli e depurare l'acqua, ha dato alla città di Toronto l'opportunità di ripensare gli spazi pubblici e la propria immagine globale attraverso trasformazioni ecologiche e sostenibili.

Come suggerisce Pierre Belanger (2009), il declino economico può diventare il motore per una rigenerazione ecologica. Come un'infrastruttura catalitica, il paesaggio diventa visibile nel preciso momento in cui la città fallisce.

#### 4. CONCLUSIONI

I progetti e i piani sviluppati per Detroit e Toronto sono l'esito di un decennio e oltre di sperimentazione nel campo del landscape urbanism e dell'ecological design e costituiscono pertanto casi di studio emblematici di riciclo e progettazione ecologica e paesaggistica. Sia nel caso di Detroit che di Toronto riciclare significa non solo per dare un nuovo senso (e scopo) all'esistente ma anche incrementarne le performance ambientali, obiettivo fondamentale anche per il contesto Europeo e Italiano.

Negli Stati Uniti *urban planning* e *urban design* indicano due discipline, due campi, molto differenti. Mentre l'urban design indica il progetto – il disegno – di architetture, quartieri, città; *urban planning* si occupa principalmente di pianificare il territorio urbano dal punto di vista socio-economico, definendo le politiche e le strategie di trasformazione. Secondo Chris Reed (Reed, 2006) il

---

indipendente nell'ambito del corso "Recalibrating Infrastructure" tenuto da Chris Reed presso la Harvard Graduate School of Design nell'autunno 2011.

landscape urbanism– inteso come insieme di strumenti e obiettivi – apre nuovi campi e prospettive sia in un ambito che nell'altro. Proponendo progetti orientati alla ricerca e basati su logiche processuali e parametri prestazionali, questi professionisti aspirano a ripensare il progetto urbano nei termini dell'organizzazione a larga scala. E questo, il fatto di riuscire a influenzare le politiche urbane agando anche sulle leggi e i regolamenti, può portare a un cambiamento dei paradigmi delle discipline del progetto e della pianificazione urbana, in termini di prestazioni ambientali e obiettivi ecologici. Specialmente quando i modelli tradizionali basati sulla crescita e l'espansione entrano in crisi, come nel caso del recente piano urbanistico di Detroit, o quando devono essere risolti gravi emergenze ambientali, come nel caso di Toronto e del Lago Ontario.

Come il progetto urbano, e l'architettura della città, il landscape urbanism si situa a metà tra l'attivazione progettuale dello spazio urbano e la sua riorganizzazione sistematica; quello "spazio" operativo che ricorda ciò Sophie Wolfrum (2008) ha definito *performative urbanism*: l'intersezione tra la qualità processuale dell'esperienza urbana, gli eventi che danno coerenza allo spazio urbano e l'indeterminazione e apertura che ne caratterizzano la struttura (Wolfrum, 2008). Il paesaggio e l'ecologia possono contribuire a definire nuovi parametri per valutare le trasformazioni urbane, per proporre nuovi scenari resilienti, che tengano conto delle questioni ambientali così come della incessante riduzione delle risorse pubbliche. Ed è proprio nella relazione tra qualità e quantità, progetto e pianificazione, che si trova il principale potenziale di sviluppo per le discipline urbanistiche in questi termini.

## BIBLIOGRAFIA

Allen S. 1999, *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*, Princeton Architectural Press, New York.

Bélanger P. 2009, "Landscape as Infrastructure," in *Landscape Journal*, Vol. 28 Issue 1, pp. 79-95.

Bélanger P. 2010a, "Regionalization: Probing the Urban Future of the Great Lakes Region," in *JOLA Journal of Landscape Architecture*, Fall 2010, pp. 37-48.

Bélanger P. 2010b, "Redefining Infrastructure," in Mostafavi M., Doherty G. (ed.), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers, Baden.

Corner J. 2003, "Landscape Urbanism," in Mostafavi M., Najle C. (ed.), *Landscape Urbanism: a Manual for the Machinic Landscape*, Architectural Association, London.

Corner J. 2006, "Terra Fluxus," in Waldheim C. (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York.

Daskalakis G., Waldheim C., Young C. (ed.) 2001, *Stalking Detroit*, Actar Editorial, Barcelona.

Glover R. 2001, "City Making and the Making of Downsview Park," in Czerniak J. (ed), *Case: Downsview Park Toronto*, Prestel Verlag, Munich, London, New York, 34-39.

Harvey D. 1982, *The Limits to Capital*, University of Chicago Press, Chicago.

Harvey D. 1989, *The Urban Experience*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.

Harvey D. 2001, *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*, Edinburgh University Press, Edinburgh.

Hoffman D. 2001, "The best the world has to offer," in Daskalakis G., Waldheim C., Young C. (ed.), *Stalking Detroit*, Actar Editorial, Barcelona, pp. 42-47

Mertins D. 2001, "Downsview Park International Design Competition," in Czerniak J. (ed.), *Case: Downsview Park Toronto*, Prestel Verlag, Munich, London, New York, pp. 24-31.

Mostafavi M., Doherty G. (ed.) 2010, *Ecological Urbanism*, Lars Muller, Baden, Switzerland.

Smith N. 1991, *Uneven Development*, Blackwell, Cambridge, Mass.

Reed, C. 2006, "Public works practice," in *The Landscape Urbanism Reader*.

Ricci M. 2011, "Reduce, Reuse, Recycle", in P. Ciorra, S. Marini (ed.), *Re-cycle*, Electa, Milano.

Schumacher P., Rogner C. 2001, "After Ford," in Daskalakis G., Waldheim C., Young C. (ed.), *Stalking Detroit*, Actar Editorial, Barcelona.

Soja E. 2000, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishers, Oxford - Malden, MA.

Waldheim C. 2002, "Landscape Urbanism: a Genealogy," in *Praxis Journal*, 4, pp. 4-17.

Waldheim C. 2004, "Detroit: Motor City," in El-Khoury R., Rob-

bins E. (editors), *Shaping the City: Studies in History, Theory, and Urban Design*, Routledge, New York- London, pp. 77-97.

Waldheim C. (ed.) 2006, *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York.

Wolfrum S. 2008, *Multiple City: Stadtkonzepte 1908/2008 = Urban Concepts 1908/2008*, Jovis, Berlin.

#### SITI INTERNET

Sito ufficiale per il nuovo piano urbanistico di Detroit

[www.detroitworksproject.com](http://www.detroitworksproject.com).

Sito ufficiale sulle trasformazioni del waterfront di Toronto.

<http://www.waterfronttoronto.ca>

Sito ufficiale della città di Toronto

<http://www.toronto.ca/>

James Corner – Field Operations

<http://www.fieldoperations.net/>

Michael Van Valkenburg

<http://www.mvvainc.com/>

Chris Reed – Stoss Landscape Urbanism

<http://www.stoss.net/>

West 8

<http://www.west8.nl/>

## TEMPI DELLA DISMISSIONE: RICICLARE TESSUTI PRODUTTIVI. IL CASO DI AUBERVILLIERS E SAINT DENIS, PARIGI

Giulia Setti<sup>1</sup>

### Abstract

Il testo indaga i processi attuali di dismissione industriale che interessano i territori europei, in particolare, si coglie la necessità di indagare i caratteri di forme di dismissione molto diverse da quanto già sperimentato nel corso degli anni Ottanta. Il contesto di Aubervilliers (Parigi) viene scelto come caso paradigmatico di dismissione industriale, per il quale si immaginano scenari di modificazione volti a favorire processi di densificazione e rarefazione delle strutture produttive.

### Parole chiave

Dismissione, abbandono, riciclo, produzione

<sup>1</sup> Giulia Setti, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, via Bonardi 3, Milano  
E-mail: giulia.setti@hotmail.it

### 1. PREMESSE SULL'ABBANDONO DI TESSUTI INDUSTRIALI

Le forme di dismissione che stanno interessando i tessuti industriali possono costituire un'importante **risorsa** per il territorio, in quanto permettono di indagare possibili scenari di recupero e trasformazione di luoghi in abbandono. Gli abbandoni che oggi toccano lo spazio industriale assumono una *scala* e una *dimensione* molto diversa dai fenomeni di dismissione industriale che hanno caratterizzato gli anni Ottanta. Se, in quegli anni, si costruiva la riflessione intorno a grandi **'vuoti urbani'** che richiedevano il ridisegno di intere porzioni di tessuto, oggi i vuoti e le discontinuità che emergono nei processi di dismissione sono interstiziali e minuti, intrecciandosi con condizioni di instabilità più diffuse. La dismissione provoca una perdita di senso che interessa manufatti industriali (e non), in particolare, le industrie hanno subito gravi processi di contrazione a causa della recente crisi economica che ha compromesso e modificato le attuali forme di produzione. Cambiano le forme di insediamento dei sistemi produttivi che tendono ad essere sempre più diffusi sul territorio, dispersi in una realtà produttiva nella quale "il territorio è diventato esso stesso luogo produttivo: territorio come fabbrica interconnesso a reti e processi dove si lavora comunicando" (cfr. Bonomi [1997]: 16). La fabbrica utilizza, dunque, le risorse che il territorio può mettere a disposizione: quali i sistemi di reti infrastrutturali o modalità di comunicazione più rapida di saperi e merci. Ecco che la dismissione non può più riguardare il solo manufatto, ma coinvolge un sistema più ampio che comprende anche il territorio e le sue reti di servizio. "La crisi, più che un attraversamento-adattamento, è una metamorfosi sospesa tra ciò che non è più e ciò che non è ancora" (cfr. Bonomi [2013]: 7), questo sottolinea la transizione, in corso, tra precedenti forme di lavoro autonomo, ormai abbandonate, e la necessità di costruire nuove forme di produzione che si integrino



Fig. 1 - Aubervilliers, forme radicali di dismissione industriale.

con le mutate condizioni economiche, sociali e territoriali.

Le *forme radicali* di dismissione che hanno segnato lo scenario contemporaneo hanno determinato la costruzione di nuovi paesaggi spesso gravemente compromessi da forme di inquinamento o abbandono e caratterizzate da rovine e scarti. Sono diverse le forme di abbandono possibili che riguardano i tessuti industriali; si abbandonano, infatti, interi impianti o porzioni più ridotte a causa della diminuzione delle attività, in alcuni casi si abbandonano edifici nuovi, mai utilizzati e, spesso, incompiuti; questi processi costruiscono scenari complessi sui quali il progetto deve saper intervenire.

Kevin Lynch sosteneva come **abbandono** e **declino** non rappresentassero uno stesso fenomeno: “L’abbandono è diverso dal declino che è una diminuzione graduale di valore o di vitalità. Il declino può portare all’abbandono, ma non necessariamente, né questo deve esser preceduto dal declino” (cfr. Southworth [1992]: 206). I processi di riconversione, che verranno descritti in seguito, guardano all’abbandono come ad una fase del ciclo di vita del

manufatto, non ne segnano la fine, ma al contrario, un nuovo possibile inizio.

Per molti versi, le attuali condizioni, che interessano anche i tessuti di Aubervilliers e Saint Denis, rappresentano una forma estremamente complessa di dismissione, nella quale si prefigurano forme di *‘dismissione senza ritorno’* che comportano un degrado esteso dei tessuti industriali, per i quali si rende difficile ipotizzare interventi di riuso o recupero. La dismissione agisce attraverso **corrosioni** puntuali di manufatti, spesso su tessuti generalmente già compromessi, qui i frammenti di industrie lentamente si spengono, a causa della cessazione delle attività previste. Le condizioni attuali mostrano come sia necessario superare le teorie di Serge Latouche sulle possibilità di una “decrescita serena” (cfr. Latouche [2008]), secondo la quale una rinuncia allo sviluppo sembra essere l’unica via possibile per far fronte alla crisi dei territori contemporanei, quanto immaginare nuovi strumenti e pratiche per intervenire sull’esistente e in contesti così fortemente danneggiati. Serve riconoscere come le forme attuali di dispersione rappresentino “una forma inedita di dismissione (...)”. Si tratta, in particolare, di “dinamiche di svuotamento e sottoutilizzo che investono anche gli spazi della produzione” (cfr. Bianchetti [2011]: 46) e che possono trasformare contesti, spesso marginali, in nuove risorse per lo spazio urbano.

## 2. FORME DI RICICLO

Come intervenire, dunque, su tessuti che appaiono discontinui e frammentati, privi di legami fra spazi costruiti e spazi aperti? Le strategie descritte per il caso di Aubervilliers intervengono attraverso diversi **gradi di rarefazione** e **densificazione** che si intersecano, modificando i tessuti esistenti e immaginando di conservare, in prima istanza, il carattere produttivo del contesto e, in secondo

luogo, di preservare manufatti in buone condizioni grazie a forme di riuso e **riciclo**. Se l'abbandono e il declino rappresentano fasi di un processo o del ciclo di vita a cui ciascun manufatto appartiene, allora questo comporta una continua modificazione del tessuto urbano che può accogliere nuovi cicli di vita in grado di reinventare il significato di manufatti dismessi. "Riciclare, dunque, non è semplicemente riusare, ma, seguendo l'analogia con il mondo organico, proporre un nuovo ciclo di vita, assumendo che di vita e di cicli si tratti e che l'analogia contenga ancora qualche utilità" (cfr. Viganò [2011]: 103), sostenendo la possibilità concreta di un *riciclo totale* di territori e oggetti in stato di abbandono. Numerose ricerche, condotte negli ultimi anni, hanno indagato i territori della dismissione, osservando sia i processi di contrazione di tessuti urbani e industriali sviluppatasi in America, sia le forme più recenti che hanno interessato il contesto europeo. E' una dismissione che non ha confini e che si estende, corrodendo spazi, tessuti e manufatti. Le ricerche sui *drosscapes* condotte da Alan Berger<sup>2</sup> mostrano l'estensione sempre maggiore che questo fenomeno sta assumendo, nonché la quantità di *scarti e rovine* che l'abbandono può produrre. Il processo descritto da Berger evidenzia, inoltre, come non sia soltanto lo spazio industriale ad essere interessato dal declino, ma come questo arrivi a toccare differenti forme di costruito. L'industria segna però le forme di dismissioni più imponenti ed invasive che modificano, spesso irrimediabilmente, il territorio, producendo paesaggi compromessi da scarti e rovine. Intervenire in contesti di questo genere richiede competenze trasversali, in grado di risarcire il suolo, prefigurando nuovi scenari produttivi. Lo spazio industriale e la fabbrica costituiscono uno *snodo* decisivo

<sup>2</sup> Si fa riferimento al testo di Alan Berger, *Drosscape. Wasting Land in Urban America* che studia e descrive con minuziosa attenzione le forme e l'estensione della dismissione industriale e urbana nei territori americani.

di usi, valori, norme e memorie che rende necessario riflettere sui modi con cui attuare riusi e ricicli che non cancellino l'identità del tessuto preesistente. La dismissione dei tessuti industriali contemporanei risente fortemente della *crisi economica* e della modificazione delle forme di produzione industriale sempre più orientate verso sistemi di condivisione di spazi e tecnologie. Le **contrazioni** dei tessuti urbani e industriali derivano da questo insieme di fattori diversi; le città riducono la loro estensione, lasciando scheletri che vengono ad essere progressivamente abbandonati. Questi fenomeni di riduzione e dispersione, detti anche processi di "shrinking cities" (cfr. Oswalt [2006a, 2006b]), hanno profondamente segnato il territorio americano, arrivando fino a portare al fallimento di alcune città, così come descritto dal recente caso di Detroit. Tali forme di contrazione interessano oggi anche i contesti europei, ed è proprio all'interno di questo scenario che si inserisce il contesto industriale di Aubervilliers.

### 3. DISMISSIONI INDUSTRIALI AD AUBERVILLIERS: UN MOSAICO DI FRAMMENTI

Il testo presenta una riflessione più approfondita intorno ad un caso *esemplare* di dismissione e degrado di tessuti industriali, si tratta dei territori francesi di Aubervilliers e Saint Denis collocati a nord del tessuto consolidato della città di Parigi, appena oltre la cintura del Boulevard Périphérique. Accanto alle considerazioni teoriche già sviluppate, si vuole costruire un'*indagine* su luoghi e tessuti interessati dai processi di *declino*, nonché sugli strumenti di cui il progetto deve riattrezzarsi per far fronte a contesti in dismissione, molto diversi da quelli che si erano delineati a ridosso degli anni Ottanta e Novanta.

Ad una prima ricognizione sui *caratteri* della dismissione indu-



Fig. 2-3 - Aubervilliers, campionature di tessuti industriali di diversa natura.

striale in Francia e, conseguentemente, sulle forme di industrializzazione che hanno definito i confini dei territori dell'industria di Aubervilliers, seguiranno alcune prefigurazioni di scenari, di *storie possibili* di modificazione dei territori in dismissione.<sup>3</sup> Un graduale processo di lettura e indagine del territorio ha portato ad utilizzare lo strumento della *"microstoria"*, concetto coniato da Carlo Ginzburg (1981), e qui utilizzato per descrivere soluzioni puntuali, in grado però di declinarsi in forme diverse per ridare qualità a sedimi estesi e discontinui.

*"La microstoria non si occupa di piccola storia, si occupa di storia in maniera analitica, con uno sguardo ravvicinato (...). Sotto la lente del microscopio si può mettere un'ala di libellula, o un pezzetto di pelle d'elefante. E' lo sguardo che conta; le domande che facciamo. Io penso che la microstoria ponga sempre, in maniera esplicita o implicita, un problema di generalizzazione. Si parte da un caso circoscritto (tutti i casi, grandi o piccoli, lo sono) per qualcosa di più generale"* (cfr. Ginzburg [1981])

I fenomeni di abbandono e declino sono segnati dalla presenza di *tempi diversi* che incidono sulle forme di degrado che colpiscono il territorio e i manufatti. In particolare, le forme di decadenza

<sup>3</sup> La ricerca sui territori di Aubervilliers nasce da un'indagine sul campo condotta tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013 che ha permesso di osservare direttamente le condizioni di dismissione e le forme di abbandono che hanno colpito questi contesti. L'esperienza condotta sul campo è frutto di uno periodo di ricerca svolto presso l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville. Le questioni che il caso studio presenta costituiscono delle domande aperte, prive di conclusioni certe, l'indagine non può dirsi conclusa, ma in continuo divenire.

del contesto francese sono arrivate ad interessare anche tessuti e suoli, determinando diverse intensità di compromissione di reti energetiche e infrastrutturali che hanno portato a gradi diversi di obsolescenza dei tessuti stessi.

Lo scenario di dismissione che si presenta è, senza dubbio, drammatico perché alla compromissione di manufatti, si associa una certa forma di *degrado sociale ed economico* che rende difficile pensare a processi di trasformazione più ampia e coordinata. La variabile temporale diviene 'lente' critica attraverso la quale osservare lo scenario industriale e le sue trasformazioni: a tempi diversi dell'abbandono rispondono differenti strategie progettuali che individuano, nei tessuti industriali di Aubervilliers, una **risorsa** futura per lo sviluppo del territorio. Percorrendo gli spazi di Aubervilliers, tra industrie in disuso e manufatti già oggetto di processi di riconversione, si percepisce una condizione di *incertezza e instabilità*, di discontinuità non tanto dello spazio costruito quanto degli usi, dei valori, delle memorie di luoghi che si spengono per parti, interrompendo improvvisamente la loro attività e trasformandosi in *rovine*.

Davanti a queste condizioni, il progetto deve ridefinire i propri strumenti; si prefigurano, dunque, scenari in cui *gradi di densificazione* e consolidamento del tessuto in dismissione si intreccino con *processi di rarefazione* e demolizione parziale delle strutture più obsolete.

La rinuncia, voluta, ad un *riciclo totale* nasce dalla constatazione della presenza di gradi di abbandono profondi che interessano parti del tessuto in oggetto, il cui recupero appare impensabile, se non a fronte di costi troppo elevati per il risarcimento del suolo stesso. Il processo di *consolidamento* di tessuti fragili, come quelli di Aubervilliers, può avvenire solo dopo aver compreso la necessità di agire per *interventi puntuali, discreti*, nei vuoti interstiziali



che la dismissione produce. Il declino dei tessuti di Aubervilliers mostra però, in questi ultimi anni, segnali di importante ripresa e di convivenza tra forme di produzione diverse, legate al commercio e allo stoccaggio di materiali, e sedimi industriali in disuso.

#### 4. DESCRIVERE LA DISMISSIONE

La comprensione dei caratteri del tessuto industriale di Aubervilliers è il primo atto conoscitivo e progettuale da compiere; la genesi della forma e della struttura delle banlieue dipende, in larga misura, dalla volontà di *decentrare* gli spazi della produzione, favorendone l'insediamento su terreni liberi, su cui le industrie potevano disporsi senza vincoli con l'esistente, considerando anche possibilità di espansione futura.

Il territorio di Aubervilliers conosce un *rapido sviluppo industriale* intorno all'Ottocento, quando la costruzione di una serie di industrie satura progressivamente lo spazio della piana; l'industrializzazione si sviluppa grazie alla presenza di infrastrutture, quali la ferrovia, in grado di garantire l'approvvigionamento delle materie prime. La densificazione che ha interessato il tessuto di Aubervilliers determina il carattere industriale e produttivo del contesto, la crescita dei tessuti industriali continua fino a ridosso del 1980, quando inizia a ridursi l'espansione e la nuova costruzione di luoghi destinati alla produzione. La saturazione quasi totale dello spazio della piana determina una nuova geografia di spazi produttivi che ha caratterizzato profondamente il rapporto con la città di Parigi. L'avvento della crisi economica e la riduzione della produzione data da 'industrie pesanti' ha determinato un lento declino e abbandono di parti del tessuto di cui si possono cogliere gli effetti. La strutturazione del lavoro cambia, si condividono spazi per ridurre i costi della produzione; i grandi impianti industriali sono soggetti a forme diverse di abbandono, anche a causa dell'inter-

ruzione delle attività produttive. La crisi che colpisce il tessuto di Aubervilliers non è soltanto riflesso della contrazione economica della produzione, quanto più una *crisi di senso e di significato* di spazi che perdono qualità e funzioni. Non si abbandonano, dunque, soltanto industrie o spazi produttivi, ma è una *forma di degrado molto più generalizzata* quella che sta colpendo questi contesti, che arriva ad interessare i suoli, le infrastrutture e le forme sociali che abitano questi luoghi.

Nello studio del contesto di Aubervilliers si è scelto di descrivere alcuni caratteri principali che determinano il paesaggio industriale della piana; in primo luogo, la ricerca osserva l'**estensione** delle superfici industriali che occupano, con scale e misure diverse, l'intero suolo disponibile. La *misura* diviene strumento di indagine e comparazione tra i tessuti industriali di Aubervilliers e i diversi spazi aperti del tessuto parigino, che presentano dimensioni simili al contesto di Aubervilliers, ad indicare una possibile corrispondenza tra condizioni differenti, sia urbane che industriali, ma reciprocamente confrontabili.

La *stratificazione* di sedimi e tipologie diverse consente di indagare le forme industriali e produttive che segnano il territorio, per individuare le possibili relazioni tra parti di un sistema che dialoga con sempre maggiore difficoltà. Infine, vengono descritti i *gradi di obsolescenza o di uso* di parte dei tessuti industriali scelti come caso campione. L'indagine, in questo caso, si è svolta sul campo, osservando le forme di abbandono e i modi in cui tali strutture venivano utilizzate o, in parte, dismesse.

#### 5. MISURARE LA DISMISSIONE: UN PROBLEMA DIMENSIONALE

"Misurare significa predisporre le distanze limite tra gli elementi;

equivale a determinare quella economia nella disposizione degli spazi che rappresenta il vero significato architettonico delle scelte tipologiche” (cfr. Purini [2000]: 82)

Gli impianti industriali emergono dal tessuto urbano in relazione alla loro dimensione, ed estensione; generalmente è la *scala* di questi oggetti a determinare una certa preoccupazione verso l'industria e le sue implicazioni sul territorio. Bernardo Secchi riconosceva, già negli anni Ottanta, il problema della dimensione dei vuoti in seguito alla demolizione/dismissione di impianti produttivi: “(...) dei vuoti cogliamo innanzitutto la dimensione e l'ubicazione e ciò è causa di disagio” (cfr. Secchi [1984]: 18)

La struttura dei sedimi industriali è il primo elemento che si coglie osservando le mappe delle città metropolitane, spesso relegate ai confini del tessuto urbanizzato, le aree industriali si identificano per grandi agglomerati simili la cui impronta segna il territorio.

Davanti al caso di Aubervilliers, si è cercato di affrontare il problema della scala dei manufatti industriali come premessa alle strategie di intervento che verranno successivamente definite. Può la misura essere *strumento* di ridefinizione dello spazio industriale, proprio perché in grado di leggere le variazioni tra spazio aperto e spazio costruito e le gerarchie presenti nel luogo?

*Misurare la dismissione*, dunque, significa studiare le proporzioni di tali ambiti in relazione alle grandi misure, ai capisaldi della città consolidata, a testimonianza di quanto la grande estensione di questi luoghi non sia una misura sconosciuta nella città. Significa individuare le relazioni e le distanze minime tra parti diverse di tessuti per capire come leggere le variazioni di scala dei vuoti per rapporto al costruito. Il contesto parigino diventa, dunque, il terreno di *sperimentazione/comparazione* tra le misure dell'industria e quelle del tessuto urbano.

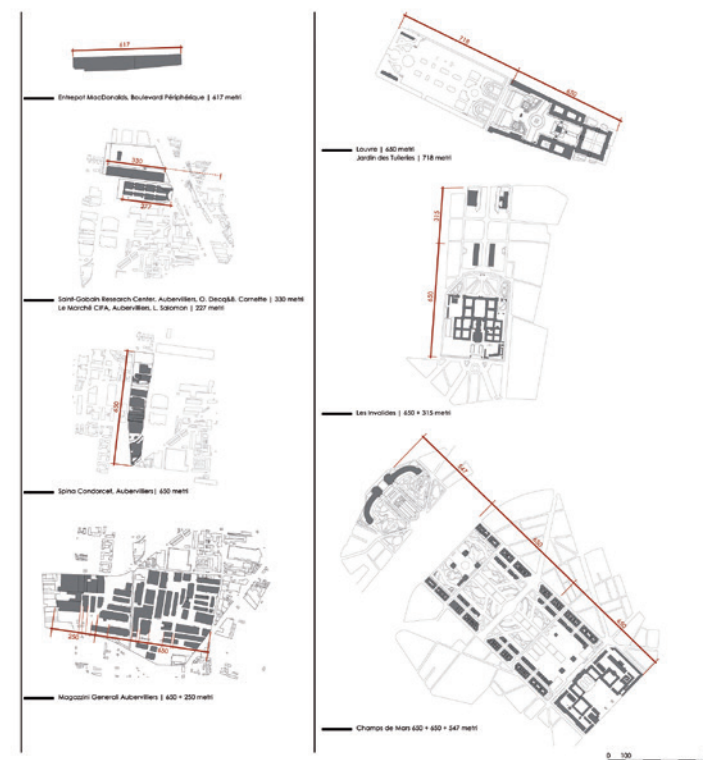


Fig. 4 - Comparazione tra gli impianti industriali di Aubervilliers e gli spazi aperti di Parigi.

L'indagine è stata sviluppata secondo due forme di confronto: da un lato, le industrie si misurano in relazione al sistema dei *grandi capisaldi* della città consolidata, dall'altro con il sistema dei *parchi urbani* di Parigi.

Si tratta di una vera e propria *campionatura/tassonomia* delle *grandi misure* del tessuto parigino: le *Champs de Mars*, la spina de *Les Invalides*, la centralità del Louvre e dell'asse che si sviluppa lungo le *Jardin du Tuileries*. Questi vengono messe in relazione alle *misure industriali* del settore di Aubervilliers: l'Entrepôt MacDonald, la spina del Campus Condorcet, sede del futuro centro universitario della città, il sistema dei Magazzini Generali

e la due strutture industriali recuperate, la *Saint Gobain Research Center* e *Le Marché CIFA*.

Si può osservare come la *grande misura* data dal sistema di spazi aperti, non rappresenti una questione sconosciuta nella costruzione della città, ma al contrario, la scala dei capisaldi individuati è comparabile all'estensione dei complessi industriali di Aubervilliers. Parallelamente, l'indagine si è concentrata sulla comparazione tra *misure dell'industria* e le misure dei parchi urbani parigini. Escludendo i parchi esterni alla cintura del Boulevard Périphérique, quali il Bois de Boulogne e il Bois de Vincennes, sono stati scelti come campione quattro *parchi urbani*: il *Parc des Buttes Chaumont*, le *Jardins des Plantes*, le *Jardin du Luxembourg* e il *parc de la Villette*. Si coglie una certa familiarità tra le grandi misure dei tessuti industriali e la costruzione del sistema di ampi spazi aperti che determinano l'immagine di Parigi, ciò che inquieta dei luoghi dell'industria è l'imponenza di queste strutture e la possibilità che lascino suoli compromessi e contaminati a causa dei processi industriali che vi vengono svolti.

## 6. TEMPI DELLA DISMISSIONE

I tessuti industriali di Aubervilliers mostrano la compresenza di differenti *gradi di obsolescenza* dei territori stessi, la dismissione si dà secondo *tempi diversi* che mostrano la complessità e l'incertezza dei tessuti coinvolti. La ricerca immagina di costruire nuovi scenari di riconversione per i territori di Aubervilliers, non attraverso un progetto concluso, ma prefigurando **'azioni progettuali'** legate allo stato di in cui versano i suoli coinvolti. Si è scelto, dunque, di intervenire sul suolo di Aubervilliers attraverso *due storie possibili*: una storia fatta di consolidamenti e **densificazioni** che si prefigura di conservare e trasformare l'esistente, al contempo, una storia parallela di **rarefazioni** e demolizioni, necessarie a liberare il



Fig. 5-6 - Aubervilliers, abbandoni e riconversioni possibili, Saint Gobain Research Center.

suolo da scarti e residui che non possono più essere riconvertiti. Intervenire in contesti di questo tipo, significa riflettere sul **ciclo di vita** di tessuti e manufatti che presentano gradi diversi di declino, prefigurando una “obsolescenza programmata” (cfr. Southworth [1992]: 236) così come è stata descritta da Kevin Lynch.

Camminando attraverso i capannoni industriali di varia forma e dimensione a partire dalla porta di Aubervilliers salendo a nord verso la rue du Landy, arrivando quasi a lambire lo Stade de France, si percepisce come il degrado e l'abbandono subiscano notevoli trasformazioni, determinando paesaggi estremamente differenti. Verso nord il tessuto viene corroso da processi di abbandono che portano ad una progressiva *fatiscenza* dei manufatti; le condizioni sociali che interessano questi luoghi ne mostrano la fragilità, l'intermittenza, le lacerazioni profonde vengono accentuate dalla presenza di pesanti infrastrutture che incrementano le separazioni tra la città e le sue periferie esterne.

In questo scenario, si coglie la presenza di un **tempo dell'abbandono** che interessa tutti quei territori sui quali la dismissione ha agito duramente, rendendo difficile ipotizzare possibili forme di riconversione. Dunque, a ciascun tempo della dismissione vengono associate possibili strategie progettuali volte a favorire il recupero urbano e sociale del contesto. Al tempo dell'abbandono si lega uno **scenario di più forte rarefazione** che riconosce la necessità di liberare e recuperare suoli occupati da lacerti e rovine, il cui stato di conservazione ne impedisce un nuovo utilizzo.

Un secondo tempo che emerge dalla lettura delle condizioni di Aubervilliers è detto **tempo dell'attesa** perché riguarda manufatti colti in una fase iniziale di degrado o abbandono, che possono essere cioè ancora recuperati. Sono luoghi che risultano dismessi in tempi recenti e che attendono di poter essere *'restituiti'* a nuovi

usi. Si apre uno scenario di **consolidamento parziale**, in cui a processi di demolizione selettiva si affiancano interventi di *recupero* o *riconversione* sui manufatti, quali addizioni di volumetrie o stratificazioni di linguaggi e forme diverse. Si può cogliere poi un **tempo della modificazione** che interessa quei tessuti industriali o produttivi già oggetto di processi di trasformazione più o meno radicale. Il tessuto di Aubervilliers è, infatti, oggetto di una serie di interventi di recupero e trasformazione del sedime industriale, volti a favorire la riqualificazione della periferia. I processi di modificazione riguardano però prevalentemente manufatti che possono ancora essere coinvolti in interventi trasformativi di **riuso** o **riciclo**.

Il tempo della modificazione riguarda manufatti e tessuti sui quali intervenire attraverso progressive densificazioni, volte a conservare le strutture esistenti. Qui la densificazione e il consolidamento dell'esistente riducono processi di demolizione e cancellazione totale.

Esiste poi un ulteriore 'momento' indagato nel territorio di Aubervilliers, che viene definito come **tempo della rigenerazione**, riguarda contesti in cui si interviene con nuove realizzazioni di insediamenti residenziali o di spazi destinati alla città, quali parchi urbani e strutture pubbliche. Attraverso interventi minuti si può cogliere la vivacità del tessuto di Aubervilliers che cerca di consolidarsi anche grazie a innesti nel tessuto esistente. I nuovi interventi sorgono, spesso, in seguito alla demolizione di strutture in dismissione; il suolo liberato rappresenta un'ulteriore risorsa che si affianca a quanto si può recuperare dell'esistente. Infine, viene descritto e prefigurato un ultimo tempo che segna gli interventi di consolidamento e rarefazione previsti nei tessuti di Aubervilliers: un tempo **oltre la dismissione**, attuale e documentata. Si tratta della possibilità concreta di immaginare una *seconda fase di riciclo* di

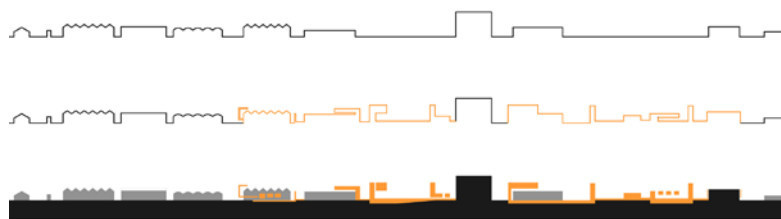


Fig. 7 - Aubervilliers, sezione urbana. Processi di densificazione dell'esistente.

manufatti industriali e produttivi, che sono stati già soggetti ad un precedente processo di trasformazione, ma che, in seguito ad ulteriori cambiamenti delle condizioni economiche e sociali, vedono profilarsi una **seconda stagione di dismissione** o abbandono. In questo contesto, la possibilità di attivare nuovi processi di riciclo permette di garantire successivi cicli di vita a strutture già soggette ad interventi di trasformazione. Il tessuto di Aubervilliers presenta, infatti, una forte compresenza di diverse stagioni di dismissione che rendono complesso l'intervento su tali tessuti.

Strategie di intervento: gradi di rarefazione/gradi di densificazione. Lo studio di possibili strategie modificative ha messo in evidenza come il problema del riciclo dei manufatti industriali di Aubervilliers non riguardi soltanto la scala dell'oggetto architettonico, ma determini una condizione più complessa nella quale il suolo stesso deve essere risanato. La dismissione in corso ha, infatti, provocato un forte degrado dei tessuti e delle reti energetiche ed infrastrutturali necessarie per garantire l'approvvigionamento dei servizi fondamentali.

Per questo serve costruire un *'suolo attrezzato'* capace di determinare l'ossatura dell'intero sistema. In tal senso, le strategie sviluppate di consolidamento e rarefazione rafforzano il legame tra spazi aperti e costruiti, lavorando anche nei vuoti interstiziali presenti. Se la demolizione può rappresentare uno strumento operativo importante utile per limitare le obsolescenze dei tessuti dismessi, questa può essere declinata in forme puntuali di **sostituzione** di parti, di **sottrazioni** che aprono vuoti decisivi nel tessuto urbano.

*Demolizione e costruzione* si intrecciano definendo una condizione di modificazione in cui si ridetermina il rapporto tra ciò che si aggiunge e ciò che si sottrae all'equilibrio esistente. In questo senso, studiare i termini del rapporto tra demolizione e costruzione *"significa considerare necessaria, ogni volta, una attribuzione di valore all'esistente in una continua rifondazione del sistema dei rapporti che lega tra loro gli elementi della città e ne rende percepibile l'identità"* sostiene Giuseppe Barbieri (Barbieri [1997]: 30). Una città che si costruisce attraverso successive stratificazioni, demolizioni e densificazioni è una città che non si dà in un tempo unico e stabilito, ma si definisce secondo fasi diverse. Il tessuto di Aubervilliers ben si presta ad una lettura stratigrafica di *tempi diversi* sia nella costruzione dello spazio urbano che nel suo uso. L'indagine è stata condotta attraverso alcune **sezioni** urbane significative, in grado di mostrare la compresenza di *diverse forme di dismissione*; per ogni condizione sono state individuate aree sensibili alla trasformazione su cui intervenire con gradi diversi di rarefazione e consolidamento.

Ad ogni sezione corrisponde uno **'scenario'** di modificazione che può costruirsi secondo tempi diversi, partendo da alcune demolizioni necessarie per giungere a processi di densificazione con inserimento di volumetrie che ridefiniscono il rapporto tra pieni e vuoti.

Gli interventi di **rarefazione** riguardano sia demolizioni o sostituzioni di parti di tessuto, sia azioni di sottrazione parziale su alcuni manufatti, necessarie per l'insediamento di nuove attività produttive. Insieme a questo, si determinano processi di consolidamento a seguito di **densificazioni** e addizioni, stratificazioni, sovrascritture e innesti sull'esistente. Gli innesti su edifici esistenti costruiscono nuovi scenari produttivi grazie all'inserimento di attività legate al commercio, alla ricerca scientifica o ad incubatori di impresa.



Fig. 8 - Aubervilliers, condizione di dismissione attuale.

Fig. 9 - Aubervilliers, scenario di modificazione: densificazioni e rarefazioni.

*Nuovi suoli* si sovrascrivono agli edifici recuperati, consentendo di avere spazio disponibile, oltre che consentire l'inserimento di dispositivi per la produzione energetica necessaria al mantenimento delle attività produttive e dei processi di riuso in corso. L'aggiunta di volumetrie consente una maggiore *mixité* di funzioni presenti nel territorio, non più soltanto rigidamente monofunzionale, ma innervato da strutture residenziali o di carattere pubblico che possano integrarsi con il tessuto esistente.

Nei punti in cui la demolizione libera i vuoti più estesi si può immaginare la costruzione di un '*suolo nuovo*', che recuperi e risarcisca le precedenti forme di inquinamento. Le strategie progettuali prefigurano il mantenimento del carattere 'industriale' o produttivo del territorio di Aubervilliers, riconoscono la *flessibilità* degli impianti industriali stessi e le loro possibilità di trasformazione.

L'ampia dismissione che ha colpito il tessuto di Aubervilliers ha generato una serie di *porosità interstiziali*, definite da abbandoni parziali, sottoutilizzi di insediamenti industriali o contrazioni delle attività economiche; è in questi spazi contesi e marginali che si decide di intervenire tramite saldature e ricuciture tra costruito e spazio aperto. La frammentazione del territorio di Aubervilliers deriva, in parte, dal passaggio ad una dimensione *diffusa* della fabbrica, che si estende sul territorio sfruttando le risorse di cui il luogo stesso dispone. Aldo Bonomi sostiene che: "Nel contesto di mondializzazione dell'economia, dove produrre significa competere, il territorio diventa l'ambiente complesso a cui l'impresa

ricorre in maniera selettiva per reperire quelle risorse esterne al ciclo che le sono necessarie per essere più competitiva: economie di urbanizzazione, comunicazione sociale, saperi, infrastrutture. In questo senso il territorio si fa fabbrica" (Bonomi [1997]: 18).

Per questo le forme di abbandono che hanno caratterizzato Aubervilliers assumono una **scala diversa**, la frammentazione dei luoghi dell'industria non ne frena l'espansione, il lavoro si scompone perché cambiano le condizioni economiche e i modi stessi di produrre; o cambiano i tipi di produzione e gli imprenditori coinvolti. **Nuove forme di produzione** che, con coraggio, si insediano nella piana di Saint Denis convivono con parti ormai spente e dismesse, in un contesto precario che vuole riattivare gli spazi abbandonati presenti. Il tessuto industriale di Aubervilliers mostra come le condizioni che determinano la dismissione siano radicalmente mutate rispetto alla stagione degli anni Ottanta. Ad ampie superfici che si liberavano completamente, si affiancano fratture interstiziali, degradi profondi dei suoli e discontinuità così estese da rendere impossibile una totale demolizione e nuova costruzione, prefigurando, al contrario, forme di recupero puntuale dell'esistente.

## 7. NUOVI SCENARI E CONCLUSIONI APERTE

Gli scenari trasformativi descritti e sperimentati sui tessuti di Aubervilliers invitano a riflettere sulle possibilità intrinseche di contesti in così forte mutamento; non vogliono fornire risposte e soluzioni definite, ma aprire **questioni** intorno al tema della dismissione industriale e delle possibili forme di conservazione di questa "risorsa urbana" (Viganò [2011]: 104). Le strategie proposte rappresentano un progetto 'aperto' che prefigura zone sensibili e processi di densificazione o rarefazione senza delineare, con precisione, le forme con cui tali architetture potranno essere declinate. Vengono

fornite alcune 'storie possibili' in grado di trasformare il tessuto esistente, pur conservando il carattere industriale e produttivo tipico di questi territori. L'idea di conservare il carattere produttivo del territorio nasce dalla lettura di un contesto che, come visto, è saldamente ancorato all'industria nella costruzione morfologica di spazi nati per essere produttivi; per questo si respingono alcune soluzioni progettuali che stravolgono completamente il carattere del luogo imponendovi altre regole e condizioni.

Gli interventi descritti nel capitolo mostrano una certa attenzione verso il *'costruire sul costruito'*, partendo dal consolidamento e dalla modificazione dell'esistente e rifiutando, al contempo, l'accettazione passiva della dismissione quale condizione propria del sistema e non più recuperabile. Gli interventi di consolidamento ipotizzati possono, dunque, essere condotti secondo tempi diversi, innervano puntualmente il territorio e consentirebbero l'inserimento di dispositivi per la produzione di energia in grado di garantire un miglior approvvigionamento dell'area. In un'ottica trasformativa, come quella descritta, appare necessario aprire il campo a nuove forme di produzione di *energia 'pulita'*, che consenta a ciascun impianto industriale di produrre autonomamente un certo apporto energetico.

Il *riciclo di tessuti industriali* mette in luce una serie di problematiche progettuali decisive, da un lato la necessità di lavorare sui **suoli**, oltre che sui manufatti, per evitare forme di decadenza delle infrastrutture e dei tessuti stessi, dall'altro i processi di modificazione non possono essere confinati al progetto di architettura. Devono, infatti, aprirsi e favorire una profonda **integrazione** con campi e discipline diverse, si pensi alla necessità di attuare interventi di bonifica per il risanamento dei suoli ed alle competenze specifiche necessarie in questo contesto. Lo *sguardo* sui fenomeni di dismissione industriale in corso mette in luce la necessità

di osservare i vuoti interstiziali, le piccole fratture, gli "spazi tra le cose"<sup>4</sup> come afferma Vittorio Gregotti, di recuperare le rovine e i residui che l'industria lascia alle sue spalle.

La ricerca apre, inoltre, ad un possibile confronto con le *imprese*, per comprendere come si possa conservare l'identità produttiva dei suoli industriali, oltre che per dare risposte concrete al problema incombente della dismissione. Una dismissione che assume proporzioni sempre più vaste, che arriva ad interessare intere città o parti di esse che vengono a mancare o che si contraggono, lasciando, alle loro spalle, frammenti e rovine di una stagione ormai conclusa. Determinare una **geografia della dismissione** significa riconoscere come tale fenomeno abbia assunto una scala vasta che interessa diversi territori europei, oltre che americani, per i quali si cerca di trovare risposte rapide ed efficaci capaci di recuperare ciò che viene abbandonato. Il progetto di architettura è chiamato a riattrezzarsi attraverso nuove metodologie e strumenti volti a indagare i caratteri delle dismissioni attuali, nonché a proporre strategie di intervento.

<sup>4</sup> Vittorio Gregotti parla dello "spazio tra le cose" durante una conferenza tenuta presso il Politecnico di Milano nel 2011, dal titolo "Architettura e postmetropoli".

## BIBLIOGRAFIA

- Barbieri G. 1997, *Tempo di demolire*, in Terranova A. 1997, *Il progetto della sottrazione*, F.lli Palombi, Roma.
- Berger A. 2006, *Drosscape. Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York.
- Bianchetti C. 2011, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma.
- Bonomi A. 2013, *Il capitalismo in-finito*, Einaudi, Torino.
- Bonomi A. 1997, *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Einaudi, Torino.
- Ginzburg C., Poni C. 1981, *La micro-histoire, Le Débat*.
- Latouche S. 2008, *Breve trattato sulla decrescita serena*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Oswalt P. 2006a, *Atlas of Shrinking Cities*, Ostfildern, Hatje Cantz Verlag.
- Oswalt P. 2006b, *Shrinking Cities. Vol.1 e 2, International Research*, Ostfildern-Ruit, Hatje Cantz Verlag.
- Purini F. 2000, *Comporre l'architettura*, GLF Editori Laterza, Roma.
- Secchi B. 1984, *La questione dei vuoti*, Casabella, n. 503.
- Southworth M. 1992, *Kevin Lynch. Deperire: rifiuti e spreco nella vita di uomini e città*, Cuen, Napoli.
- Viganò P. 2011, *Riciclare città*, in Ciorra P., Marini S. 2011, *Re-Cycle: strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano.



## INTERVENIRE SULLO SPAZIO “TRA LE COSE”

RIDEFINIZIONE ED INVENZIONE DI NUOVI LUOGHI URBANI CONDIVISI E DI  
NUOVI SIGNIFICATI COLLETTIVI, ANCHE DI CARATTERE TEMPORANEO

## UN PROGETTO DI MANUTENZIONE PER I TERRITORI URBANI

Baccarelli Marco Giuseppe<sup>1</sup>

### Abstract

Nel proporre la "manutenzione" come immagine alternativa al paradigma della crescita s'intende suggerire un progetto strategico e di lungo periodo che abbia cura delle qualità dei territori urbani e che a partire dall'esistente sappia proporre un processo di progressiva evoluzione.

L'oggetto della manutenzione è la città intesa come luogo pubblico. In particolare l'interesse è per la qualità urbana della città diffusa e per il potenziale ruolo strutturale di un sistema fondato sui suoi spazi vuoti.

### Parole chiave

Manutenzione, progetto, ricomposizione, incrementale.

---

<sup>1</sup> Politecnico di Milano  
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani  
Email: [marcobaccarelli@gmail.com](mailto:marcobaccarelli@gmail.com)

### 1. L'IDEA DELLA MANUTENZIONE

Concepire un *progetto di manutenzione* per i contemporanei "territori urbani"<sup>2</sup> significa anzitutto riconoscere la città stessa come progetto<sup>3</sup>. All'interno di questo lavoro, in particolare, tale affermazione si declina considerando gran parte dell'urbanizzazione diffusa come il prodotto di un progetto, spesso implicito<sup>4</sup>, frutto di una razionalità minimale<sup>5</sup>.

Quello dei territori contemporanei è dunque un *pattern* per cui si riconosce la necessità di una dimensione culturale, propria del progetto, in grado di recuperare degli orizzonti di senso, di farsi carico dell'attribuzione di significati e valori laddove una volta bastavano delle opposizioni dualistiche a distinguere città e campagna, pubblico e privato e così via. Oggi non ha senso considerare in modo disgiunto città consolidata e territori urbani; le trasformazioni urbane conseguenti ai processi di crescita e sviluppo pongono entrambi in una condizione di reciprocità imprescindibile. Ciò che avviene in quelli che sono stati i territori della dispersione è indissolubilmente legato ai nuclei consolidati e viceversa.

A partire, dunque, da tale dimensione culturale, la *manutenzione della città*, prima di esprimersi come pratica operativa, muove dal riconoscimento di quel progetto. Essa considera la città nella sua formazione continua nel corso del tempo e nel suo costante adeguamento all'evoluzione della società e riconosce nei territori urbani i caratteri propri della condizione contemporanea.

In questa condizione emergono, tra gli altri attributi, la frammentarietà e l'apparente omogeneità che si esprimono in una compre-

---

<sup>2</sup> Per ricostruire i significati dell'espressione "territori urbani" si veda Macchi Cassia C. (2008): pp. 248-251

<sup>3</sup> Aureli P. V., <http://thecityasaproject.org>; "The City as a Project" PhD program, Berlaghe institute

<sup>4</sup> Cfr. Dematteis G. (2002).

<sup>5</sup> Cfr. Secchi B. (1989).

senza spesso indifferente o forzata di determinati elementi. Parti del territorio sembrano essere caratterizzate da un'alternanza di usi regolati da opportunità a breve termine, altre parti sono consolidate e si configurano come invariati, altre ancora risultano residuali, come fossero al termine di un ciclo o in attesa di uno nuovo. Eppure, allo stesso tempo, vi è oggi la percezione del territorio in una visione d'insieme. È cioè possibile coglierlo come un ambiente finito e limitato, ormai tutto sotto la nostra utilizzazione. Se si considera la pervasività dello sviluppo urbano e il progressivo annullamento di ogni confine è dunque possibile concepire la costruzione di un paesaggio che accetti la frammentarietà nel tempo e nello spazio come un aspetto costitutivo e preminente della contemporaneità e che la veda come ricchezza di una dimensione complessiva e quindi di un disegno d'insieme.

La *manutenzione* è intesa al confronto con queste condizioni che sono proprie di gran parte dei palinsesti urbani, in particolar modo europei. Si tratta territori nei quali, la diffusione urbana delle grandi città, così come l'espansione dei piccoli centri che si uniscono in agglomerazioni, insieme alla crescita incrementale e puntuale che si genera dall'interno del territorio stesso<sup>6</sup>, stanno portando verso una progressiva saturazione degli spazi aperti.

All'interno di questa condizione la crescita incrementale, spesso per addizioni individuali, logora il capitale territoriale a scapito della qualità delle singole parti e in generale a scapito dell'integrità del sistema urbano complessivo. Infatti, da una parte vi è il consumo del capitale territoriale costituito precedentemente nella forma

6 La lettura dei caratteri della città contemporanea è il più delle volte ricondotta all'ipotesi della crescita "concentrica" o a quella a "macchia d'olio" dei nuclei urbani: Aymonino C. (1977). In realtà alcuni territori europei come, la Brianza, sono divenuti territori urbani attraverso un processo differente: Le campagne sono diventate urbane grazie alla loro prossimità alle infrastrutture e alla disponibilità di suoli per usi differenti da quello agricolo.

d'infrastrutture e paesaggio, sia di quello agricolo che di quello naturale, per realizzare la nuova espansione urbana. Dall'altra vi è il dispendio di risorse per la realizzazione, prima, e il mantenimento, poi, delle reti infrastrutturali capillarmente diffuse allo scopo di inseguire la dispersione insediativa. Ciò è particolarmente significativo se si considerano le infrastrutture della mobilità e le reti di distribuzione in capo alla gestione delle amministrazioni locali ma vale in generale per tutti gli spazi pubblici e per la rete ecologico-ambientale.

Il territorio Italiano è caratterizzato da una stretta relazione tra il reticolo infrastrutturale frutto di un secolare processo di costruzione, un ordito che tesse in modo fitto e capillare le zone pianeggianti e gli ambiti vallivi del paese, e le forme dell'urbanizzazione diffusa nei medesimi ambiti territoriali<sup>7</sup>. Si tratta di una trama minuta di tracciati rurali, strade comunali, ponti, canalizzazioni e acquedotti risalenti alle diverse fasi del lungo processo di costruzione del territorio che si prestava a svolgere il ruolo di supporto per l'edificazione. La costruzione in questi ambiti ha sfruttato puntualmente la possibilità di una localizzazione diffusa e generalmente debolmente gerarchizzata<sup>8</sup>.

Nel corso delle stagioni di urbanizzazione diffusa succedutesi dal dopoguerra<sup>9</sup>, il riuso di tale capitale fisso territoriale come supporto per l'edificazione ha guidato l'emergere di forme dell'urbanizzazione in continuità con l'assetto infrastrutturale preesistente. Si tratta di una città diffusa in cui si abita in modo allargato<sup>10</sup> legittimando

7 Cfr. Secchi B. (1996): pp. 27-36

8 Tra le differenti ricerche che hanno fatto emergere questo aspetto: Indovina F. (a cura di 1990). E anche: Tosi M.C. e Munarin S. (2001); Boeri S., Lanzani A. e Marini E. (1993); Pavia R. (2000).

9 Tra i molteplici lavori di riflessione e studio delle dinamiche di costruzione dei territori oggetto della dispersione e il riconoscimento di diversi cicli o stagioni: Lanzani A. (2003); Lanzani A., Pasqui G. (2011).

10 Per un approfondimento sul tema dei processi di territorializzazione in rapporto ai cicli circadiani

stili di vita e di lavoro propri di quei territori e che anzi hanno poi avuto la forza di influenzare quelli della città consolidata<sup>11</sup>.

La competizione territoriale come paradigma delle relazioni tra città, imposto dalla globalizzazione e recepito nel progetto europeo,<sup>12</sup> ha però evidenziato i limiti del modello italiano di territorializzazione del processo economico e sociale<sup>13</sup>. Le città si sono viste costrette a cercare un riposizionamento nella divisione internazionale del lavoro e ad adeguare le proprie strutture socio economiche alle condizioni istituzionali che si sono determinate in conseguenza a una serie di fattori, endogeni ed esogeni, imposti dall'internazionalizzazione economica. Sono di conseguenza emerse con maggior forza le criticità insite nel modello italiano anche nelle declinazioni che corrispondono alla città diffusa.

Inoltre si può riconoscere come i paradigmi disciplinari che si sono concentrati fondamentalmente sulla concettualizzazione di modelli reticolari siano risultati in definitiva coprenti rispetto una serie di questioni. In primo luogo rispetto a una pluralità di configurazioni territoriali solo superficialmente riconducibili a uno schema reticolare, come il caso dei territori del nord milanese. In secondo luogo in riferimento alla dimensione materiale e alle specificità dei nodi costitutivi di tali sistemi. Una certa attenzione sarebbe stata invece opportuna nel considerare quei campi, dove hanno trovato applicazione trasformazioni che, con la loro autonomia e autoreferenzialità nella costruzione incrementale, sembrano aver logorato gran parte del capitale fisso sociale che qualificava i territori stessi<sup>14</sup>.

si veda: Calafati, G. A. (2009).

11 Si veda: Macchi Cassia C. (2011), *Etica estetica e territorio*, Libraccio, Milano

12 Cfr. European Commission (2005), *Territorial state and perspectives of the European Union*, Scoping document and summary of political messages

13 Cfr. Calafati, G. A. (2009).

14 Sulla definizione di capitale fisso sociale (altrimenti CFS) e l'individuazione delle sue relazioni

La sottovalutazione del ruolo degli spazi del servizio pubblico e sociale nella formazione spaziale dei territori urbani della dispersione, corrisponde evidentemente allo stampo familistico del sistema di *welfare* italiano. Questo ha prodotto una sottocapitalizzazione dei contesti urbani e territoriali in cui nessuna armatura spaziale, pubblica o collettiva, sembra riuscire a produrre un ordine nei luoghi o a definire delle strutture territoriali riconoscibili.

Una sotto-capitalizzazione, in termini di spazi pubblici e infrastrutturazione, del territorio italiano e delle nostre città<sup>15</sup>, particolarmente rischiosa in un periodo storico di crescente competizione internazionale come quello che stiamo vivendo. A fronte di un largo e crescente volume di plusvalori nel lungo periodo d'oro del settore immobiliare che va dal 1996 al 2007, sta l'evidenza di una crescita asfittica della "città pubblica" in tutte le sue componenti di efficienza, vivibilità e solidarietà pur nella diversità delle specifiche situazioni locali<sup>16</sup>.

Di recente, a fronte di una sovrapproduzione edilizia, del consumo dei suoli e della concomitanza con l'attuale crisi economica, un'osservazione attenta delle dinamiche in atto in particolari ambiti del Paese ha fatto emergere la presenza pervasiva di edifici e capannoni vuoti, sfitti, invenduti, sottoutilizzati o in alcuni casi mai utilizzati. Con l'aprirsi di quella che sembra una nuova stagione dopo la crescita<sup>17</sup> che ha caratterizzato i territori della diffusione urbana, la disciplina urbanistica ha così ripreso a interrogarsi<sup>18</sup> su

con la costruzione dei territori, si vedano in particolare i contributi di: Lorenzo Bellicini, Cristina Bianchetti, Alberto Clementi e Bernardo Secchi in: Clementi A. a cura di (1996); e inoltre più recenti formulazioni in Camagni R. (2009).

15 Cfr. Calafati, G. A. (2009) cit.

16 Cfr. Camagni R (2011): pp. 9-10

17 Cfr. Lanzani A., Zanfi F. (2010): pp. 110-116.

18 Si fa riferimento alla precedente stagione di riflessioni disciplinari sulla "dismissione" delle aree industriali. Sulla necessità di vedere in modi nuovi rispetto ai paradigmi della modernità le aree

queste nuove forme dei fenomeni di dismissione, abbandono e sottoutilizzo.

Tornano dunque utili i temi che sono stati oggetto di una serie di riflessioni dell'urbanistica moderna, che aveva ragionato sugli spazi aperti e aveva concettualizzato la città nei termini di un'inversione tra pieni e vuoti. Nei territori del nord Italia come nel resto d'Europa, ad esempio, dopo la lunga fase della riconversione delle aree industriali che ha contrassegnato il dibattito sugli studi urbani negli anni '90, si apre ora una nuova stagione che rilancia il tema degli spazi vuoti. Nella messa a sistema dei vuoti, si realizza anche l'attenzione per gli spazi del *welfare*, le reti ecologiche e la difesa degli ambiti naturali, esprimendo così la continuità con una specificità culturale e disciplinare prettamente europea.

Tali temi sono tuttavia in parte da rivisitare. Anzitutto di fronte al rinnovarsi ed acuirsi della difficoltà nell'associare spazio pubblico a spazio aperto. Secondariamente per le problematiche nell'identificare il ruolo di spazi residuali, che sempre più diffusamente si vengono a determinare nei territori contemporanei di cui ci si occupa. Infine perché non sempre ai "vuoti" è possibile far corrispondere degli spazi aperti e in modo simmetrico ai "pieni" ricondurre dei volumi di spazi costruiti, e che non sono sempre riconducibili a dei volumi<sup>19</sup> (una volta che i primi siano intesi anche nel senso di spazi artificiali, costruiti, più o meno saturi di usi e funzioni e tra i secondi siano annoverati anche le edificazioni vuote o dismesse). Le parti del territorio, che possiamo associare ai "vuoti" siano essi, spazi residuali ai processi di urbanizzazione, oppure spazi aperti, oppure parti costruite ma svuotate nell'uso, stanno divenendo un

---

dismesse si veda tra gli altri: Olmo C. (1990).

<sup>19</sup> Per una interessante immagine-sfondo sulla porosità che mostra come la dismissione nella periferia nord di Milano costruisce uno scenario analogo alla densità del territorio brianzolo. Cfr. Mantia G. (2005)

materiale ordinario dei paesaggi urbani.

In assenza di una struttura complessiva questi brani del territorio saranno sempre più caratterizzati da processi trasformativi isolati o dissociati dal contesto contribuendo in modo significativo all'ulteriore frammentazione dello spazio. In molti casi, dunque, si delinea per il prossimo futuro una situazione in cui sarà sempre più probabile una difficile convivenza tra queste parti e il resto della città. Si tratta di nuovi attributi che si aggiungono alle condizioni dei territori contemporanei. Questo "equilibrio disordinato"<sup>20</sup> dello spazio, caratteristico in genere della città omogenea o città generica<sup>21</sup> così come dei territori della crescita incrementale<sup>22</sup>, in accordo con le tesi di Pope, non sembra causato solo dall'emergere di forze eccedenti, fuori controllo, ma più che altro dal proliferare di forze cui manca qualsiasi forma di organizzazione strutturale. E' però possibile intravedere una via di uscita nelle differenze potenziali che la riorganizzazione del "*residuum*", cioè il sistema dei "vuoti", potrebbe generare all'interno della "massa urbana". Sarà la logica del progetto a dover indicare la direzione verso cui la città, attraverso il trattamento del residuo, può tendere<sup>23</sup>.

## 2. IL CASO DELLA BRIANZA

In proposito mi sembra significativo fare riferimento al caso della Brianza milanese che nel corso del lavoro è individuato come campo d'indagine specifico e oggetto di progetto.

Qui i nuovi insediamenti sono stati costruiti tanto dalle espansioni dei nuclei urbani quanto dall'interno del suolo agricolo, già fittamente strutturato e puntualmente abitato. I singoli nuclei familiari

---

<sup>20</sup> Pope A. (1996).

<sup>21</sup> Koolhaas R. (1995).

<sup>22</sup> Come saranno di seguito definiti i territori urbani dell'area milanese, specie la Brianza.

<sup>23</sup> Pope A. (1996).

con le loro risorse umane e di capitali ne sono stati i principali artefici.

Quel processo di sviluppo incrementale cui si è fatto riferimento, spesso realizzato per costruzioni in autopromozione, ha interessato la miriade di molecole edilizie di cui è costituita la grana fine dell'urbanizzazione diffusa sul territorio. Tale crescita incrementale è stata in buona misura il risultato di una politica di mobilitazione individuale<sup>24</sup>, che puntava sull'iniziativa dei singoli, appunto, per uno sviluppo generale<sup>25</sup>, senza dover affrontare impegnativi investimenti e allocando così preziose risorse in altre direzioni<sup>26</sup>. Ma al contempo è stata anche l'esito della convenienza degli abitanti che in quel processo esprimevano la loro autonomia e ricercavano interessi personali beneficiando di condizioni di permissivismo<sup>27</sup>.

Tuttavia quella ricchezza distribuita sul territorio che ha permesso agli abitanti del territorio milanese di realizzare il loro "progetto implicito"<sup>28</sup>, sembra ora essere assorbita, bloccata, talora esaurita<sup>29</sup>.

Oggi gli attori di quei processi sembrano essere cambiati; da una

24 Per "mobilitazione individualistica" si veda: Pizzorno A. (1974).

25 Cfr. Fuà G. e Zacchia C. a cura di (1983); ed anche: Bonomi A. (1997).

26 In Secchi B. 1994, Il territorio abbandonato .4, Casabella n 618 p. 19, l'Autore sostiene, facendo riferimento alle ricerche di Fuà G. E Vitali O. degli anni '60, che la quota di risorse destinata alla formazione di capitale fisso dal dopoguerra in avanti sia stata anormalmente bassa e particolarmente mal utilizzata e che la stessa quota non regga il confronto con quella del periodo di sviluppo precedente come per il periodo "giolittiano".

27 Riguardo i collegamenti tra processi incrementali e mobilitazione individualista e il progressivo degrado del capitale fisso sociale urbano in relazione alla competizione tra città in Europa, si fa riferimento a Secchi B. (1996)

28 Dematteis G. (2002).

29 «È generalmente mancata in Europa ed in particolare nel nostro paese la consapevolezza dell'importanza, per la costruzione della città e della società contemporanee, di ciò che un tempo si indicava appunto coi termini di capitale fisso sociale.» Cfr. Secchi B. (1991): p. 23

"razionalità minimale"<sup>30</sup> si è passati a una "razionalità di settore"<sup>31</sup>. Sempre più le trasformazioni risultano essere prodotte da una rete di attori "specializzati" che in molti casi costruiscono, nel mercato immobiliare, le domande per l'offerta realizzata.

Nel proporre questo ragionamento sul caso della Brianza è necessario riconoscere la diversità rispetto a un immaginario prevalente sul fenomeno. Essa non è mai stata ed è ancora adesso lontana dall'essere un suburbio o l'esito di un processo di *sprawl* nel senso inteso dalla letteratura disciplinare internazionale. Le discordanze che è possibile riscontrare negli esiti del caso brianzolo, su tutte una maggiore articolazione spaziale con una prevalente *mixité* funzionale, sono conseguenza di una differenza nella struttura del territorio e dei fenomeni che vi hanno avuto luogo.

Per contro, in quei processi di territorializzazione, si rilevano degli elementi di criticità che stanno consolidandosi a loro volta come fatti strutturali del quadro territoriale. Da una parte, va riducendosi il ruolo dell'autopromozione familiare e della piccola impresa. Dall'altra, sono sempre più numerosi i casi di sottoutilizzo, dismissione e non-finito, che sono diffusi nel patrimonio costruito sul territorio e che sembrano esprimere una domanda che tuttavia stenta a trovare risposta nelle politiche così come nelle esperienze progettuali.

A questi fattori si affianca la messa in discussione di alcuni aspetti dei precedenti modelli insediativi che hanno segnato la diffusione urbana. Per un verso, l'affermarsi di nuovi immaginari abitativi corrisponde all'emergente senso di delusione, alla mancanza di servizi e al crescente senso d'insicurezza legati alla residenza isolata su lotto e alle lottizzazioni monofunzionali a bassa densità. Per altri versi, a denunciare la progressiva perdita di qualità di quei

30 Secchi B. (1989).

31 Questione trattata chiaramente in Lanzani A. (2003): p. 84.

modelli, sono l'affaticamento legato alla mobilità pendolare resa sempre più difficile e dispendiosa.

Vi è poi l'emergere di una coscienza ecologica e l'affermarsi di nuove sensibilità nei confronti del paesaggio che impongono un crescente peso alla componente ambientale all'interno della dimensione del benessere e del *comfort* richiesto dagli abitanti. Proprio la maggiore attenzione rispetto alle questioni ecologiche sembra però scontrarsi con un impoverimento delle qualità ambientali, esito dei processi di territorializzazione che hanno avuto luogo negli ultimi.

Queste considerazioni testimoniano, in definitiva, la difficoltà odierna a ricondurre i fenomeni in atto sul territorio, alle figure messe a punto nella vasta letteratura che fino ad oggi si è dedicata al fenomeno dell'urbanizzazione diffusa in Italia. In ogni caso, le nuove condizioni evidenziano una sorta d'inerzia delle narrazioni più consolidate, una loro progressiva difficoltà a dar conto del presente e orientare riflessioni sul futuro, e richiedono di aggiornarne le chiavi di lettura... Si ritiene dunque necessario considerare che, oggi, quelle immagini che hanno cercato d'interpretare i processi generativi e i materiali costitutivi della "città diffusa", non sono forse più sufficienti a coglierne tutte le recenti dinamiche di trasformazione.

Nella tesi proposta, quella della "manutenzione" sembra allora potersi configurare come un'immagine di contrasto a quella della crescita, utile a distinguere e interpretare le condizioni che stanno emergendo oltre la dispersione.

L'irreversibilità dei fenomeni in atto che accompagnano il consumo di suolo, la sottocapitalizzazione e le loro conseguenze sulla qualità urbana, costringono, dunque, a un'urgente e reale inversione di tendenza. Per questo si ritiene che la ricerca di forme qualitative di convivenza puntuale e diffusa con i luoghi della dismissione e

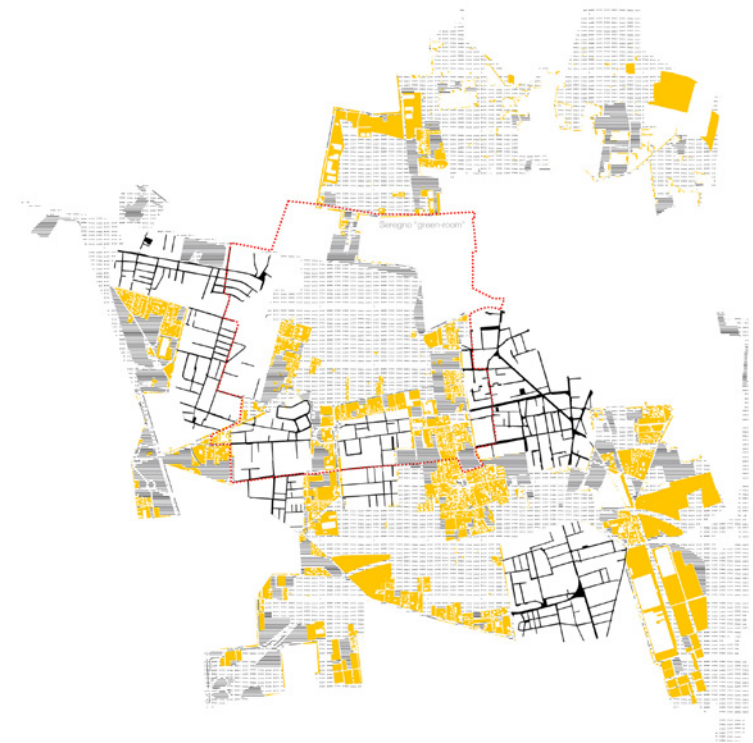


Fig. 1 - Progetto di manutenzione della Brianza  
Il pattern degli spazi vuoti di "proximità" in relazione con i grandi spazi aperti (le stanze) e i nuclei delle centralità (rappresentazione dell'autore)

dell'abbandono, insieme con la messa a punto d'inediti modelli per l'adeguamento ai nuovi processi di trasformazione, costituiranno, nel prossimo futuro, un tema prioritario per la riqualificazione territoriale in diverse realtà, non solo per il territorio brianzolo.

Occorre pertanto spostare con urgenza l'attenzione dalle letture sulla crescita tradizionalmente intesa a letture più attente ai segnali contraddittori della contemporaneità e centrare il piano d'azione sul progetto.

Un progetto diverso, rispetto a quello del dibattito sui recinti indu-

striali dismessi ai limiti delle città, che si sforza di misurarsi con le narrazioni disciplinari e le più recenti esperienze di rinnovamento urbano dello *sprawl* nordamericano o quelle delle "*shrinking-cities*" tedesche<sup>32</sup>, elaborando però un'immagine strategica specificamente calibrata sulle condizioni del contesto locale. Un progetto che, all'interno del più generale dibattito sulla nuova questione urbana, mira a sostenere una specifica riflessione sulla ricomposizione infrastrutturale e insediativa di quei territori della dispersione "dopo la crescita"<sup>33</sup>.

### 3. IL PROGETTO DI MANUTENZIONE

La "manutenzione", dunque, oltre a posizionarsi sul piano dei discorsi, si ritiene debba recuperare la dimensione di un progetto per il territorio, un agire concreto. Deve poter contare su progetti per la città, per la costruzione di spazi del *welfarespace* rispetto ai quali ricalibrare il proprio intervento nel quadro complessivo delle trasformazioni.

Si ritiene inoltre che solo un progetto per la città possa contenere al suo interno tanto "la dimensione quantitativa" quanto quella "qualitativa" necessarie entrambe alla formazione di un rinnovato capitale urbano e che solo un progetto, il più possibile condiviso, possa interpretare le condizioni attuali per poi configurare scenari di lungo periodo sui quali le scelte per l'accumulazione di tale capitale potrebbero essere misurate<sup>34</sup>.

32 Per un contributo comprensivo di questi studi si veda Oswald P. (a cura di) 2005

33 Cfr. De Geyteer X. (2002); E anche: "Dopo la crescita. Ipotesi di riscrittura per i territori della dispersione" Workshop di Progettazione e di Ricerca organizzato dal prof.ssa Patrizia Gabellini presso il Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società, A.A. 2009/2010, nell'ambito del Dottorato di Ricerca in Governo e Progettazione del Territorio sotto il coordinamento del prof. Fausto Curti.; E ancora: Lanzani A. e Zanfi F. (2010): 110-116

34 «Il progetto è strettamente necessario come conseguenza delle caratteristiche del capitale urbano- un insieme di elementi-fondo altamente eterogeneo, non malleabile, con un elevato grado

Il "progetto di manutenzione" passa dunque attraverso l'individuazione di una configurazione concreta e strutturale, d'infrastrutture e spazi aperti, riconducibile alla porzione più collettiva della dimensione fisica del capitale territoriale. Attraverso questo sistema, definito come un'invariante per lo sviluppo del territorio, il progetto si fa poi carico di mettere a sistema anche quei luoghi più o meno residuali che possono essere assimilati a dei vuoti all'interno del tessuto edificato.

A differenza dei singoli frammenti che compongono i "pieni" del *pattern* urbano, per cui è sempre più difficile se non addirittura poco sensato prevedere e controllare le trasformazioni, per il sistema d'infrastrutture e di spazi vuoti di cui si sta parlando è invece possibile pensare a una regia, a una visione d'insieme.

Ciò significa concepire una struttura di spazi d'interesse collettivo non necessariamente definita in modo rigido e immutabile nel suo assetto formale, ma definita in modo strutturale nel suo ruolo e nella sua configurazione spaziale. Come le figure disegnate dai *pattern* dei "campi relazionali"<sup>35</sup>, i *cluster* del *pattern*, possono riorganizzarsi nella loro specifica e individuale composizione in modo indipendente rispetto al quadro complessivo, perché le proprietà e la configurazione generale permangono adattandosi alle trasformazioni interne. Anche per quanto riguarda questa parte del sistema (il *pattern*) il valore strutturante è quello di configurare una visione d'insieme e di contrapporsi all'autonomia e all'individualità dei singoli frammenti. Questo non implica la necessità di gerarchizzazione e quindi la rinuncia all'isotropia quale principio fondativo dei territori contemporanei. La convinzione è piuttosto che sia

di specificità e il cui valore si alimenta in modo inscindibile alla forma e alla funzionalità dei singoli elementi che lo compongono»; Calafati A. (2009): p. 16

35 Si vedano i tanti esempi di immagini dei "*field condition*", come quelle prodotte dalle ricerche di Stan Allen, Allen S. (2000); e Allen S. (1999).



Figura 3

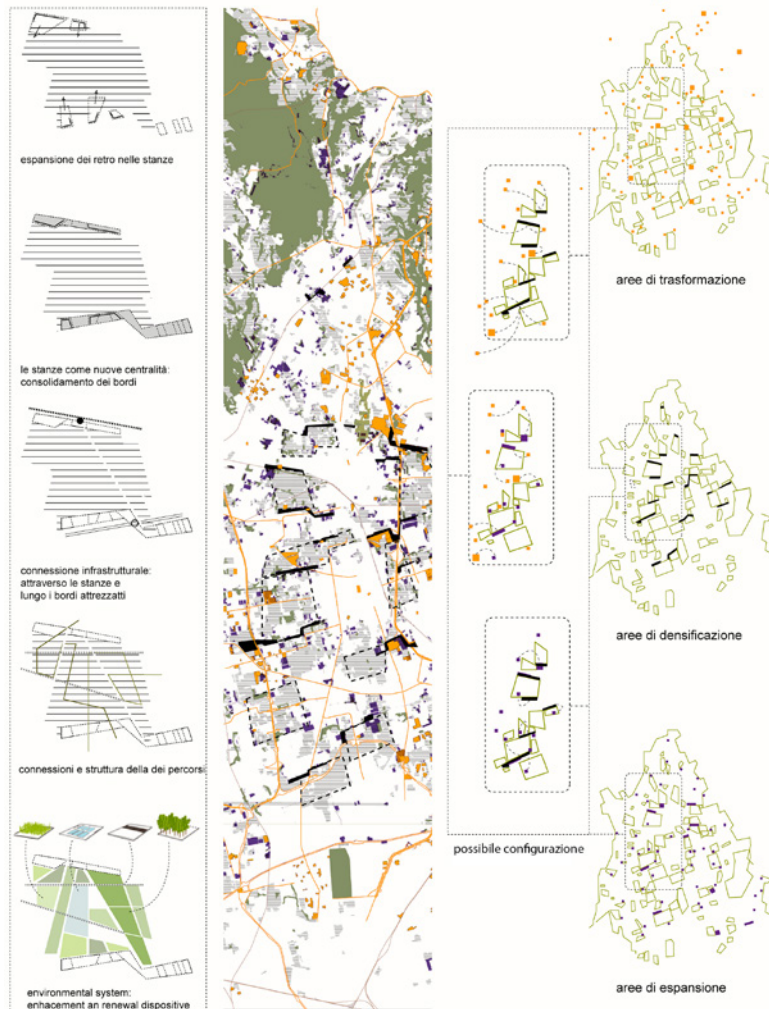


Fig. 2 - Esplorazione progettuale: la "Stanza di Seregno"  
 Rappresentazione della trama infrastrutturale dei tessuti abitati (in nero) e degli isolati influenzati da trasformazioni (in giallo) in rapporto agli spazi aperti (in tratteggio) (elaborazione dell'autore).

oggi possibile, attraverso il progetto, superare le retoriche della

Figura 1

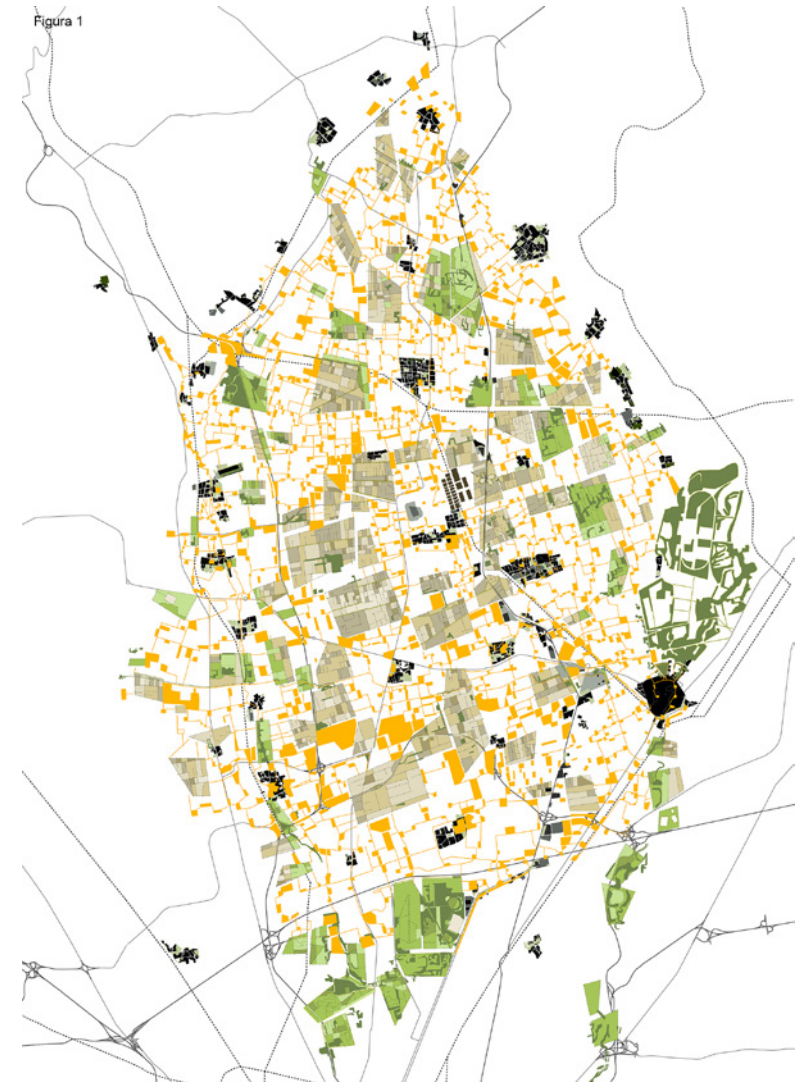


Fig. 3 - Progetto di manutenzione della Brianza  
 Strategie. (tavola dell'autore)

frammentazione e insieme della "fine dello spazio pubblico" come sistema spaziale riconoscibile, operando piuttosto nella direzione di una sua diversa configurazione anche all'interno di territori de-

bolmente strutturati.

Più concretamente, il progetto di manutenzione individua tre possibili obiettivi generali da perseguire in forma incrementale ma al tempo stesso integrata sui quali la "manutenzione" dovrebbe esprimersi<sup>36</sup>.

Il riassetto del sistema infrastrutturale dei territori urbani: non necessariamente attraverso la realizzazione di "grandi opere" piuttosto per mezzo di una differente strutturazione gerarchica sia dei sistemi della mobilità sia delle reti di distribuzione e raccolta; l'implementazione dei sistemi esistenti dove questi risultino deficitari; l'integrazione dei vari dispositivi individuali alle reti pubbliche; l'uso di dispositivi di compensazione ambientale.

La più generale riorganizzazione dello spazio aperto sia negli spazi di prossimità che nella rete ambientale locale e territoriale. In particolare il mantenimento degli spazi aperti interstiziali all'interno di una rete ecologica e di fruizione in grado di restituire una complessità paesistica, e di dare risposta alle esigenze di benessere collettivo con investimenti più contenuti che nelle tradizionali strutture di *welfare* urbano.

La riconversione del patrimonio edilizio obsoleto che non corrisponde più alle attuali esigenze degli stili di vita contemporanei o che non risulta sostenibile in termini di esternalità negative prodotte (sia dal punto di vista sociale che ecologico)

A partire dall'intervento diretto su un sistema articolato ed eterogeneo di spazi, riconosciuti sostanzialmente come "vuoti" e definibili come centralità piuttosto che come residualità, il progetto della manutenzione è dunque pensato, per esercitare un'influenza indiretta sul resto dei tessuti che compongono il territorio.

Ciò sta a intendere che il progetto di alcune parti di territorio, nel

caso specifico dell'armatura strutturale degli spazi che concorrono alla formazione del capitale territoriale, può essere concepito per avere effetti sulla qualità e sul carattere delle trasformazioni di altre parti del territorio non direttamente coinvolte dall'intervento della manutenzione, ma in connessione o in prossimità al sistema strutturale.

Nello sforzo di perseguire processi di territorializzazione maggiormente sostenibili, la questione del disincentivo al consumo di suolo, così come il tema della costruzione di spazi del *welfare* materiale, dovrebbero quindi accompagnarsi a una politica di riqualificazione dell'esistente, anche nello spazio tra gli edifici. In questo senso l'intervento di sviluppo urbano dovrebbe legarsi a politiche che favoriscano un ridisegno dello spazio aperto più prossimo dove la "manutenzione" possa essere intesa come un progetto di modificazione che, basandosi sull'idea di fare il miglior uso delle trasformazioni individuali, implichi l'adozione di uno scenario comune condiviso.

Ciò può essere definito come una forma d'intervento che, a partire dallo spazio agricolo periurbano, dai parchi, dai giardini, passando per le strade, i canali, fino ai piccoli spazi aperti interclusi nei tessuti che s'intrecciano con essi, investa non solo lo spazio pubblico ma eserciti anche un'influenza sull'autonomia del singolo lotto.

La manutenzione è dunque da intendersi come un processo di trasformazione a lungo termine e da attuarsi incrementalmente, come incrementale e di lungo periodo è stata la formazione dei territori cui si riferisce. Questo processo muove a partire dall'accettazione delle condizioni attuali e delle dinamiche a esse legate, ma è aperto al rinnovamento e persegue con lungimiranza la realizzazione di un rinnovamento strutturale attraverso un'immagine strategica.

<sup>36</sup> Per una più completa trattazione di questi temi si fa riferimento a Bernardo Secchi in "Il territorio abbandonato 4", Casabella, 618 (1994): 18-19

#### 4. CONCLUSIONE

Nel tentativo di ricomporre le narrative disciplinari con la realtà osservata, si è potuto concludere che, nonostante il riconoscimento della "città diffusa" sia consolidato nelle sedi istituzionali e accademiche da tempo, è stato accumulato un ritardo nel riconoscere altri elementi nel frattempo emergenti. A fronte della maturata consapevolezza riguardo alle problematiche della dispersione urbana, non vi è stata, nella pratica, un'adeguata capacità di gestire il problema dell'eccessiva estensione della massa edilizia che ha nel contempo assunto proporzioni senza precedenti.

Gli spazi aperti tra le conurbazioni si sono progressivamente assottigliati fino, in molti casi, a scomparire. Si è contestualmente accumulata una sovrapproduzione di manufatti e suoli urbanizzati di vario tipo che difficilmente potranno essere smaltite o ridimensionate. Osservando oggi i territori urbani, ci si può così trovare di fronte a nuovi "paesaggi dell'abbandono e del degrado"<sup>37</sup>, costituiti da opere incompiute o dismesse sparse all'interno del territorio.

Si pone dunque il problema di come affrontare una probabile convivenza problematica tra nuova edificazione e abbandono puntuale e più in generale s'impone l'urgenza di una riflessione su modelli, alternativi e complementari agli attuali, che per lo sviluppo dei territori urbani sappiano guardare oltre la crescita.

La città continuamente rinnova la propria essenza e la propria presenza nel costituirsi del suo insieme, per questo, nella prospettiva del progetto di manutenzione non si tratta più di ragionare su di essa in ragione della crescita ma piuttosto nel senso di una cura costante e di un suo progressivo adeguamento.

Il "progetto di manutenzione" significa rapportarsi con la complessità dei frammenti e con la molteplicità delle connotazioni, spaziali

e relazionali, delle diverse parti. Esso presuppone quadri strutturali che definiscano la convivenza tra parti attive, abbandonate, e residuali compresenti all'interno della città contemporanea. Ciò sottende un'immagine della città articolata e complessa che non rinnega le differenze e tenta di superare diversità e distanze. Ed anche una concezione del progetto come strumento capace di sviluppare nuove capacità interpretative e dispositive. Manutenzione significa prendersi cura e mantenere la città, rinnovandone i valori di urbanità, in un processo di incrementale trasformazione sul lungo periodo.

---

37 Cfr. Lanzani A. (2010b)

## BIBLIOGRAFIA

- Allen S. 1999, *Points+lines. Diagrams and projects for the city*, Princeton architectural press, New York
- Allen S. 2000, *Practice: architecture, technique and representation*, Routledge, London,
- Aymonino C. 1977, *Lo studio dei fenomeni urbani*, Officina Edizioni, Roma.
- Baccarelli M G. 2013, *Manutenzione. Un progetto della città oltre la crisi*; coordinatore Folli M.G.; tutor Secchi M.; Politecnico di Milano, Dottorato in Architettura Urbanistica Conservazione e luoghi dell'abitare e del Paesaggio, Ciclo 24., A.A. 2010-2012
- Bachtin M. 1979, *Estetica e romanzo*, Einaudi, Torino
- Baiocco R., 2011, "Urbanistica e nuove politiche sociali del servizio. Oltre gli standard tra qualità urbana e sociale"; in Munarin S. e Isosi M., (a cura di), *Spazi del Welfare*, Quodlibet Studio, Macerata, pp.124-133
- Boeri S., Lanzani A. e Marini E. 1993, *Il territorio che cambia*, Segesta, Milano
- Bonomi A. 1997, *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Einaudi, Torino
- Bozzuto P. et al. 2008, *Q4 Storie del futuro*, Officina, Roma
- Calafati G. A. 2009, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma
- Camagni R. 2009, *Per un concetto di capitale territoriale*, in Borri D., Ferlaino L. (a cura di) 2009, *Crescita e sviluppo regionale: Strumenti, sistemi, azioni*. Franco Angeli, Milano
- Camagni R 2011, (*prefazione*), in Micelli E. (2011) *La gestione dei piani urbanistici- perequazione, accordi, incentivi*, Marsilio Editori Venezia ,pg 9-10
- Clementi A. a cura di (1996, *Infrastrutture e piani urbanistici*. Fratelli Palombi Ed., Roma
- Corboz A. 1985, "Il territorio come palinsesto", in *Casabella n. 516*, settembre 1985
- Corboz A. 1998, "L' ipercittà", in Viganò P., (a cura di 2004) *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano
- De Geyteer X. 2002, *After Sprawl: Research for the contemporary city*; NAI Publishers, Rotterdam
- Dematteis G. 2002, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milano
- Donadieu P. 1999, *Campagnes urbaines*; Actes Sus, Paris; trad. it. 2006, *Campagne Urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma, 2006
- Fuà G. e Zacchia C. (a cura di) 1983 *Industrializzazione senza fratture*, il Mulino, Bologna
- Fonseca J. W. 1977, "Semi-urban Landscape", in *Landscape*, vo1.21, n.3, Spring-Summer
- Hetherington K. 1997, *The badlands of Modernity. Heterotopia and sodal ordering*, Routledge, New York
- Indovina F. (a cura di) 1990, *La città diffusa*, Daest. Venezia

Infussi F. (coord.) et al. 2006, *Territori intermedi della regione urbana milanese. Abitabilità al futuro e nuovi scenari possibili per un campo territoriale fuori fuoco*, proposta di ricerca su bando PRIN 2007, Politecnico di Milano, Milano.

Lanzani A. 2003, *I paesaggi Italiani*. Meltemi Ed., Roma

Lanzani A., Zanfi F. 2010a, "Dopo la crescita: per una diversa agenda di ricerca", in *Territorio*, n. 53, pp. 110-116.

Lanzani A. 2010b. *In cammino nel Paesaggio*. Carocci, Roma

Lanzani A., Pasqui G. 2011, *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Franco Angeli, Milano

Koolhaas R. 1995, "Generi c City", in O.M.A. - R. Koolhaas, Bruce Mau 1995, *S,M,L,XL*, 010 Publishers, Rotterdam; ed. 2002 Monacelli Press, New York.

Macchi Cassia C. 2008, "Differenti sguardi per un territorio urbano", in Macchi Cassia C., Ischia U. (a cura di), *Architettura e territorio. Una ricerca attraverso il progetto*. Forum, Tavagnacco, Udine. pp. 248-251

Macchi Cassia C. 2011, "Il cuore della città", in Macchi Cassia C. 2011, *Etica estetica e territorio*, Libraccio, Milano, p. 33

Mantia G. 2005 *Porosità: Concetti e figure*; tesi di dottorato, coordinatore Secchi B.; tutor Macchi Cassia C., Vigano P.; Università IUAV di Venezia, Dottorato in Urbanistica, ciclo 17, A.A. 2001-2002

Munarin S. 2009, "Città Welfare space, pratiche relazionali: immaginare nuovi eccipienti urbani", in *Urbanistica* 139, pp. 110

Olmo C. 1990, "Tracce, segni, imperfezioni", in Boeri S. (a cura

di 1990) *I territori abbandonati*, Rassegna n.42

Oswalt P. (a cura di) 2005, *Shrinking Cities vol. 1: International Research*, Hatje Cantz, Ostfildern

1996, *Ladders*, Princeton architectural press, New York

Pavia R. 2000, *Marche figure e luoghi della trasformazione*, Palombi, Roma

Pizzorno A. 1974, *I ceti medi nel meccanismo del consenso*. In Cavazza F. L., Gaubard S. R. a cura di (1974). Il caso italiano. Garzanti, Milano

Rogers E.N., (1954), Continuità, editoriale in *Casabella* n. 199, pp. 2-3, ried. In L. Molinari, (a cura di 1997, *Esperienza dell'architettura*, Skirà, Milano, pp. 92-95.

Secchi B. 1989, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino

Secchi B. 1991, Barcellona e le altre. *Casabella* n. 585 p. 23

Secchi B. 1994, *Il territorio abbandonato* 4, in *Casabella*, 618 (1994): 18-19

Secchi B. 1996, *Un'interpretazione delle fasi più recenti dello sviluppo italiano: la formazione della città diffusa ed il ruolo delle infrastrutture*, in Clementi A. (a cura di) 1996, *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma Sieverts T. 1999, *Zwischenstadt*, Birkhauser, Zurich; trad.eng. Secchi M. 2012, "Conservazione e diritto alla città", in Atti della XV Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti, L'urbanistica che cambia. Rischi e valori, Pescara, 10-11 maggio 2012, in *Planum. The Journal of Urbanism*, n.25, vol.2/2012, www.planum.net ISSN: 1723-0993

Sieverts T. (1999), *Zwischenstadt*, Birkhauser, Zurich; trad.eng. 2003, *Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt*, Spoon Press, Oxon

Tosi M.C. e Munarin S. 2001, *Tracce di città*, Franco Angeli, Milano

#### SITOGRAFIA

Aureli P. V., "The City as a Project" PhD program, Berlaghe institute

<http://www.thecityasaproject.org>

## SMALL SCALE LANDSCAPES: RIPENSARE LA CITTÀ DAL PICCOLO

Luca Vandini<sup>1</sup>

### Abstract

La città, oggi, è tipicamente interpretata attraverso visioni macro e aggreganti, volte a controllarne e gestirne la "grande" dimensione ma incapaci di affrontarne le crescenti gravità e criticità. Attraverso l'esplorazione di una diversa dimensione spaziale e concettuale d'intervento, di natura micro, ci si pone alla ricerca di quelle iniziative che, coltivando nuove visioni di senso per la città, ne ripensano le modalità di costruzione e sviluppo, il rapporto con la cittadinanza e la mobilitazione delle risorse.

### Keyword

Small scale urbanism, frammenti urbani, riuso, coltivazione urbana, detroit

---

<sup>1</sup> Autore: Luca Vandini  
Politecnico di Milano, DASTU, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani  
luca.vandini@alice.it

### 1. LA MISURA DELLA CITTÀ

L'interesse verso la città è oggi quasi esclusivamente concentrato verso o contro un'unica dimensione: quello dell'essere grande. Anzi dell'essere troppo grande. Quasi tutte i modelli interpretativi al centro del dibattito sulla città e il territorio originano la propria iniziativa a partire dell'enorme vastità delle urbanizzazioni contemporanee.

I neologismi che affollano la ricerca nel porre rimedio all'assenza di rappresentatività del termine "città" seguono non a caso un percorso di progressivo ingigantimento: dalla città verso la metropoli e da qui verso la megalopoli (Gottmann, 1970) fino alla città-regione (Hall & Pain, 2012; Soja, 2000, Perulli, 2012). Anche i modelli che pongono al centro la discontinuità e la disomogeneità partono da un presupposto dimensionale di grandezza ingestibile. La città arcipelago (Indovina, 2009) o lo sprawl urbano (Ingersoll, 2004) propongono concettualizzazioni differenti della comprensione e della gestione dell'eterogeneità dello spazio urbano che però si pongono solo a partire dall'estensività della materia urbana.

Nell'ultimo secolo le città del mondo sono sicuramente cresciute come mai prima. Il processo di urbanizzazione è sicuramente tra i più caratteristici della fase storica capitalistica e ne rappresenta una delle immagini più chiare nella sua influenza sul territorio e sull'ambiente. L'interesse per la città e lo spazio urbano si sono affermati come transdisciplinari proprio in virtù della trasformazione quantitativa, del suo divenire prima grande, e poi troppo grande per poter essere gestito. Non solo, tutta la nostra società, dalla rivoluzione industriale in poi ha puntato nella direzione di un rafforzamento, prima, e di un'egemonia, poi, della città dal punto di vista del funzionamento e dell'organizzazione del territorio. Questo lungo processo di tensione verso un'urbanizzazione delle società è ancora in atto e tutti i principali studi tendono a convergere

nell'affermare come nel giro dei prossimi decenni la maggioranza della popolazione umana sulla terra sarà urbana (Burdett, 2010; UN-Habitat, 2013). Sembra finalmente avverarsi la non troppo lontana profezia del sociologo francese Henry Lefebvre il quale pronosticava una dimensione di urbanizzazione totale (Lefebvre, 1973), immagine che non rimandava solo alla preponderanza dimensionale dell'urbanizzato ma soprattutto a una dimensione sociale e culturale di prevalenza dalla città sul territorio tutto.

Il controllo della "grande" dimensione ha rappresentato la sfida principale di quasi tutte le discipline che si occupano della città ed è ancora oggi tra i temi più intensamente approfonditi dall'urbanistica, dalla disciplina paesaggistica e dalla pianificazione territoriale. Queste ultime - si può dire - che siano nate proprio per rispondere, controllare e indirizzare la nuova dimensione della città (Benevolo, 2005). Sono in qualche modo figlie della grandezza della città e delle difficoltà di controllarla. Il debito verso la necessità primigenia di un controllo del grande è ancora così tenacemente connaturato alla pratica di queste discipline che difficilmente si allontanano dallo sporgersi verso un atteggiamento olistico e aggregato, che si potrebbe definire di natura macro. Una sorta di gigantismo di risposta che sebbene si ponga alla medesima scala del suo paziente, non sempre e non necessariamente costituisce l'unica alternativa efficace per trattare il "grande" problema delle città d'oggi.

Il naufragio della postura che si concentra solo alla macro scala e che pone l'intervento quindi nella dimensione più estensiva possibile è visibile nella estrema difficoltà in cui i dispositivi e gli interventi urbanistici hanno convogliato fino ad oggi la crescita in qualità urbana. Spesso invece, quest'ultima è risultata assente, sia nella dimensione materiale che in quella sociale. Il limite degli approcci aggregati e generalizzanti è evidente nelle lunghe

trattazioni disciplinari in cui in questi decenni si è condannata l'impotenza degli strumenti esistenti di fronte al consumo di territorio (Palermo & Ponzini, 2010) e alla crescita delle disuguaglianze sociali. L'urbanistica, infatti, nel voler difendere il suo approccio complessivo e totalizzante, si è trovata a fronteggiare le spinte del mercato immobiliare opponendo resistenza solo in termini sempre più astratti di indici e incompatibilità funzionali.

Altro aspetto significativo e utile per comprendere la difficoltà di approcci estensivi è visibile nello stallo e nel lento prolungarsi, anche oltre i decenni, di vasti programmi di riqualificazione urbani. In ambito Italiano uno dei più rilevanti è sicuramente quello delle ex Officine Falck a Sesto San Giovanni comune della cintura nord Milanese, che da grande opportunità di rilancio per l'economia e per il territorio si è mostrato essere molto più un mero affare di speculazione finanziaria (Mappelli & Santucci, 2012) e di immobilismo territoriale. I tradizionali macro programmi d'intervento urbano, come questo, sono stati condotti fino ad oggi solo attraverso la mobilitazione d'ingenti risorse finanziarie, la cui mole e quindi gli interessi in gioco sono stati a volte la causa proprio dell'insuccesso. Inoltre proprio la caratura quantitativa dello spazio rimesso a disposizione in un unico gesto richiama una potenziale presenza e complessità di agenti molto difficile da trattare e da condurre in porto con risultati di equità diffusa. Nel caso dell'ex area Falck a fronte di una continua ed esponenziale rivalorizzazione finanziaria non è mai corrisposta un'effettiva rigenerazione fisica degli spazi, che tutt'oggi continuano a essere tirati in ballo nei discorsi ogni qualvolta si parla di rilancio del territorio o come possibile localizzazione di funzioni ad alta specializzazione (ospedaliera, universitaria) senza alcun altro seguito. Gli unici segni della possibilità, per questa immensa area di 1.500.000 metri quadri, di credere in un futuro diverso dal pittoresco abbandono, sono visibili nella trasfor-



mazione di piccoli sfridi marginali oggi diventati orti e spazi sociali. Molto spesso le iniziative d'intervento e rigenerazione della città hanno preferito una postura che si potrebbe definire di analogia dimensionale con il "grande", e che, come abbiamo visto, invece che affrontare il problema ad armi pari e con medesime possibilità di vittoria hanno invece prodotto turbini perversi di immobilismo e speculazione. Questi modelli oltre a incontrare notevoli difficoltà nell'essere efficaci in assenza di generose mobilitazioni di capacità finanziarie si dimostrano particolarmente inefficaci nel saper cogliere nuove forme di risorse, di natura ambientale, e sociale. Nuove forme di partecipazione, nuovi usi per aree marginalizzate, alternativi metodi di costruzione e modifica dei frammenti dell'abbandono, subiscono l'inevitabile esclusione dalle logiche di pensiero "aggregato" finendo per essere espulse.

Sebbene questi modelli siano ancora oggi particolarmente impiegati, non credo che si possa prescindere dal ricercare un diverso approccio al problema del grande, che può acquisire origine e forza dal disaggregare le componenti in un atteggiamento di natura micro.

L'intenzione della mia indagine è di interrogare la dimensione "micro" in un contesto strumentale, definibile come la città dell'occidente mondiale.

## 2. LA CITTÀ DELL'OCCIDENTE MONDIALE: UN MODELLO CLINICO

Sia il concetto di occidente, in ambito socio-economico, che il concetto di città, come condizione territoriale, sono entità particolarmente discusse e incerte, e il fatto di proporre un modello in cui queste si trovano associate potrebbe apparire un rischio eccessivo.

Credo però nella possibilità di costruire un modello-immagine a

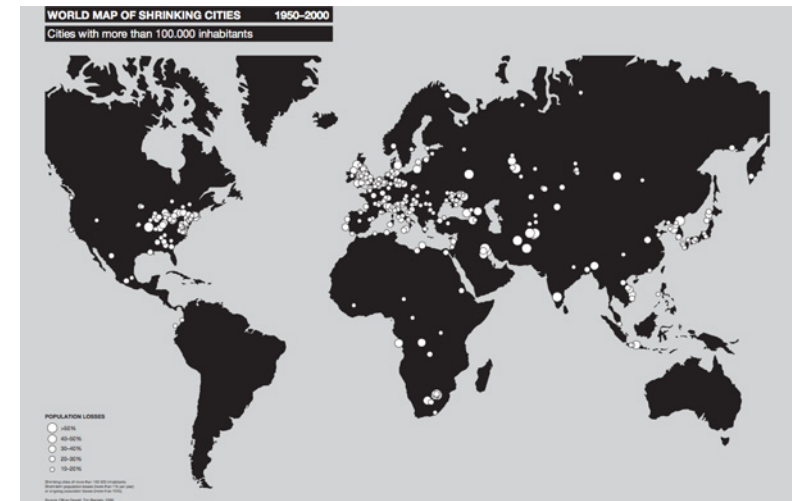


Fig. 1 - Mappa mondiale della città in contrazione 1950-2000, fonte: [www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pressebilder/1\\_World\\_Map.pdf](http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pressebilder/1_World_Map.pdf) (Office Oswald, Tim Rieniets, 2006)

partire proprio da questa incertezza di base e da ciò che oggi accomuna significativamente molte realtà urbane ovvero l'osservare indecise un destino comune. E' uno sguardo costruito volutamente tralasciando ogni analogia evolutiva, ragione storica o comune influenza, ma solo rivolto alle sfide future piuttosto che a un passato analogo. Ripensarsi a partire dalla fine della propria crescita e in molti casi dalla propria decrescita (Hollander, 2009; Oswald, 2006), è questo il destino-obiettivo di molte città dell'Europa e del nord America (la mappa delle *shrinking cities* chiarisce come questo fenomeno sia più consistentemente concentrato nella geografia europea e nord-americana).

Sono realtà urbane cresciute da condizioni storiche fortemente eterogenee, esplose come conseguenza di fenomeni nazionali e transnazionali in parte comuni e fortemente legate in un network globale ma che oggi si trovano accomunate piuttosto da un destino comune, visto da molti come condanna ma che potrebbe riservare inaspettate opportunità. Dopo decenni di mitizzata e finanziarizzata crescita urbana, la città dell'occidente mondiale è quella condizione che ha esaurito il suo processo capitalistico di

crescita industriale e post-industriale e che oggi è affetta da una forma benigna di stagnazione o di decrescita estesa. Un modello clinico, allora, che associa arresto di crescita e in molti casi una decrescita spontanea, a una completa impreparazione rispetto al proprio futuro e alle iniziative da intraprendere per imboccare la direzione del miglioramento. Conseguenza questa della mitizzazione della crescita vista allora come l'unico destino, imperativo e salvifico. A questo primo quadro clinico fortemente incentrato sulla questione dimensionale e quantitativa è possibile associare una serie di complicazioni indirette ma che dato il loro perdurare mostrano rischi altrettanto pericolosi. Nelle città europee e nord americane il peso della crescita dell'urbanizzazione e del suo difficile controllo è misurabile nelle conseguenze sociali con incisivi fenomeni di disuguaglianza ed esclusione.

L'accesso al cibo, a condizioni residenziali di qualità, a condizioni ambientali di salute non sono aspetti per nulla scontati e rispetto ai quali sia sempre garantita uguaglianza e inclusione. Anzi le città oggi sono spesso il luogo in cui queste difficoltà e differenze di accesso sono più drammaticamente visibili. L'intensità di queste ingiustizie spaziali si mostra in tutta la sua consistente gravità nel recente lavoro di Bernardo Secchi (Secchi, 2013), che riassume la criticità della realtà urbana contemporanea aggiornando il monito castellsiano nell'importanza di affrontare la "nuova" questione urbana. Una situazione di gravità che si compone proprio della somma e del deposito crescente delle disuguaglianze sociali, interpretate come derivazione di ragioni spaziali, di come la città è stata fisicamente costruita e che Secchi non pone come conseguenza della recente crisi economico-urbana, ma piuttosto come una delle cause. Le ragioni delle disuguaglianze e delle varie forme di esclusione possono essere a mio avviso valutate non solo in quanto risultato di come la città è stata costruita ma anche come

conseguenze del modo in cui la città e il territorio sono stati osservati e quindi progettati e pianificati: solo per scale ampie e sempre in un'ottica macro.

Un'ulteriore complicanza clinica riscontrabile come portato delle "grande" dimensione della città è ravvisabile nella scarsa capacità di affrontare con flessibilità ambiti fortemente dinamici e ancora senza un modello interpretativo stabile, mi riferisco alla congestione dei trasporti, agli adattamenti contro i rischi idraulici, e più in generale al controllo delle condizioni di rischio e qualità ambientale. La città dell'occidente mondiale è quindi un modello analitico di natura clinica, in cui diverse realtà urbane si riconoscono nei termini di un destino comune, fatto di interruzione della crescita o decrescita, associate a pervasive condizione di esclusione e disuguaglianze sociale, e di insufficienti capacità adattive a scenari di rispetto e qualità ambientale.

### 3. VEDERE LA CITTÀ: UN PROBLEMA DI TAGLIA

L'osservazione della crescita urbana è spesso rimasta ferma e stupefatta, come bloccata in uno stato catatonico di desiderio e paura, di fronte alla nuova dimensione che la città stava raggiungendo. Una dimensione che si cerca ancora di affrontare prevalentemente nella misura della sua grandezza complessiva. Ci si sbalordiva dell'estensione in cui la materia urbana si riusciva a produrre e ci si angosciava nel non riuscire ad affrontarla nella sua totalità. Se si osserva invece la crescita urbana nel tempo, si vede però, che la dimensione del "grande" è stata raggiunta non per l'aggiunta di consistenti porzioni di città in un unico momento, ma in realtà attraverso un diffuso tappeto di iniziative di "piccole e medie" dimensioni che solo grazie alla loro diffusione hanno costituito la massa "critica" dello spazio urbano contemporaneo. Lo *sprawl* del suburbio americano (Soule, 2006) sia quello attorno alle stori-

che città del nord est che quello nelle distese del nuovo sud della *Sun belt* è avvenuto per l'instancabile e monotematica ripetizione del modulo minimo della villetta monofamiliare intervallata qua è la da grandi magazzini per il commercio al dettaglio. La crescita delle città italiana anch'essa ingigantita dalla spinta residenziale ha associato all'abitazione anche tappeti di capannoni e magazzini per medio piccole attività produttive o commerciali. Come un vastissimo *puzzle* la città occidentale è stata costruita a partire da elementi molto piccoli distribuiti e diffusi senza un confine preciso, ma con una diversità determinante rispetto al gioco da tavolo.

L'iniziativa individuale unitamente all'incessante velocità con cui la crescita urbana è avvenuta sono andati infatti a discapito della continuità di quello che in precedenza si poteva chiamare aggregato urbano, lasciando sul campo, o meglio sul territorio, una riserva ricca di piccoli pezzi, frammenti, schegge di inutilizzato. Il *puzzle* nel tempo ha perso molti pezzi, e l'immagine non è per nulla completa. Nell'osservare queste molecole e nell'interrogarsi in merito ad esse si può correre il rischio di riproporre vecchie soluzioni per nuove aree. Ovvero forzose sintetizzazioni aspiranti a un'unità perduta, o progetti di aggregazione strumentale a entità e soggetti limitrofi. Si rischia di avvicinarsi a questi frammenti senza coglierne la portata più ampia. La sfida da cogliere è invece quella di partire da questi spazi per immaginare soluzioni differenti in una nuova visione della città.

Sebbene molte realtà in Europa e nord America presentino oggi ampie condizioni di criticità è però possibile trovare in esse le gemme di uno sviluppo diverso, che abbandonando la crescita come postura strutturale si indirizzino verso una maggiore sostenibilità ambientale e sociale. L'opportunità chiave da cogliere sta nella capacità di cambiare modo di osservazione e dimensione dell'approccio.

Il termine "scala" è sicuramente uno strumento pericoloso e va maneggiato con cura. La sua duplice natura di osservazione (la scala di osservazione di un fenomeno indica in rapporto a quali altre entità io sto osservando e fino a che distanza dal fenomeno mi sono spinto) e di dimensione (la scala dimensionale indica il rapporto assoluto in termini di misura) lo espone facilmente a incomprensioni e lo svuota un po' dell'efficacia. Volendoci occupare di realtà urbane la "scala" d'osservazione è in qualche modo già prefissata, è quella della città e della sua estensione complessiva. Anche se molte delle pratiche e delle iniziative di seguito presentate hanno una ricaduta più immediatamente visibile ad una scala più ridotta, gli effetti che vorrei sottolineare sono quelli diretti verso l'organismo tutto. In termini di dimensioni si interrogheranno invece realtà molto ridotte, piccoli spazi, lacerti e risulterà di unità ora scomparse. Il termine inglese *small-scale*, non pienamente traducibile in italiano con i termini "in miniatura" o semplicemente "piccolo", è quello più efficace a rappresentare le dimensioni degli approcci proposti, sottolineando il cambiamento di proporzioni rispetto ai modelli consolidati di intervento e senza creare ambiguità di significato rispetto all'ampiezza dello spettro osservato.

La categorizzazione che pone questi approcci all'interno del *landscape*, ovvero del paesaggio, è una scelta dovuta alla volontà di rappresentare non solo la loro forte attenzione ambientale ed ecologica, e il loro frequente ricorso all'impiego degli strumenti e ai materiali tipici del progetto di paesaggio, ma anche la capacità multiscalare di inserirsi in contesti di influenza molto più ampi. Queste iniziative attraverso la capacità di produrre significati, immagini, metafore e azioni ad una scala ampia, collaborano a creare una nuova visione e una nuova rappresentazione della città e del territorio che giustamente può essere considerata una nuova dimensione nel paesaggio contemporaneo.

#### 4. RIPENSARE LA CITTÀ DAL PICCOLO

Diverrà possibile intervenire nello spazio urbano con un approccio micro solo se si è disposti a compiere una traduzione irreversibile da un atteggiamento distributivo (se si lavora a una dimensione ampia, la distribuzione è l'atteggiamento organizzativo indispensabile) ad un approccio diffusivo, in cui il "piccolo" intervento dialoghi con la dimensione dell'intera città attraverso la diffusione e l'espansione. Si tratta di abbandonare ogni tendenza a forme di organizzazione distributiva, dai modelli policentrici, a quelli di separazione funzionale, dalle reti ai network e ai sistemi lineari. La diffusione è uno strumento meno deterministico della distribuzione, che invece richiama sempre la necessità di una previa anche se flessibile strutturazione complessiva. Adottare strumenti che ricerchino l'efficacia attraverso la loro progressiva espansione, significa andare alla ricerca di un futuro fatto di spazi e tempi non predefiniti, di attori non sempre individuabili e di strumenti non facilmente formalizzabili. I vantaggi sono nella possibilità di coinvolgere e stimolare risorse che altrimenti rimarrebbero silenti oppure escluse da prospettive troppo ampie, di influenzare micro trasformazioni che diventano efficaci solo attraverso un ampio coinvolgimento "attivo" dei cittadini, e di iniziare percorsi di rigenerazione efficaci anche in condizioni di parzialità e interruzione. La portata più ampia che questi approcci alimentano è quella di consentire che si sviluppino e si consolidino nuove immagini e nuove metafore per lo spazio urbano. Coltivando visioni di senso per la città che ne ripensano le modalità di costruzione, il rapporto con la cittadinanza e il suo ruolo e ne modificano le identità e l'immagine complessiva.

#### 5. DALLA COSTRUZIONE ALLA COLTIVAZIONE DELLA CITTÀ

Detroit, la città americana che forse più di tutte rappresenta l'e-

strema condizione della città occidentale. Salita agli onori della cronaca qualche mese orsono proprio in corrispondenza del passo definitivo verso il baratro: il suo fallimento finanziario. La città è diventata negli anni l'indiscusso simbolo della perversione economica e urbana, prodotta in nord America, da un'urbanistica finanziarizzata in cui l'ultimo bene di scambio è stato proprio il territorio. E' una città che ha vissuto e vive anche oggi di estremi. Dall'estensiva crescita degli anni del boom economico, alla più forte contrazione e decrescita spaziale mai verificatasi negli ultimi anni. La grandezza economica della Detroit dell'industria meccanica e automobilistica non si misura solo nel numero dei suoi abitanti, o nella produzione annua di veicoli, ma piuttosto nella superficie urbanizzata raggiunta. La sua dimensione è tale che all'interno del perimetro urbano di Detroit potrebbero trovare spazio l'intera estensione cittadina di San Francisco, Boston e l'intera isola di Manhattan insieme. Un'estensione che però oggi è molto più porosa di quello che si può immaginare. La decrescita iniziata negli anni '70 e improvvisamente accelerata dal 2008 in poi ha ridotto la superficie effettivamente utilizzata di circa quaranta miglia quadrate (Coppola, 2012). In alcune aree della città quelle più prossime al centro città la percentuale dei lotti non utilizzati è superiore al 50%. Una riduzione avvenuta lotto dopo lotto in un perverso quanto efficacissimo processo in cui s'intrecciano depressione economica e riduzione delle risorse pubbliche (Gallagher, 2010). Tipicamente un abitante che perdeva il lavoro o la cui condizione economica non gli consentiva più di far fronte a spese e alle tasse emigra in cerca di fortuna altrove, abbandonando, senza altra scelta, l'abitazione per la quale ormai non esiste più mercato (a causa della stessa depressione che ha ridotto la condizione economica dal proprietario), ed è quindi impossibile rivenderla.

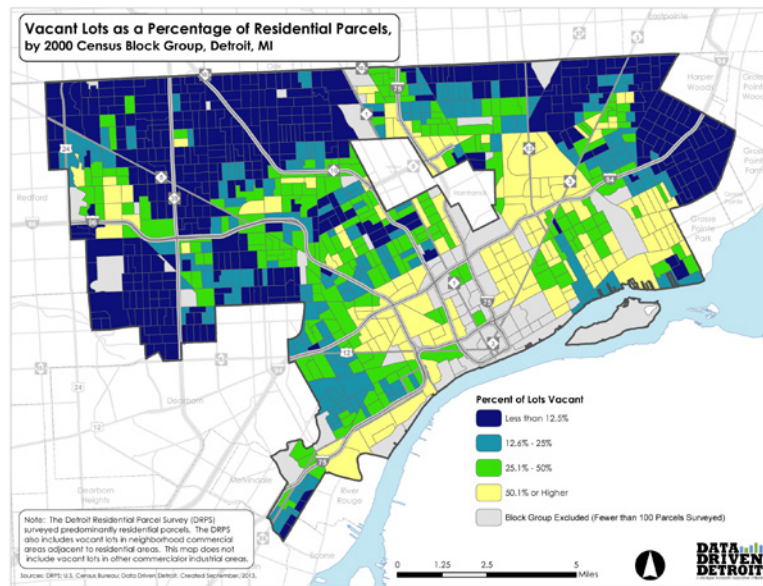


Fig. 2 - Percentuale dei lotti abbandonati nelle diverse aree urbane di Detroit (Settembre 2013) fonte: Data Driven Detroit

Il destino di queste abitazioni oltre al degrado e alla conseguente espansione della svalutazione immobiliare, è quello di divenire patrimonio delle amministrazioni a causa dell'insolvenza dei proprietari. Più che un vantaggio assomiglia ad una vera e propria condanna perché invece che una risorsa questi lotti rappresentano esclusivamente una spesa e così lì dove il tempo o gli incendi dolosi (molti su iniziativa dei proprietari che cercano di recuperare il massimo possibile dalle assicurazioni, con il beneplacito della municipalità) non sono arrivati, l'amministrazione in molti casi attua delle campagne di demolizione progressiva (Coppola, 2012). Così facendo una costellazione di piccoli lotti unifamiliari sono ritornati ad uno stato di pre-urbano di naturalizzazione incerta. In questo contesto di molecolare vacanza l'*Hantz group*, un gruppo finanziario attivo nell'area del Michigan e dell'Ohio, decide nel 2009 di invertire il destino di svuotamento della città. Inizia la realizzazione di quella che mira a diventare la più grande azienda agricola urbana al mondo per la produzione di ortaggi, frutta e alberi destinati al mercato cittadino. Oggi la *Hantz Farm* è una realtà



Fig. 3 - Mappa dei lotti recuperati nell'East Side di Detroit per la realizzazione della Hantz Farm, font:

in espansione di circa 150 acri che ha raccolto la pesante eredità dello svuotamento come un'opportunità per localizzare una nuova forma di produzione. L'area della *Hantz farm* nasce dal riutilizzo del diffuso abbandono nell'*East Side* di Detroit, un'area che confina direttamente con il *downtown*, il centro città dei riconoscibili grattacieli delle *corporate*.

Il primo elemento di singolarità di questa iniziativa è che normalmente da un'impresa finanziaria ci si aspetterebbe un investimento urbano fatto di piccole abitazioni monofamiliari, un centro commerciale e magari anche una bella torre per uffici pronta a simboleggiare l'intervento e a richiamare sguardi da lontano. Invece la *Hantz farm* si propone come un nuovo modello di impresa urbana che pur puntando al profitto, non siamo in un caso sostenuto da iniziative no-profit o da agenzie governative senza scopo di lucro, non lo cerca nelle tradizionali iniziative di speculazione immobiliare o attraverso l'investimento in settori manifatturieri ma reintroducendo la coltivazione all'interno della dimensione urbana. L'agricoltura estensiva sembrava essere stata allontanata dall'urbanizzazione in via definitiva tanto da porsi come elemento duale con il costruito. La forza metaforica di questo progetto è nel pro-

porre una sostituzione esemplare, dalla città che cresce costruendo fabbricati, alla città che si sviluppa coltivando sull'abbandono. L'*urban farming* non è certamente una soluzione pionieristica e sia nelle realtà americane sia in quelle europee, episodi di coltivazione in città sono oggi molto frequenti. Ciò che rende significativa l'iniziativa dell'*Hantz farm* è l'estensione che ha raggiunto e quindi il ruolo rilevante per l'intera Detroit dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Rivalorizzando un'area quasi cancellata dall'immagine della città, opponendosi al devastante fenomeno dei *food desert* (Institute of Medicine, 2009), creando opportunità di lavoro e sistemi ambientali capaci di migliorare la condizione di salubrità di un'area molto più vasta del perimetro dell'azienda. Si dimostra possibile in questo caso come, anche in investimenti legati al risultato economico, intraprendere iniziative che raccolgano insieme, riutilizzo di spazi vacanti, sostenibilità ambientale e attenzione al valore sociale non sia una mera fantasia utopistica ma un obiettivo auspicabile e una soluzione realizzabile. E' ancora difficile poter stilare bilanci per operazioni di questa entità, sono ancora infatti troppo giovani, sicuramente però il loro significato travalica il mero risultato economico, che pur rimane fondamentale, proponendo a quanti si occupano di città e di rigenerazione urbana le condizioni per formulare nuovi dispositivi e nuove procedure che affrontino il profilo clinico della città occidentale.

## 6. DAL CONSUMO DI TERRITORIO ALLA PRODUZIONE URBANA

Cleveland. Spostiamoci di poche centinaia di miglia nella regione dei grandi laghi del nord est americano. La città sul lago Erie condivide con Detroit il medesimo destino di sconosciuta crescita e di rapido svuotamento, forse, per la prima, un po' meno accentuato

nei numeri, ma non per questo meno grave. Cleveland è nelle statistiche federali tra le prime 10 città più pericolose degli Stati Uniti, e condivide con *Motor city* simili statistiche di disoccupazione, segregazione ed esclusione sociale. Nel 2008 quanto *Kent State University, Neighborhood Progress Inc.* e la municipalità di *Cleveland* danno vita al progetto *Reimagining Cleveland* (Kent State University, 2008, 2011), si stima che in città fossero circa 20.000 i lotti vacanti, di cui circa la metà (8000) nella proprietà della banca comunale dei terreni (*Cleveland Land Bank*). Le conseguenze dell'abbandono diffuso non sono solo nella perdita del senso di urbanità o in una nuova e non decifrata immagine delle città ma raccolgono un portato complesso che deve essere osservato sotto diversi profili. Per le amministrazioni pubbliche l'abbandono diffuso rappresenta sia una diminuzione delle risorse finanziarie in ingresso, a causa del mancato pagamento delle tasse che un'ulteriore voce di spesa. Sarà necessario infatti ampliare i servizi contro il vandalismo (incendi, occupazioni abusive) che aspettarsi perdita in efficienza delle reti dei servizi cittadini, che si trovano a dover passare per intere aree disabitate per garantire l'accesso ad un numero esiguo di abitanti. Per i pochi cittadini rimasti o per quelli che vivono lungo i bordi dell'abbandono, questo significa svalutazione del proprio patrimonio immobiliare, perdita delle occasioni di costruzione di comunità, e aumento del senso d'insicurezza. Da un punto di vista più generale l'abbandono dei piccoli spazi urbani che furono della residenza unifamiliare, contribuisce alla crescita della criminalità che in questi spazi trova protezione per le sue attività, e alla segregazione ed esclusione sociale per quanti trovandosi in zone troppo rarefatte o oltre zone di completo abbandono vedono i servizi commerciali basilari ricollocarsi distanti. Principale conseguenza diretta di questa migrazione è il già citato fenomeno dei *food desert*.

Il progetto decide di affrontare questo scenario attraverso una chiara impostazione micro, che punti alla conversione dell'abbandono molecolare attraverso l'impegno diretto e indiretto degli abitanti: di chi confina direttamente con l'abbandono e di chi riesce a coglierne l'opportunità. *Reimaging Cleveland*, dopo una prima fase sperimentale e sovvenzionata, diventa, nel 2011, un manuale in cui s'illustrano le modalità, i costi e i benefici ottenibili dalla conversione di un lotto vacante, in un giardino, in un orto, in un frutteto o in un boschetto. L'unica imposizione legale è quella di trasformare un terreno di propria proprietà (i lotti in possesso della Banca dei terreni si possono acquistare per 200 dollari l'uno) o con l'assenso del proprietario. Il manuale segue il futuro coltivatore urbano dalla scelta dei materiali, attraverso le preparazioni preliminari fino alla realizzazione del proprio progetto e alla gestione sostenibile dei rifiuti, suggerendo soluzioni che aiutino a migliorare la salubrità dell'area e delle abitazioni, che contribuiscano a creare una parziale indipendenza nella produzione del cibo e che favoriscano l'incontro e la socialità. Dal 2008 a oggi attraverso una prima fase pilota sono stati creati più di 50 tra giardini, orti e frutteti comunitari, con una distribuzione che non è rimasta concentrata in poche aree ma che invece ha abbracciato diffondendosi l'intera estensione urbana. Sono nel frattempo pervenute circa 1.100 richieste di privati cittadini intenzionati convertire in opportunità queste molecole dell'abbandono (Vickery, 2012). La maggior parte delle richieste riguarda la volontà di anettere alla propria area di pertinenza un lotto limitrofo così da ampliare il proprio giardino e contrastare il degrado, ma son consistenti anche le richieste per la realizzazione di orti, giardini e frutteti sia a destinazione comunitaria che privata.

Anche in questo caso è ancora forse troppo presto, poter avere delle considerazioni stabili sull'efficacia. Ciò che trovo importan-

### VACANT LAND RE-USE IN CLEVELAND, OHIO MATCHING SOCIAL OPPORTUNITY AND VACANT LAND RE-USE

A simple Geographically Weighted Regression (GWR) model was used to determine the "fitness" of the relationship between comprehensive opportunity index (independent variable) and the number of re-use projects (dependent variable). Areas outlined in purple have the strongest relationship between these two factors.

The GWR model has an overall R-squared value of .65. Approx. 41% of the re-use projects fall within the lowest economic and mobility opportunity areas.



Fig. 4 - Relazione tra le richieste di riqualificazione di lotti abbandonati e aree a diversa opportunità sociale, fonte: Vickery, 2012

te rilevare è però che, secondo lo studio di Vickery (2012), una maggiore richiesta e proposta di conversione dei lotti vacanti è avvenuta in area caratterizzate da una maggiore sofferenza, economica, sociale e con alta presenza di criminalità, segno di come questo programma sia stato colto come un'iniziativa rivolta al miglioramento della qualità urbana nel suo complesso.

Progetti di questo profilo suggeriscono chiaramente l'opportunità di intervenire nella città della post-crescita attraverso azioni e dispositivi capaci di reggersi e di sfruttare risorse diverse da quelle più convenzionalmente chiamate in causa e abili inoltre a sgonfiare l'eterno mantra della crescita come unica soluzione. Sono queste a tutti gli effetti nuove forme di produzione e "sfruttamento" dei terreni urbani. Non sarà facile valutare la portata complessiva del progetto *Reimaging Cleveland* ma è importante riconoscergli la capacità di aver posto temi e dispositivi prima scarsamente considerati.



Fig. 5 - Fotoconfronto dell'area del Prinzessinnengarten prima e dopo la realizzazione dell'orto-giardino, fonte: [www. http://prinzessinnengarten.net](http://prinzessinnengarten.net)

## 7. DAL DEGRADO AL PIACERE DELLA CITTÀ

Berlino. Potremmo considerarla il corrispettivo europeo di Detroit come rappresentazione dell'incertezza urbana e del risultato di tensioni opposte, di crescita e decrescita. Sebbene le origini della decrescita berlinese sia molto diverse da quelle della città americana dell'automobile, essendo conseguenza principalmente della distruzione bellica prima e dell'ibrida natura di città trans-nazionale poi, il rapporto quantitativo tra il costruito e l'abbandonato o il demolito è stato per decenni molto simile. Una forte iniezione di ripresa urbana è avvenuta con la caduta del muro, la seguente riunificazione e l'elezione a nuova capitale della Germania unita. Nonostante ciò, la maglia urbana berlinese è ancora molto porosa (Oswalt, 2006) e sono ancora molti gli spazi vacanti e i vuoti urbani. Nel 2009 un gruppo di cittadini formatosi spontaneamente e auto rinominatosi *Nomadisch Grün* (Verde Nomade) prende in "cura" un lotto abbandonato nei pressi di Moritzplatz nel quartiere creativo di Kreuzberg. Questa piccola area è stata utilizzata per quasi 50 anni come un deposito di rifiuti, nonostante non sia per nulla uno spazio recluso o poco visibile. Nel giro di qualche mese la decennale discarica è stata riabilitata in un orto-giardino, chiamato e divenuto per tutti oggi il *Prinzessinnengarten*.

Uno spazio verde non solo utilizzato come giardino ma che riesce ad avere anche una cospicua produzione di ortaggi e di frutta che alimentano la cucina di un piccolo chiosco. Il quale collocato sempre all'interno del lotto è divenuto in poco tempo meta di molti

abitanti e frequentato luogo di incontro. La misura dell'apprezzamento di questa iniziativa è nelle circa 30.000 firme raccolte nella petizione che chiedeva di salvare questo spazio (<http://www.cityfarmer.info/2013/01/19/30000-people-signed-the-petition-to-save-berlins-prinzessinnengarten-garden/>) da sviluppi diversi. Non solo, il progetto da esperienza isolata e fortemente racchiusa nell'area di origine ha iniziato a sentire l'esigenza di esportare il proprio approccio e attraverso un'azione condivisa di crowdfunding sta ponendo le basi per la nascita di una fondazione con lo scopo di diffondere questo approccio sociale e ambientale alla riqualificazione delle città.

Non è certamente l'unica azione di conversione di aree in abbandono nella città Berlino e difficile dire se sia la meglio riuscita, i significati che essa sprigiona sono però molti e possono essere considerati a partire da due livelli, da un lato la dimensione metaforica e di visione della città, dall'altro un piano più tecnico che riguarda gli strumenti e le risorse da convogliare in un'azione di trasformazione urbana. L'impostazione verso la città, così come verso l'economia, che associa lo sviluppo come variabile dipendente dalla crescita si è dimostrata così rigida e incapace di assecondare e convogliare quelle iniziative che aspirano al miglioramento senza per questo investire in nuove costruzioni. Il *Prinzessinnengarten* colora con i suoi frutti e con i suoi visitatori la metafora di una città che crede nel miglioramento delle proprie condizioni senza crescere, e senza riplasmare le sue forme con ampi interventi di rimodellazione. E compie questo suggerimento attraverso l'impiego di nuove risorse di condivisione e nuovi strumenti di partecipazione che originano dal basso senza la necessità di essere inquadrati forzatamente in dettagliate strutture programmatiche.



## 8. EPILOGO

Le iniziative, i progetti e i programmi qui presentati cercano di illustrare come il progetto e la modifica della città contemporanea possa avvenire partendo da una dimensione spaziale e concettuale del tutto opposta a quella tradizionale. Nonostante le realtà urbane siano ancora un "grande" problema a causa della loro estensione e delle sue conseguenze, è già stato ampiamente dimostrato come solo attraverso iniziative e modelli di natura macro dimensionale non sarà possibile raggiungere obiettivi di qualità e sostenibilità economica, sociale e ambientale. I modelli interpretativi e operativi dovrebbero iniziare a esplorare nuove dimensioni indagando la città non solo nella sua estensione e nel suo limite ma dall'interno, a partire dalle sue componenti. Si tratta di elaborare visioni di natura micro che si dimostrino abili nella capacità di coinvolgere e convogliare nuove risorse, attori e iniziative altrimenti esclusi e soffocati.

## BIBLIOGRAFIA

- Benevolo, L. (2005) *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma, Laterza.
- Burdett, R. & Sudjic, D. (2010) *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. Lodon, Phaidon Press.
- Coppola, A. (2012) *Apocalypse town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*. Roma-Bari, Laterza.
- Gallagher, J. (2010) *Reimagining Detroit: opportunities for re-defining an American city*. A painted turtle book. Detroit, Mich, Wayne State University Press.
- Gottmann, J. (1970) *Megalopoli : funzioni e relazioni di una pluricità. 1 / Jean Gottmann*. Torino, Einaudi, 1970.
- Hall, P. & Pain, K. (2012) *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*. London ; New York, Routledge.
- Hollander, J.B., Pallangst, K.M., Schwarz, T. & Popper, F.J. (2009) Planning shrinking cities. *Progress in planning*. n° 74, fascicolo 4.
- Indovina, F. (2009) *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano, Franco Angeli.
- Ingersoll, R. (2004) *Sprawl town: cercando la città in periferia*. Roma, Meltemi.
- Institute of Medicine & National Research Council (2009) *The Public Health Effects of Food Deserts: Workshop Summary*. Wa-

shington DC, The National Academies Press.

Kent State University, Cleveland city planning commission & Neighborhood Progress Inc. (2008) *Re-Imagining a more sustainable Cleveland*. [Online]. Available from: <http://www.npi-cle.org/places/urban-greening/about-reimagining-cleveland/> [Accessed: 9 April 2013].

Kent State University, Cleveland city planning commission & Neighborhood Progress Inc. (2011) *Re-Imagining Cleveland - Ideas to actions book*. [Online]. Available from: <http://www.npi-cle.org/places/urban-greening/about-reimagining-cleveland/> [Accessed: 9 April 2013].

Lefebvre, H. (1973) *La rivoluzione urbana*. Roma, Armando.

Palermo, P.C. & Ponzini, D. (2010) *Spatial Planning and Urban Development: Critical Perspectives*. Berlino, Springer.

Perulli, P. (2012) *Nord. Una città-regione globale*. Bologna, Il Mulino.

Soja, E.W. (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. New York, Wiley.

Soule, D.C. (2006) *Urban Sprawl: A Comprehensive Reference Guide*. Westport, Connecticut, Greenwood Publishing Group.

Vickery, K. (2012) *Shrinking a city: vacant land re-use in Cleveland, Ohio*. [Online]. Available from: <http://soa.utexas.edu/files/gis/Vickery.pdf>.

## RICICLARE I *LAND STOCKS*. FORME DEL TEMPORANEO AD HANNOVER

Arch. Maddalena Ferretti Ph.D.<sup>1</sup>

### Abstract

I *land stocks*, aree di riserva, sono il contesto operativo dell'urbanistica del dopo-crisi, spazi dismessi e residuali da riciclare con usi temporanei e flessibili. Il tema è investigato nel workshop "Interferenz. Formen des Temporären in Hannover".

### Parole chiave

*land stocks*, spazio aperto, riciclare, usi temporanei

---

<sup>1</sup> Arch. Maddalena Ferretti Ph.D.  
 Researcher and Lecturer at the Chair for Regional Building and Urban Planning Department of Urban Design and Planning Faculty of Architecture and Landscape  
 Leibniz Universität Hannover  
 Herrenhäuser Str. 8, D-30419 Hannover  
 Mail: ferretti@staedtebau.uni-hannover.de

Questo *paper* riassume gli esiti del **workshop** "Interferenz. Formen des Temporären in Hannover", svoltosi presso la Leibniz Universität Hannover, Chair for Regional Building and Urban Planning, 12-17.06.2013. Il *paper* propone una lettura comparata e integrata dei temi affrontati durante il workshop alla luce dell'esperienza di **ricerca** condotta dall'autrice nell'ambito dell'International Research Doctorate Programme in Architecture "Villard d'Honnecourt", Il Ciclo, e intitolata "Reclaiming land stocks. A new strategy for the 'new urban issue'".

### 1. RICICLO

L'urgenza della crisi ambientale, sociale ed economica impone di ripensare il ruolo dell'urbanistica e dell'architettura contemporanea e i loro strumenti operativi.

Secondo l'ultimo rapporto Ance-Censis, in Italia, tra il 2001 e il 2010, il consumo di suolo è stato in media pari a 53,2 ha/giorno (cfr. Ance, Censis [2012]). In linea con gli obiettivi di Horizon 2020 e Europa 2020, il **riciclo** è diventato una parola d'ordine anche in ambito urbanistico. "Riciclare significa rimettere in circolazione, riutilizzare materiali di scarto, elementi che hanno perso valore e/o significato" (cfr. Ricci [2013]: 42). Questa definizione può facilmente essere applicata anche ai contesti urbani derelitti, abbandonati o sottoutilizzati, che troppo spesso non sono inclusi in politiche di trasformazione ancora saldamente ancorate ad un'anacronistica logica di crescita *tout court*. Le città si contraggono, le risorse pubbliche scarseggiano, la competitività delle imprese si riduce. E' urgente spostare l'attenzione su forme alternative di azione, in grado di valorizzare al massimo i materiali disponibili, di lavorare con interventi puntuali, di risparmiare territorio e risorse ambientali.

In **ambito scientifico** il dibattito si è aperto già da alcuni anni.

"Vacant NL. Where architecture meets ideas"<sup>2</sup>, "Recycle. Strategie per l'Architettura, la Città e il Pianeta"<sup>3</sup> e "Reduce. Reuse. Recycle"<sup>4</sup> sono solo alcuni degli esempi più rilevanti per dimostrare il crescente interesse verso il tema del riciclo in architettura e urbanistica. Nel 2012 il Miur ha finanziato una ricerca **PRIN** intitolata "RE-CYCLE Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio"<sup>5</sup>, di cui il Chair for Regional Building and Urban Planning della Leibniz Universität Hannover è partner internazionale. Costruendo una sorta di mappa italiana del riciclo, s'intendono esplorare le ricadute operative del processo di riciclaggio sulla città e sul territorio affinché questi "materiali" tornino a far parte, insieme al sistema ambientale, di un unico metabolismo. La necessità di studiare il fenomeno è dettata dalla mancanza di un quadro di riferimento teorico esaustivo.

## 2. LAND STOCKS

Allo stesso modo "Reclaiming land stocks. A new strategy for the

2 Tenutasi presso il padiglione olandese durante la 12° Biennale di Architettura di Venezia (2010), la mostra si è occupata di rilevare e catalogare tutti gli edifici pubblici olandesi temporaneamente inoccupati, che rappresentano un enorme capitale spaziale a disposizione per promuovere l'innovazione nell'ambito dell'economia della conoscenza. Questi edifici sono oggi un costo per la comunità (200.000 euro all'anno per un singolo edificio non è una cifra eccezionale), mentre potrebbero ospitare giovani imprenditori che, in combinazione con leggi più flessibili e potendo disporre anche temporaneamente degli spazi, potrebbero dare nuovo impulso allo sviluppo di idee innovatrici in ambito scientifico. Cfr. Rietveld, Rietveld (2012).

3 Curata da Pippo Ciorra con Mosè Ricci, Paola Viganò, Sara Marini, Reinier De Graaf, Jean Philippe Vassal, la mostra si è svolta al MaXXI di Roma dal dicembre 2011 al maggio 2012. I materiali presentati e le teorie raccolte sono pubblicati in Ciorra, Marini (a cura di, 2012).

4 La mostra si è svolta all'interno del Padiglione tedesco durante la 13° Biennale di Architettura di Venezia (2012). In mostra alcuni progetti di riciclo architettonico in Germania.

5 Il PRIN è coordinato dallo IUAV di Venezia che collabora con numerose altre Università italiane. Le Unità di Ricerca partner sono: Trento, Palermo, Reggio Calabria, Camerino, Torino, Chieti-Pescara, Napoli, Genova, Roma "La Sapienza", Milano.

'new urban issue'<sup>6</sup> tentava di colmare un vuoto nelle discipline urbanistica e architettonica, così poco impegnate con gli obiettivi di qualità ambientale, sensibilità al paesaggio e sostenibilità. La ricerca analizza una serie di casi studio ed elabora nuove tattiche di riciclo per i paesaggi urbani. Un cambiamento di prospettiva presuppone una ridefinizione degli strumenti e dei termini. *Land stocks*, aree di riserva, è il nome che descrive il nuovo contesto operativo dell'architettura e dell'urbanistica contemporanea, fatto di spazi lasciati indietro dallo sviluppo disordinato della città diffusa o dismessi in seguito alla deindustrializzazione del tessuto consolidato. Nella loro natura indefinita e instabile si condensa la più alta potenzialità trasformativa. Essi possono cioè rappresentare un fondamentale capitale spaziale a disposizione per la **trasformazione ecologica** della città.

I *land stocks* non si inventano oggi. In ambito scientifico numerosi autori hanno investigato il tema dello spazio aperto e hanno tentato di dare un'interpretazione della natura dei vuoti urbani come possibile chiave strategica di trasformazione. I *terrains vagues* di Ignasi de Solà-Morales (cfr. Solà-Morales [2002]) e i *drosscapes* di Alan Berger (cfr. Berger [2006]) sono le due categorie spaziali con cui i *land stocks* condividono alcune caratteristiche comuni. Anche i *land stocks* sono spazi abbandonati all'interno della città, vecchie industrie, porti, stazioni, aree di risulta, vuoti privati della loro originaria funzione. Come i *terrains vagues* sono spazi informi. Come i *drosscapes* sono il risultato dei processi di dispersione urbana.

Ma la definizione di *land stocks* rappresenta un'interpretazione 'aggiornata' di questi contesti, una volontà di catturare un'imma-

6 Un abstract della ricerca è pubblicato in Ferretti (2012 A,B).

gine che è oggi (in tempi di crisi) e qui (nel tessuto urbano europeo), perché oggi e qui assistiamo a contrazione urbana, scarsità di risorse, rischi ambientali sempre più elevati. I *land stocks* sono una *figura* (cfr. Ricci [1996]), uno *screen shot* che fotografa alcuni cambiamenti in atto e che serve a prendere coscienza delle mutate condizioni.

Se paragonati con i *terrains vagues* e i *drosscapes* la differenza si rende evidente. Sia che si tratti di paesaggi dell'abbandono all'interno della città che di *leftovers* nella città diffusa, i **land stocks sono spazi rimasti fermi**. Diversamente dai *terrains vagues* - che nella definizione di Solà-Morales sono *spazi in attesa, spazi del possibile* che racchiudono in sé una trasformazione in potenza - e dai *drosscapes* di Berger - frutto di una città che si evolve e quindi produce rifiuti (*dross*), di una dinamica urbana basata sul concetto di sviluppo metropolitano - i *land stocks* sono spazi in disuso, vuoti o abbandonati, lasciati indietro dallo sviluppo, sono quindi la rappresentazione di una città che si arresta. Una **shrinking city** (cfr. Oswalt [2005]), che si contrae e si riduce come conseguenza della condizione economica globale<sup>7</sup>.

E' utile riflettere sulla **dimensione temporale** che caratterizza l'uso dei *land stocks*. Lo sviluppo della città storica si è sempre basato su un processo di stratificazione e di riciclo secondo il quale il tessuto esistente veniva continuamente rimodellato a causa della dimensione urbana bloccata dalle mura cittadine. Questo proces-

<sup>7</sup> Il fenomeno dello shrinkage (cfr. Oswalt [2005]) è diffuso in tutta Europa. Il processo è legato alla generale tendenza demografica europea in calo, alla dispersione urbana e in alcuni casi ad eventi straordinari. In Germania dell'Est ad es. è dipeso in parte dagli eventi che hanno seguito la caduta del muro di Berlino. Il caso studio tedesco è stato affrontato nell'International Building Exhibition 2010, a cui hanno partecipato 19 città tedesche che per dieci anni hanno sperimentato trasformazioni urbanistiche in condizioni di *shrinkage* e di cambiamenti demografici.

so avveniva con ritmi lenti, determinati dalle scarse tecnologie, ma era costante e quasi inesorabile. La città contemporanea invece agisce secondo dinamiche differenti: se da un lato le tecnologie attuali permettono di costruire anche in tempi rapidissimi, dall'altro i processi complessi, la crisi economica e del mercato immobiliare, la mancanza di una volontà strategica forte hanno inaspettatamente comportato nella maggior parte dei casi dei tempi di trasformazione lunghissimi. Più spesso forse manca una reale capacità di reintegrare i *land stocks* nel sistema urbano, preferendo rendere edificabili zone periferiche e semplicemente dismettendo e abbandonando le prime.

Queste sfide chiedono una risposta sostenibile in termini economici, ambientali e sociali. La crisi rappresenta un'occasione per rivalutare il potenziale di trasformazione che questi spazi indefiniti racchiudono. Attraverso la mappatura dei materiali scartati è possibile allora definire un'"**impronta da riciclo**" cioè "*l'impronta che precedenti cicli di vita di parti urbane dismesse o abbandonate lasciano sulla città*" e che rappresenta "*il patrimonio reale che la città che non consuma suolo può spendere sul progetto del proprio futuro*" (cfr. Ricci [2013]: 42).

### 3. USI TEMPORANEI

Per non sprecare l'opportunità di trasformazione rappresentata dai *land stocks* è necessario associare strategie di intervento adeguate alle mutate condizioni. Secondo Oswalt (2007), la necessità di risparmiare risorse e l'attuale impossibilità di disporre di ingenti capitali pubblici e privati implica azioni puntuali e mirate a breve e medio termine. L'implementazione di **usi temporanei** è una pratica sempre più diffusa nelle riconversioni urbane. Gli usi temporanei consentono di sfruttare lo spazio nel periodo di tempo che

precede la trasformazione ma anche di creare un circolo virtuoso di riappropriazione delle aree da parte dei cittadini, a vantaggio della comunità e delle amministrazioni. Queste **tattiche di riciclo** possono far confluire l’interesse di nuovi investitori, aumentare il valore intrinseco delle aree, rappresentare un presidio in termini di sicurezza dello spazio, garantire un alto grado di flessibilità dei processi di trasformazione.

Il fenomeno, e il dibattito scientifico che ne è seguito, è relativamente recente<sup>8</sup>. Protagonisti sono cittadini, attivisti, associazioni che in maniera partecipata avviano iniziative di trasformazione *bottom-up* dello spazio urbano. Queste pratiche urbane micro-spaziali sono diffuse oggi in molte città in tutto il mondo. Esse includono azioni come: “*guerrilla and community gardening; housing and retail cooperatives; flash mobbing and other shock tactics; social economies and bartering schemes; ‘empty spaces’ movements to occupy abandoned buildings for a range of purposes; subcultural practices like graffiti/street art, skateboarding and parkour; and more*” (Iveson [2013]: 941). Seppure è possibile reperire una ormai nutrita bibliografia sul tema, Iveson sottolinea che in ambito disciplinare non esiste ancora una chiara e univoca definizione per questo fenomeno: “*‘insurgent’, ‘do-it-yourself’ (DIY), ‘guerrilla’, ‘everyday’, ‘participatory’ and/or ‘grassroots’ urbanism*” (Iveson [2013]: 941). Alcune importanti mostre come *Spontaneous*

8 Il dibattito sul tema degli usi temporanei prende avvio nel 2001 con la ricerca finanziata dall’EU e intitolata “Urban catalyst (2001-2003) – Strategies for temporary uses”, iniziata da Philipp Oswalt e Klaus Overmeyer, coordinata dalla Technical University Berlin e in cooperazione con 12 partner internazionali. Alla conclusione della ricerca Oswalt, Overmeyer e Misselwitz hanno fondato l’omonimo Urban Catalyst, una piattaforma interdisciplinare per ricerca, progetti, interventi pubblici, conferenze, mostre e pubblicazioni ([www.urbanecatalyst.net](http://www.urbanecatalyst.net)). Gli esiti della ricerca sono pubblicati in: Oswalt, Overmeyer, Misselwitz (a cura di, 2013); Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (a cura di, 2007).

*Interventions*<sup>9</sup>, raccogliendo una serie di esperienze di occupazione temporanea degli spazi, hanno tentato di fornire una sistematizzazione e catalogazione del fenomeno che tuttavia appare abbastanza aleatorio e incontrollabile. Questo perché il cosiddetto *Do-it-Yourself Urbanism* è una sorta di appropriazione indebita (?) della città che spesso esula da ogni forma di autorizzazione o legalità e che volutamente rompe con il sistema preconstituito.

#### 4. DIRITTO ALLA CITTÀ

Secondo Horowitz (2011) queste pratiche temporanee e partecipate sono una *quiet revolution* che mira all’affermazione del **diritto alla città**, teorizzato da Henri Lefebvre (Lefebvre [1996]). Attuare il nostro diritto alla città significa costruire nuove potenziali città dentro la città (Iveson [2013]), sia dichiarando nuove forme di autorità basate sulla presupposizione di uguaglianza degli abitanti, sia trovando nuovi modi per esprimere disaccordo o protesta verso le forme di autorità precostituite. Appare tuttavia difficile ricondurre questa serie di esperienze diverse a una matrice comune che, d’altro canto, potrebbe rappresentare la chiave per trasformare episodi sporadici in un movimento in grado di ribaltare l’ordine urbano predefinito. L’importante chiave di lettura che ci fornisce Lefebvre rispetto al fenomeno del *DIY Urbanism* risiede proprio nell’idea di estrapolare una politica, un diritto appunto, da queste micro pratiche urbane che altrimenti correrebbero il rischio di rimanere eventi isolati incapaci di alcuna forma reale ed efficace di sovversione (Iveson [2013]).

Lefebvre sottolinea che le azioni temporanee di appropriazione diventano un modo per aprire spaccature e fratture nei sistemi

9 “*Spontaneous Interventions*” si è svolta all’interno del Padiglione americano durante la 13° Biennale d’Architettura di Venezia (2012).

urbani esistenti. Esse sono potenziali aperture, spazi del possibile, dalla natura fluttuante e dispersa, e che pertanto non hanno il potere di costituirsi in una singola unità. Tentando di definire questo potere in un primo momento indica la classe operaia come possibile collante per questi episodi slegati. In seguito propone il concetto di cittadinanza (*inhabitanze*). Il diritto alla città dipende dalla sola condizione di residenza e non da fattori come merito, ricchezza, nascita, età, etc. Pertanto da un punto di vista politico, il concetto si basa sulla forma più alta di democrazia, quella in cui il diritto, e cioè in questo caso l'autorità di agire, è determinato dal solo fatto di vivere e appartenere ad uno spazio urbano. Il concetto di diritto alla città fondato su una politica urbana di cittadinanza suggerisce che **una politica urbana più democratica** può emergere dalle forme di appropriazione temporanea della città (cfr. Iveson [2013]).

## 5. NUOVI STRUMENTI

Seppure la **dimensione politica** sia un aspetto estremamente rilevante per comprendere il potenziale trasformativo di queste azioni puntuali (cfr. Sassen [2013]), quello che interessa maggiormente altri autori (cfr. Oswalt [2007]), è la risposta reale ed efficace che gli usi temporanei possono offrire in tempi di crisi. Secondo Oswalt, creare una dimensione collettiva e strategica per queste micro-pratiche è piuttosto un compito affidato agli architetti e agli urbanisti e il punto cruciale da lui affrontato in diverse pubblicazioni è proprio la difficoltà di definire, all'interno delle nostre discipline, i mezzi e gli strumenti attraverso cui integrare queste pratiche nelle politiche urbane. Questi dovranno necessariamente essere **altri strumenti**, così come diversi sono gli obiettivi di qualità che le mutate condizioni contestuali - economiche, sociali ed ambientali - ci impongono oggi. Bürgin (2012) sostiene che il compito

dell'urbanistica è riconoscere innanzitutto il **valore sociale** che si accompagna alle operazioni di riciclo temporaneo. Anche la capacità d'intermediazione è fondamentale per creare le condizioni di partenza del nuovo uso. Spesso infatti proprietari e utilizzatori hanno interessi contrastanti che le amministrazioni non sono in grado di far convergere. In questo caso l'urbanista interpreta il potenziale locale dello spazio, incluso quello sociale, e guida il processo di trasformazione verso la realizzazione, evidenziando il vantaggio che tutti i soggetti coinvolti traggono dall'operazione.

## 6. BERLINO CREATIVE CITY

La Germania è stata in qualche modo la preconizzatrice degli usi temporanei. Da circa dieci anni le amministrazioni hanno cominciato a promuoverne lo sviluppo e la diffusione. Il caso studio berlinese su tutti, mostra come alla fine degli anni '90 da un *branding* basato sull'idea di Berlino nuova **grande capitale** europea, in competizione con Londra e Parigi, la promozione turistica e mediatica della città si è spostata nei primi anni 2000 verso una Berlino **creative city** che ha saputo scientemente trasformare la propria debolezza nella sua forza.

Questo cambio di rotta è avvenuto per diversi fattori. Innanzitutto, a causa della natura policentrica del territorio tedesco e del suo sistema urbano, la decisione di localizzare la nuova capitale a Berlino non è stata seguita, come si credeva, da un massiccio riposizionamento delle principali industrie e aziende in quella che doveva diventare la più grande e importante città della Germania. Questa condizione, insieme a un problema di natura finanziaria del Comune, a un basso costo della vita, a una grande disponibilità di spazi abbandonati e dismessi (*land stocks*), ha fatto sì che la città diventasse **terreno fertile di sperimentazione** per i nuovi



Fig. 1 - Pop-up café, Leiden, Olanda.

usi temporanei.

L'amministrazione berlinese, consapevole della trasformazione in atto, anziché contrastarla, ha intuito che da queste iniziative spontanee poteva nascere il nuovo *brand* della città, Berlino *creative city*, con la possibilità di attrarre nuovi investitori e nuovi *city users* in una insolita ma sinergica collaborazione. Gli strumenti urbanistici sono stati adeguati e le procedure rese più snelle. Oggi i *land stocks* sono considerati non più una criticità ma una risorsa importante per la città (cfr. Colomb [2012]).

## 7. POTENZIALITÀ E VALORI

Questo è vero ormai in diversi contesti urbani, in Europa e negli Stati Uniti. Gli usi temporanei consentono di riciclare materiali urbani che hanno insita, nella loro condizione indeterminata e indefinita, una **potenzialità** non solo in termini spaziali, ma anche **temporali**, come dimostra ad es. il pop-up caffè a Leiden, in Olanda, che allestisce tavolini all'aperto solo stagionalmente, quando il canale di fronte al locale diventa ghiacciato.



Fig. 2 - Il primo parklet, San Francisco, 2010.

Sia che s'intervenga con **piccole azioni**, trasformando temporaneamente un parcheggio in un'area di svago e di verde per i cittadini (il *parklet* di San Francisco) sia che le azioni siano **collettive**, come nel caso dei *flash mobs* (l'ora di Joga a Times Square, New York), sempre si configurano significative trasformazioni della forma urbana.

Ma c'è anche un altro aspetto rilevante da considerare: il **valore ecologico** che alcuni ricicli temporanei dei *land stocks* sostengono. In molti di questi interventi gli spazi abbandonati sono trasformati in luoghi di produzione agricola, sfruttando un periodo di inutilizzo delle aree. A Berlino, in vari quartieri della città, residenti, associazioni, ONG si sono fatti promotori di numerose iniziative di questo tipo. A Lichtenberg nel 2004 un lotto pubblico inutilizzato di 6.500 mq è stato trasformato in un labirinto di girasoli, che oltre al valore produttivo, ha un importante valore sociale per il quartiere. A Neukölln nel 2002 un'associazione di residenti ha riciclato un'area pubblica di 3.000 mq in un giardino educativo e produttivo per bambini che ospita anche eventi culturali. A Marzahn nel 2000 l'ufficio Urbanistica del Comune insieme alle scuole ha in-



stallato degli orti in un'area abbandonata di 2.000 mq, mettendo a disposizione di ogni abitante una parcella coltivabile di 200 mq. A Lichterfelde-Süd un ex campo di addestramento militare di 30 ha è stato convertito in un area naturale protetta. L'iniziativa è partita da un'associazione equestre che utilizza l'area come pascolo per i propri animali e allo stesso tempo rende possibile la fruizione da parte dei residenti (cfr. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [2007]).

## 8. AGRICOLTURA URBANA

Prinzessinnengarten, nel quartiere di Kreuzberg a Berlino, è uno degli esempi più noti di agricoltura urbana temporanea. Lanciato nel 2009 da Nomadic Green il progetto ha riciclato un land stock abbandonato da più di mezzo secolo fondando un nuovo spazio produttivo per la condivisione e l'informazione sul tema del cibo organico. La frutta e gli ortaggi vengono prodotti in vasche trasportabili contribuendo al carattere d'instabilità temporale e spaziale dell'ambiente che fa parte del concept di Prinzessinnengarten. Stranamente però il giardino è anche un luogo in cui gli utenti perdono la dimensione temporale e si lasciano andare al piacere della lentezza legato alla cura e alla crescita delle piante. Dal punto di vista sociale l'orto di Kreuzberg ha rappresentato un evidente beneficio per il quartiere. Anche la sostenibilità economica dell'operazione ha funzionato: i prodotti sono utilizzati dal bar/ristorante per preparare cibi biologici che vengono rivenduti a prezzi modici ai numerosi frequentatori provenienti da tutta la città (cfr. <http://prinzessinnengarten.net/>).

Come gli altri esempi di uso temporaneo, anche Prinzessinnengarten è un'iniziativa partecipata, un processo di trasformazione *bottom-up* in cui comuni cittadini si appropriano di un'area per af-



Fig. 3 - Prinzessinnengarten, Berlino.

conseguente aumento di valore dell'area, di presidio, di rivalorizzazione, di trasformazione in senso ecologico dello spazio urbano.

## 9. OPEN-SOURCE URBANISM

Secondo Oswalt è utile guardare ad altri ambiti, in cui esistono già modelli di sviluppo basati sull'autoregolamentazione. Gli sviluppatori di *software* lavorano da anni con il sistema dell'*open source*, un modello orizzontale di scambio delle conoscenze, in cui il prodotto di base introdotto nella rete viene migliorato, implementato, trasformato da una pluralità di soggetti dotati di libero accesso alle informazioni. Gli strumenti dell'urbanistica tradizionale sono stati creati per gestire fasi di crescita e sviluppo e oggi dimostrano la loro inadeguatezza di fronte a processi di *shrinkage* o di stagnazione urbana causati dalla crisi. In questo contesto sono auspicabili modelli di trasformazione alternativi che integrino gli strumenti della pianificazione tradizionale. Nell'*open-source urbanism* proposto da Oswalt queste trasformazioni devono prevedere la messa a punto di una pluralità di scenari diversi che includano un più ampio spettro di azioni, comprese le pratiche urbane

*bottom-up*. Questo processo incontra spesso una certa resistenza da parte di amministrazioni, investitori, proprietari delle aree. L'incertezza legata alla programmazione di usi temporanei rispetto alla stabilità di un disegno urbanistico definitivo e concluso, in cui le prospettive di guadagno restano ancora oggi, nell'immaginario condiviso, certe, si scontra tuttavia con la realtà di molte situazioni contingenti, finendo per lasciare inutilizzate vaste riserve di spazio (cfr. Oswalt [2007]).

In questa direzione esistono, tuttavia, alcuni segnali di cambiamento. Sempre più città promuovono programmi integrati e *process-oriented solutions*. A **Leipzig** l'amministrazione ha introdotto una norma che incentiva i proprietari di aree rimaste a lungo senza destinazione a reimmetterle sul mercato a fronte di alcune agevolazioni fiscali. A partire dagli anni 2000, Leipzig è stata fortemente colpita da un processo di contrazione della popolazione specialmente nei quartieri residenziali storici. Nel 2003 la percentuale di appartamenti sfitti era del 27%. L'amministrazione comunale, in collaborazione con i proprietari delle aree e i cittadini, ha intrapreso quindi un processo di adeguamento della normativa al fine di agevolare l'implementazione di usi pubblici temporanei nelle proprietà private. I proprietari concedono l'area per un periodo di 5 anni durante il quale hanno accesso a finanziamenti pubblici per la demolizione di edifici, la decontaminazione di siti inquinati, la progettazione dell'uso futuro. Per la durata del contratto sono esenti da pagamenti fiscali relativi alla proprietà, ma sono responsabili della pubblica sicurezza e devono garantire la manutenzione degli spazi. Inoltre conservano eventuali diritti edificatori precedentemente acquisiti. Circa 100 contratti di locazione temporanea dello spazio sono stati già stipulati tra utilizzatori e proprietari grazie all'introduzione di questa normativa. Meissner Strasse Citizens'

Park ad es. è l'iniziativa di un'associazione di privati che nel 2000 ha promosso una campagna per la trasformazione temporanea di un sito precedentemente destinato ad area di sviluppo immobiliare. L'operazione si è concretizzata nel 2005 e il sito è attualmente un parco giochi e un giardino educativo per gli abitanti del quartiere di Neustadt (cfr. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [2007]).

Si tratta di un'operazione simile a quanto avvenuto vicino Parigi, all'**Ile Seguin**. Anche in questo caso un uso temporaneo occupa un'area destinata ad una vasta operazione immobiliare, nell'attesa della trasformazione. Negli anni '20 quest'isola artificiale lungo la Senna era la sede della fabbrica Renault. Dismessa nel 1992, l'isola e l'intero quartiere sono stati oggetto di un'imponente processo di recupero tutt'ora in corso. Il **Prefiguration Garden**, progettato dal paesaggista Michel Desvigne, oltre ad essere parzialmente temporaneo, ha anche un valore di presidio dell'area. Anticipando lo sviluppo e riconvertendo da subito una vasta porzione dell'isola in un parco pubblico, il progetto ha funzionato da acceleratore per la riappropriazione da parte dei residenti di questo *land stock* abbandonato. Il giardino è una sorta di *natura intermedia* in un grande processo di trasformazione che ha come obiettivo il riciclo ecologico di un'area industriale dismessa. In effetti il valore ecologico insito nell'operazione di **rinaturalizzazione** di questo *land stock* è un aspetto fondamentale da considerare se si pensa che, con l'attuale crisi ambientale, il tema dell'abbattimento delle emissioni ha acquisito un valore cruciale e ripopolare le città di alberi e vegetazione può garantire un'utile riserva di aree produttrici di ossigeno. Da un punto di vista processuale tuttavia esiste una differenza sostanziale con il caso di Leipzig. La trasformazione dell'Ile Seguin è stata attivata da investitori privati in accordo con l'ammi-

nistrazione. Il *Prefiguration Garden* è quindi un esempio di riciclo temporaneo di un *land stock* integrato all'interno di una procedura pianificatoria tradizionale (cfr. Desvigne, Tiberghien [2009]).

Questi esempi illustrano un dialogo possibile tra *urban pioneers* e amministrazioni. E' utile riflettere però sulle condizioni di contesto che favoriscono l'integrazione di usi temporanei nei programmi urbani complessi. Perché l'*open-source urbanism* viene incentivato in città come Berlino o Detroit? Disporre di risorse a un costo ragionevole (appartamenti con prezzi calmierati) e di vaste aree dismesse (i contesti fisici) rende sicuramente la situazione più agevole per gli utilizzatori temporanei. Ma non basta. Serve anche una reale volontà da parte delle amministrazioni e la consapevolezza che in anni di crisi si impone un ripensamento sostanziale dei modelli di trasformazione urbana. E poi è necessaria la capacità strategica che consenta di intravedere la potenzialità degli usi temporanei e, di conseguenza, di preparare le condizioni normative ed economiche perché questo possa avvenire.

## 10. INTERFERENZ

Hannover è la capitale dello Stato della Bassa Sassonia. L'area metropolitana ospita circa il 14% dell'intera popolazione statale e genera il 25% del suo PIL. La **crescita demografica**, seppure in totale positiva, non è significativa. La tabella 1 descrive due fenomeni: un equilibrio sostanziale tra area urbana e area rurale e un leggero incremento del fenomeno di urbanizzazione. La tabella 2 rappresenta la previsione 2012-2025. La popolazione rimane sostanzialmente invariata (decresce dello 0,1%). In campagna decresce del 2,3%. In città cresce del 2,3%. Tuttavia si può osservare che questa crescita deriva da un naturale fenomeno d'immigrazione piuttosto che da un aumento delle nascite (che invece sono

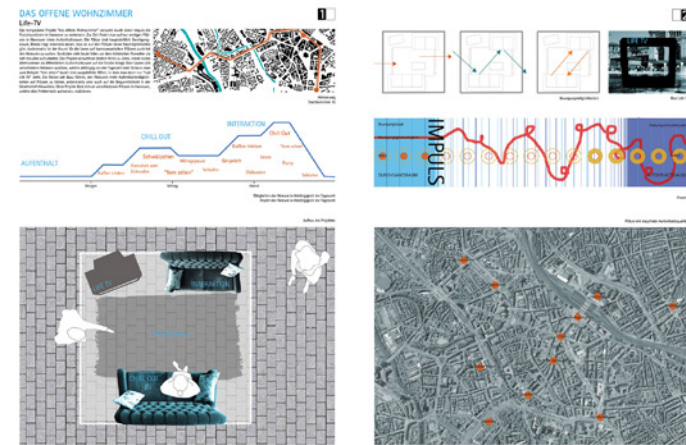
negative). Prendendo a riferimento altri trend di sviluppo, come quello del mercato immobiliare, nel 2010 si osserva una crescita del 7,7% in termini di nuove aree residenziali. Se comparata con le altre grandi città della Germania, come Berlino, Amburgo, Monaco o Colonia, Hannover ha però registrato un calo del -5,1% (cfr. Region Hannover [2012]).

	Hannover City		Countryside		Hannover Region	
	population	change	population	change	population	change
1.1.2007	507.981		613.498		1.121.479	
1.1.2008	509.636	1.655	612.863	-635	1.122.499	1.020
1.1.2009	509.468	-168	610.133	-2.730	1.119.601	-2.898
1.1.2010	510.809	1.341	609.022	-1.111	1.119.831	230
1.1.2011	512.239	1.430	609.234	212	1.121.473	1.642
1.1.2012	515.377	3.138	609.819	585	1.125.196	3.723

Tabella 1 - Sviluppo della popolazione residente ad Hannover, nella campagna circostante e nella regione metropolitana nel periodo compreso tra il 01.01.2007 e il 01.01.2012. Fonte: "Bevölkerungsprognose 2012 BIS 2020/2025", edito da Hannover Region.

	population		population balance		natural balance	natural immigration
	1.1.2012	1.1.2025	total	In %		
Hannover City	515.377	527.337	11.960	2,3	-2.900	14.859
Countryside	609.819	596.721	-13.098	-2,1	-31.038	17.940
<b>Hannover Region</b>	<b>1.125.196</b>	<b>1.124.057</b>	<b>-1.139</b>	<b>-0,1</b>	<b>-33.938</b>	<b>32.799</b>

Tabella 2 - Previsione di sviluppo della popolazione residente ad Hannover, nella campagna circostante e nella regione metropolitana nel periodo compreso tra il



01.01.2012 e il 01.01.2025. Fonte: “Bevölkerungsprognose 2012 BIS 2020/2025”, edito da Hannover Region.

Si può quindi sostenere che Hannover, pur non essendo propriamente una *shrinking city* in termini di trend demografico, è comunque una realtà urbana con una dinamica stagnante. Questa condizione rende possibile ipotizzare una trasformazione urbana *soft* per il prossimo futuro, attraverso il riciclo delle aree in disuso o abbandonate con l’implementazione di usi temporanei. Questi potrebbero sia occupare i *land stocks* nel periodo di attesa prima di uno sviluppo più “tradizionale”, sia diventare in alternativa attività semi-permanenti che con piccoli investimenti a breve termine genererebbero valore aggiunto nel medio-lungo periodo.

Il workshop “*Interferenz. Formen des Temporären in Hannover*” intendeva analizzare attraverso i progetti il tema degli usi temporanei dello spazio urbano come possibile strategia di trasformazione permanente della città. In particolare gli studenti hanno verificato le potenzialità trasformatrici di alcuni *land stocks* di Hannover, proponendo interferenze temporali, di uso, di attori, capaci di attribuire nuovo senso a questi luoghi e lavorando parallelamente sullo spazio e sul tempo delle trasformazioni per garantire una prima riattivazione.

La proposta “*La camera aperta*” crea una sinergia tra uso pubblico e privato dello spazio. La premessa è che gli spazi pubblici della città sono spesso luoghi di attraversamento più che di condivisione, da un lato per la mancanza di arredo urbano dall’altro perché gli utilizzatori preferiscono passare il proprio tempo libero nel soggiorno di casa. In maniera provocatoria gli studenti, seguendo un percorso attraverso gli spazi pubblici della città, hanno trasportato

Fig. 4 - “La camera aperta”, stud.: Franziska Schettler, Workshop: “*Interferenz. Formen des Temporären in Hannover*”, SS 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hannover.

un soggiorno, completo di sofà e televisione, in piazza, suscitando curiosità e partecipazione da parte dei passanti. La riappropriazione dello spazio è stata documentata da un video.

La proposta “*Networking*” lavora invece sul quartiere di Nordstadt che risente di due differenti velocità di sviluppo a causa della Engelbosteler Damm, un’importante arteria in alcuni tratti a quattro corsie che crea una vera e propria barriera. Mettendo a sistema, con usi temporanei, gli spazi in disuso da un lato all’altro della Engelbosteler Damm, il progetto promuove la qualità urbana del quartiere. Si sviluppano tre sotto-temi: sostenibilità, identità, svago. Nel tema **sostenibilità** si installa un parco di produzione agricola e per l’allevamento di pollame da mettere in rete con l’esistente sistema di negozi di agricoltura biologica presenti nel quartiere. Le scuole intorno all’area sono gli attori della trasformazione. Una vendita al dettaglio di prodotti bio potrebbe essere installata successivamente. L’uso temporaneo si sviluppa nei mesi estivi, da aprile a settembre. Nel tema **identità** si ipotizzano una serie di attività, con cadenza variabile, tra cui mercatini delle pulci, riconversione in aree verdi di parcheggi per le automobili, installazioni artistiche, tutte da svolgersi sul sedime stradale. Inoltre si

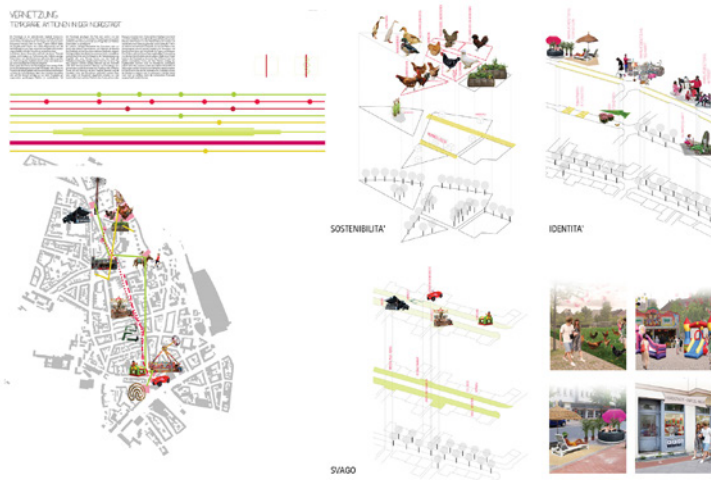


Fig. 5 - “Networking”, stud.: Theresa Gernreich e Anna Schlaiss, Workshop: “Interferenz. Formen des Temporären in Hannover”, SS 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hanover.

propone il riuso di attività commerciali attualmente vuote come spazio di incontro per i cittadini, per lo scambio di informazioni sulle attività del quartiere e sulla comunità in generale. L’operazione intende creare coesione e ricucire i due fronti della strada da un punto di vista sociale e identitario. Nel tema **svago**, con l’aiuto della circoscrizione e del comune in qualità di promotori, si propone l’introduzione di un evento/festival per il quartiere di Nordstadt, da svolgersi nel mese di agosto con cadenza annuale. La proposta incrocia efficacemente spazio e tempo garantendo una riattivazione dei *land stocks* di Nordstadt durante tutto l’anno.

“*Function floating Ihme*” lavora invece sul corso urbano del fiume Ihme. Attori e utilizzatori del progetto sono: ecologisti/attivisti, senza tetto, turisti, creativi, *stakeholders*. L’uso temporaneo inizia con un evento specifico, un workshop intitolato “Raccolta differenziata sulle sponde dell’Ihme”. I materiali di scarto raccolti sono riciclati per costruire *containers* galleggianti che possono ospitare usi temporanei diversi: *food taxi*, *housing*, attività sportive, *sightseeing*, *info points*. I *containers* galleggianti si spostano lungo il fiume ma

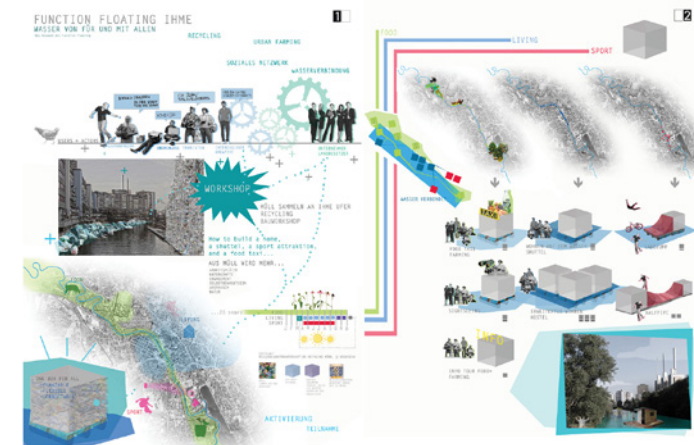


Fig. 6 - “Function floating Ihme”, stud.: Teresa Bertram, Workshop: “Interferenz. Formen des Temporären in Hannover”, SS 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hanover.

Il discorso sull’uso temporaneo degli spazi è un tema di ricerca ancora aperto presso il Chair for Regional Building and Urban Planning di Hannover. Durante il semestre invernale 2013-14 l’offerta formativa ha previsto il seminario “*D.I.Y. Wir machen uns unsere Stadt selbst!*” che intende fornire agli studenti un quadro teorico di riferimento sul tema della *self-made city*, della partecipazione, della costruzione *bottom-up* dello spazio urbano che a nostro avviso è oggi - specialmente in considerazione della congiuntura economica e ambientale di inizio millennio – una possibilità su cui non solo è urgente riflettere, ma forse anche da promuovere un po’ più attivamente all’interno delle nostre discipline.

## BIBLIOGRAFIA

Ance, Censis (a cura di) 2012, Un piano per le città: trasformazione urbana e sviluppo sostenibile. Materiali per una riflessione a tutto campo. Fonte: [http://www.comune.urbino.ps.it/piano\\_strategico/osservazioni/Confindustria-RAPPORTO%20ANCE-CENSIS.pdf](http://www.comune.urbino.ps.it/piano_strategico/osservazioni/Confindustria-RAPPORTO%20ANCE-CENSIS.pdf)

Bürgin M. 2012, "Temporary use: more opportunities than risks", in Baum M., Christiansee K. (a cura di), *City as a loft. Adaptive reuse as a resource for sustainable urban development*, gta Verlag, Zurich, pp. 347-349, ISBN 978-3-85676-302-2

Berger A. 2006, *Drosscape. Wasting land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York, ISBN 9781568987132.

Desvigne M., Tiberghien G. A. 2009, *Intermediate Natures. The landscapes of Michel Desvigne*, Birkhauser, Basel, 978-3764377144.

Ferretti M. 2012 A, "LAND STOCKS", in Ricci M. (a cura di), *New Paradigms*, ListLab, Barcellona, pp. 182-195, ISBN: 9788895623535.

Ferretti M. 2012 B, "LAND STOCKS", in Ricci M. (a cura di), *Nuovi Paradigmi*, ListLab, Barcellona, pp. 182-195, ISBN: 9788895623641.

Horowitz S. 2011, "Occupy big business: the sharing economy's quiet revolution", in The Atlantic, dec. 6 2011. Source: <http://www.theatlantic.com/business/archive/2011/12/occupy-big-business-the-sharing-economys-quiet-revolution/249582/>

Iverson K. 2013, "Cities within the City: Do-It-Yourself Urbanism

and the Right to the City", in International Journal of Urban and Regional Research, 37(3), pp.941-56, ISSN 1468-2427.

Lefebvre H. 1996, "The right to the city", in Kofman E., Lebas E. (a cura di), *Writings on cities: Henri Lefebvre*, Blackwell, Oxford, ISBN 978-0631191889.

Oswalt P. (a cura di) 2005, *Shrinking cities*, Vol.1 International Research, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, ISBN 3-7757-1683-3.

Oswalt P. 2007, "Urban development without Urban Planning – A Planner's nightmare or the promised land?", in Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (a cura di), *Urban pioneers*, Jovis, Berlin.

Oswalt P., Overmeyer K., Misselwitz P. (a cura di) 2013, *Urban Catalyst. The power of temporary use*, DOM Publishers, Berlin.

<http://prinzessinnengarten.net/>

Region Hannover 2012, *Bevölkerungsprognose 2012 bis 2020/2025*, Hannover.

Fonte: <https://www.hannover.de/>

Ricci M. 1996, *Figure della trasformazione*, in *Urbanistica* 106, ISSN 0042-1022.

Ricci M. 2013, "Recycle Footprint\_Impronta da Riciclo", in Marini S., Santangelo V. (a cura di), *Recycle Italy. Quaderno n.1. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*, ARACNE editrice S.r.l., Roma, pp. 40-45, ISBN 978-88-548-6267-8.

Rietveld E., Rietveld R. 2012, *Potential of vacancy*, in Baum M.,

Christiansee K. (eds.), "City as a loft. Adaptive reuse as a resource for sustainable urban development", gta Verlag, Zurich, ISBN 978-3-85676-302-2, pp. 341-346.

Sassen S. 2013, "Does the city have speech", in *Public Culture*, 25(2), pp. 209-221, ISSN 0899-2363.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (a cura di) 2007, *Urban pioneers*, Jovis, Berlin.

Solà-Morales I. 2002, *Territorios*, Editorial Gustavo Gili, Barcellona, ISBN 978-842521864.

'*SpontaneousInterventions: Design Actions for the Common Good*', Press release for the exhibition held at the United States Pavilion at the 13th International Architecture Exhibition 'La Biennale di Venezia'

[http://www.spontaneousinterventions.org/wp-content/uploads/2012/08/US-Pavilion\\_general\\_english.pdf](http://www.spontaneousinterventions.org/wp-content/uploads/2012/08/US-Pavilion_general_english.pdf)

[www.urbancatalyst.net](http://www.urbancatalyst.net)

## IL PIANO E IL PARCO. NUOVI ECO-METABOLISMI URBANI NELLA PRIMA CORONA DI NAPOLI

Enrico Formato<sup>1</sup>, Salvatore Napolitano<sup>2</sup>, Paolo Sacco<sup>3</sup>

1 Dipartimento di Architettura Università di Napoli Federico II, assegnista di ricerca in progettazione urbanistica e del paesaggio – Associazione Goldstein Architettura.

2 Comune di Casoria, dirigente del Settore Pianificazione e controllo del territorio.

3 Suburbia.mode srl, direttore tecnico ed amministratore.

### 1. TEMPO, SPAZIO-APERTO, NATURA

Il saggio ha per oggetto il nuovo Piano urbanistico comunale di Casoria, una città di ottantamila abitanti inserita, senza discontinuità, nell'agglomerazione della prima corona dell'hinterland di Napoli. Il progetto porta al centro dell'attenzione lo spazio aperto marginale e l'ipotesi di un suo riciclo come motore di una rigenerazione più ampia, della città e dell'ambiente<sup>4</sup>.

I materiali fondamentali di questo piano sono il *tempo* e la *natura*; il campo in cui tali materiali sono messi in opera è lo spazio-aperto dismesso o sottoutilizzato, i residui *dimenticati* e gli *scarti* del vortice urbanizzativo degli ultimi sessant'anni<sup>5</sup>.

Dalla rigenerazione e messa in rete di questi *spazi terzi* si ritiene possibile trarre le *energie* per affrontare, nel medio periodo, la trasformazione delle parti più dure e resistenti dei sistemi insediativi prodotti dal 900: le grandi piattaforme industriali dismesse, la città residenziale senza qualità, la rete delle attrezzature ed il sistema delle connessioni infrastrutturali pubbliche.

### 2. DISMISSIONI, CRISI

Casoria costituisce uno dei comuni in cui si articola l'urbanizzazione della prima corona esterna di Napoli. A partire dall'industrializzazione dell'immediato dopoguerra ed almeno fino alla fine degli anni 70, è stata un polo industriale di rilievo, sede di importanti

4 La questione del *riciclo*, applicata al territorio e alle città, è stata portata con evidenza all'attenzione dell'opinione pubblica italiana dalla mostra, tenutasi presso il Maxxi di Roma dall'1.12. 2011 al 29.4.2012, curata da Pippo Ciorra, intitolata "Re-cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta". Sul tema si segnalano inoltre le attività in corso nell'ambito del Progetto di ricerca d'interesse nazionale (Prin) "Recycle Italy", coordinato da Renato Bocchi dello Iuav, con ulteriori dieci unità di ricerca presso altrettante sedi universitarie: Trento, Milano Politecnico, Torino Politecnico, Genova, Roma La Sapienza, Napoli Federico II (con Bari Politecnico), Palermo, Reggio Calabria, Chieti-Pescara, Camerino.

5 Il concetto di *scarto* richiama la definizione di *drosscape* fornita da Alan Berger (2006).



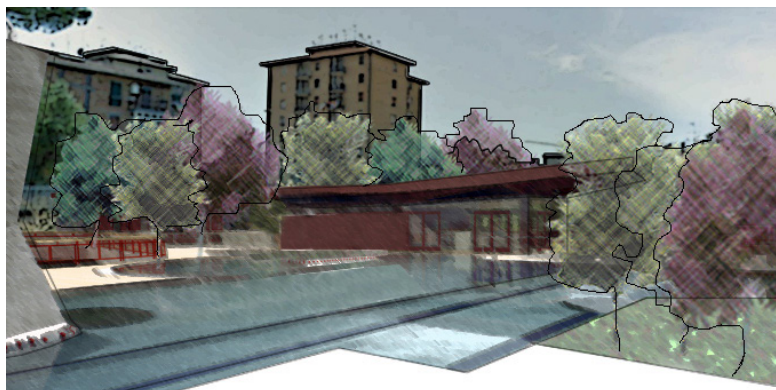


Fig. 1 - Casoria, Italia. Concrete, water and trees.

industrie, siderurgiche e chimiche<sup>6</sup>.

La presenza dei poli produttivi (e la conseguente necessità di addetti), unita alla facilità di accesso dai comuni limitrofi e dal capoluogo (sostanzialmente affidato, fino ad un tempo piuttosto recente, alla storica strada Sannitica), ha determinato una espansione edilizia e demografica notevolissima che ha portato il comune a risultare tra i più densamente urbanizzati dell'intera Provincia di Napoli<sup>7</sup>.

Da almeno un ventennio, tuttavia, le attività produttive di tipo manifatturiero hanno in larga parte dismesso i loro stabilimenti cittadini, determinando alcune aree non utilizzate di grande estensione su cui la comunità locale dibatte da decenni, riconoscendo nella possibile trasformazione delle stesse un potenziale elemento di svolta. Posti al centro del comune, questi grandi recinti una vol-

6 Casoria era detta «la Sesto San Giovanni del Sud» per la presenza di molte industrie di rilievo nazionale, tra cui spiccavano la Rhodiatoce, che vi produceva il terital, la Resia, le Acciaierie del sud, la Calcobit. Gli stabilimenti non erano localizzati in una zona industriale dedicata ma in più aree poste ai margini dell'insediamento urbano preesistente. L'espansione urbanizzativa, negli anni, ha incluso i recinti industriali nelle proprie maglie.

7 Dai dati sulla popolazione legale forniti dall'Istat per il 15° Censimento popolazione e abitazioni 2011 e pubblicati sulla Gazzetta ufficiale n. 294 del 18.12.2012, risulta che la popolazione residente nel comune di Casoria è pari a 78.647 abitanti. Tale valore deriva da una dinamica demografica che ha registrato nel corso degli ultimi decenni una riduzione del ritmo di crescita. Se nel decennio 1961-1971 la popolazione residente è cresciuta con un incremento percentuale complessivo del 107,77% nel corso dell'ultimo decennio si registra, invece, una flessione pari a circa il 4%. Tuttavia la presenza di oltre 78.000 abitanti continua a determinare una densità demografica pari a 6.537 ab/kmq, di gran lunga superiore a quella della Provincia di Napoli che registra un valore di 2.606 ab/kmq.

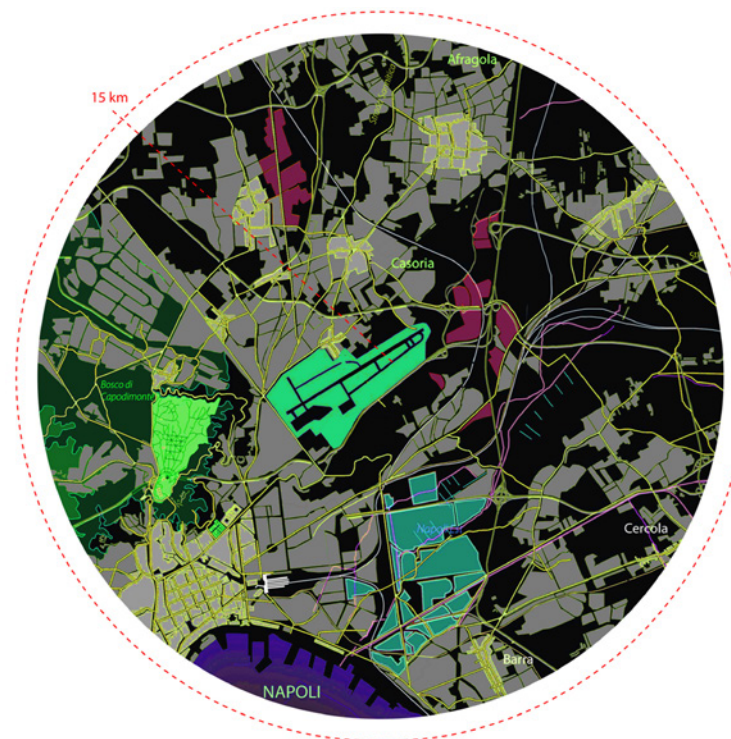


Fig. 2 - L'agglomerazione della prima corona dell'hinterland di Napoli.

ta produttivi, sono a tutt'oggi inutilizzati; è nel frattempo cresciuta una rigogliosa vegetazione che, come nell'*inner Detroit*, sembra stia riassorbendo anche le parti più dure dell'urbanizzazione (industriale).

Dagli anni 80, mentre il settore produttivo è già in crisi, si sviluppa un'offerta produttiva legata alla grande distribuzione commerciale e all'intrattenimento che utilizza, come fascia di impianto, la direttrice della cosiddetta "strada degli Americani", la prima tangenziale esterna di Napoli<sup>8</sup>. Anche il settore terziario vive, ai nostri

8 La Strada degli Americani, oggi Circumvallazione Esterna – Strada provinciale n.1, è il primo asse stradale a scorrimento veloce che taglia la storica radialità delle direttrici di collegamento tra Napoli e l'entroterra. Un primo tratto della strada fu tracciato dagli Alleati a servizio degli insediamenti Nato immediatamente dopo la Liberazione. Successivamente, tra il 1955 ed il 1970, fu realizzata l'intera infrastruttura, su progetto della Provincia di Napoli: mediante lo svincolo di Casoria dell'Autostrada



Fig. 3 - Dismissioni e sottoutilizzi.

giorni, un momento difficile, ben rappresentato dalla chiusura del primo centro commerciale *all'americana* dell'area metropolitana

del Sole (1962) si rendeva possibile il collegamento tra i diversi nuclei urbani dell'entroterra mediante una vera e propria *tangenziale*, alternativa a Napoli. Per una ricostruzione della vicenda cfr. Ippolito, Maisto (2000) e Marotta (2009).

di Napoli: l'Eurostanda (poi Euromercato) di Casoria<sup>9</sup>. Il fenomeno è con ogni probabilità anticipatore di una tendenza che, così come avvenuto per la dismissione dell'industria pesante negli anni 80, sembra presentare tratti comuni a livello nazionale: la piastra-recinto della grande distribuzione, del consumo e del facile intrattenimento, appare sempre più inadeguata<sup>10</sup>. D'altro canto la concorrenza delle più moderne e sempre più iperboliche gallerie commerciali realizzate nei comuni contermini (in ordine di costruzione: Le Porte di Napoli ad Afragola, Vulcano Buono a Nola, Centro Campania a Caserta) ha ridotto il richiamo delle strutture preesistenti, diminuendo il relativo bacino d'utenza e determinando un ulteriore motivo di crisi per un settore già in difficoltà per la congiuntura economica e le relative ripercussioni sul sistema sociale e dei modelli di consumo.

La crisi del sistema produttivo è amplificata dalle difficoltà dei sistemi insediativo ed ambientale: le irrazionalità urbanistiche peggiorano la competitività dell'offerta produttiva e determinano conseguenze sull'ambiente che amplificano a loro volta le pesanti *eredità* della industrializzazione del dopoguerra. La città ed il territorio storico sono schiacciati da un'edificazione densa e "parassitaria", strutturalmente aggrappata alle preesistenze<sup>11</sup>. Gran parte dell'edificazione sorta dal dopoguerra ai nostri giorni è ac-

<sup>9</sup> La catena Eurostanda nasce nel 1975 dalla sinergia tra Carrefour e Standa (gruppo Montedison). L'ipermercato di Casoria, aperto nel 1978, fu il secondo ipermercato in Italia, dopo quello di Paderno Dugnano, in Brianza (inaugurato nel 1975 e a tutt'oggi in esercizio).

<sup>10</sup> Sembrano prevalere le strutture commerciali ad effetto urbano, di minore estensione e contraddistinte da una più articolata parcellizzazione dell'offerta commerciale, spesso legata alle particolarità contestuali e alla valorizzazione delle tradizioni e della cultura locale. Le grandi piastre commerciali, energivore e ad elevato impatto sull'ambiente, presentano costi di gestione molto elevati.

<sup>11</sup> Il concetto di *urbanizzazione parassitaria* è usato nell'accezione attribuita da Robert A. Beuregard (2006) a proposito del rapporto tra suburb ed *inner city* nell'urbanizzazione americana contemporanea.

comunata da una bassa qualità urbana prima ancora che edilizia. Mancano o sono marginalizzati gli spazi pubblici aperti, le piazze e le strade, nel migliore dei casi ridotte a puro “tubo” viabilistico. Scarseggiano gli spazi sistemati a verde, per lo sport, adeguati per essere realmente vissuti e che possano facilitare la socialità. Molti edifici, in specie i tanti multipiano del boom dei 50/60, presentano condizioni di prematura vetustà e degrado strutturale (una condizione anche legata all’uso del calcestruzzo in strutture intelaiate non conformi agli standard antisismici attuali); la dismissione ed il sottoutilizzo di aree e manufatti, lasciati deperire senza manutenzione, si presentano come un fenomeno ogni giorno più evidente: mentre il dibattito sulle aree dismesse dalle vecchie aree industriali è continuato, attirando per alcuni decenni quasi in esclusiva l’attenzione dell’opinione pubblica, nuove “carie territoriali” (dismissioni, abbandoni, vetustà del patrimonio immobiliare e suo sottoutilizzo) hanno eroso il tessuto spaziale della Casoria moderna; un tessuto urbano invero non più continuo come invece potrebbe apparire da una fredda visione planimetrica.

In queste *carie* si annida un intreccio molto fitto di *micro-dismissioni*: appartamenti inutilizzati, negozi chiusi con la crisi, laboratori non adatti ai nuovi standard della produzione artigianale. Molte attività produttive, quasi tutte quelle principali, hanno dismesso; il *trend* della popolazione residente, per la prima volta dopo decenni, presenta un decremento dei residenti: quattromila abitanti negli ultimi quindici anni hanno abbandonato la città.

Gli abitanti vanno via perché Casoria è una città dove non si vive bene. Il traffico è congestionato; non c’è lavoro; la qualità insediativa è molto bassa: l’edilizia inadeguata (gli edifici antichi abbandonati o malamente “ristrutturati”); la città moderna ad alta densità fatta di multipiano in calcestruzzo non adeguati agli standard sismici ed energetici attuali; la città diffusa, spesso abusiva, fatta



Fig. 4 - Grandi recinti industriali dismessi.

di case tirate su in una notte); d’altro canto le opere di urbanizzazione (le strade, le attrezzature) sono molto sottodimensionate (attualmente a stento si raggiunge il 10% degli standard previsti dalla legge<sup>12</sup>) e, anche quando presenti, vetuste e/o irrazionalmente disposte. Non c’è verde pubblico ed i pochi residui coltivati si trovano dispersi tra grandi vuoti inutilizzati e la poderosa rete di infrastrutture a rete (autostrada, superstrade, ferrovie).

In tale quadro, negli interstizi vuoti o sottoutilizzati del *magma urbano*, si ritrovano aree che possono accogliere funzioni pubbliche, luoghi che se opportunamente trattati, da marginali possono diventare centrali in relazione ad attività sociali e civiche. Spazi che preludono in primo luogo a nuove ecologie e sostenibilità ambientali, soprattutto volte al miglioramento dello standard locale di qualità della vita, oggi molto basso.

<sup>12</sup> I servizi e le attrezzature di proprietà pubblica esistenti sono pari a 290.116 mq, circa il 10% del fabbisogno al 2023 (4 mq/abitante).



Fig. 5 - Casoria, paesaggi urbani: la strada-mercato e la corona di cemento.

### 3. INFRASTRUTTURE ED URBANIZZAZIONE

Le infrastrutture di livello territoriale hanno accelerato ed innescato la formazione dell'estesa saldatura tra Napoli ed i comuni dell'entroterra, che oggi insieme, configurano una *periferia* omogenea e povera dal punto di vista della qualità urbana ed ambientale. Una condizione che si riverbera sulla qualità della vita: un abitare *abietto* da tempo non più rurale, da qualche decennio non industriale, recentemente neanche più commerciale-terziario (*cf.* Formato [2011]).

L'intenso processo di urbanizzazione, in particolare a Casoria, può essere direttamente rapportato all'articolazione e allo sviluppo della rete infrastrutturale.

Casoria rimane sostanzialmente fino alla fine della Seconda guerra mondiale, uno dei numerosi casali agricoli posti a nord di Napoli, caratterizzato da un centro abitato orientato secondo le direttrici della *centuratio* romana (sistema: *Acerrae* – 26° N-O), dotato di un unico supporto infrastrutturale, la Strada Statale Sannitica. La linea ferroviaria Napoli-Roma, attiva dalla fine dell'ottocento, non influisce ancora in maniera determinante sui processi urbanizzativi, ancora imperniati sostanzialmente sul capoluogo. In quest'epoca Casoria è un aggregato agricolo, rinomato per la produzione di pasta (sono segnalati numerosi mulini) e di vino. Questa condizione muta radicalmente nel dopoguerra con le politiche pubbliche keynesiane promosse dagli Usa, in Italia e in Europa, mediante il Piano Marshall: infrastrutturazione, urbanizzazione ed industrializzazione pubblica diventano le matrici del boom economico degli anni 60; moltiplicano i profitti e la produzione di *ricchezza* a scapito delle risorse ambientali, sociali e territoriali locali<sup>13</sup>. La realizzazione della *Strada degli Americani* (Circonvallazione esterna) dal

<sup>13</sup> Per la ricostruzione del ciclo produzione edilizia – sviluppo economico, *cf.* Harvey (2013): 46-89.

1955 al 1970, è emblematica : l'area Nord di Napoli viene dotata di una straordinaria connessione in direzione est-ovest, mediante la quale si struttura una vera e propria *nuova città* oggi caratterizzata da più di un milione di abitanti (da Casoria al Litorale Domitio).

Nel 1965 è inaugurato il tratto Napoli-Roma dell'Autostrada del Sole (A2) il cui terminale – “Napoli-Stazione” – viene localizzato nel territorio di Casoria. Nel 1969 entra in esercizio l'Autostrada A16 Napoli-Canosa (dei “due Mari”): l'inizio di quest'asse stradale è proprio sulla Circumvallazione esterna, a poche centinaia di metri dai caselli terminali dell'A2. Nel 1975, ancora, con l'apertura della Tangenziale di Napoli (A65), viene localizzato a Capodichino, al margine meridionale del territorio comunale, la barriera di Capodichino, attraverso la quale è possibile immettersi nella nuova autostrada urbana che conduce, in modo diretto, ai quartieri collinari di Napoli, alla nuova zona ospedaliera e al litorale flegreo. Le stazioni ferroviarie - della Fs e ella Circumvesuviana – oltre alla prossimità con l'aeroporto internazionale di Capodichino (in parte sito in territorio casoriano), completano il quadro dell'accessibilità e dell'interconnessione.

La straordinaria dotazione infrastrutturale rappresenta senz'altro un fattore determinante nell'ambito dei processi di urbanizzazione: sia dal punto di vista delle opportunità di localizzazione produttiva, sia da quello degli insediamenti residenziali.

In assenza di uno specifico strumento urbanistico, trovano poi, nel caso in specie, libera collocazione le grandi industrie (alcune delle quali impiantate dalla Cassa per il Mezzogiorno e/o gestite dall'Iri) e, immediatamente dopo, l'esplosione dell'urbanizzazione residenziale, in *primis* rappresentata dai multipiano sorti sui bordi del centro storico negli anni del *boom* e della deregulation urbanistica<sup>14</sup>. Gli abitanti passano dai circa 26.000 censiti nel 1961 agli

<sup>14</sup> Particolare rilevanza assume l'anno di moratoria della *Legge ponte* (1967-1968) nel quale sono

oltre 79.000 del 1991, portando alla realizzazione di oltre 2400 nuovi edifici. Il piano regolatore viene approvato solo nel 1980 e, comunque, anche dopo la sua approvazione si continua a costruire in modo sostanzialmente spontaneo<sup>15</sup> mentre stentano le urbanizzazioni pubbliche, sia di tipo primario (strade e parcheggi) che secondario (scuole, attrezzature, parchi ed altri spazi pubblici).

Tale processo porta alla formazione di una maglia infrastrutturale locale del tutto inadeguata ed irrazionale, che invece di svolgersi nel paesaggio lo costringe in ambiti sempre più angusti e frammentati, determinando la progressiva perdita di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici o testimoniali, ovvero conducendo alla banalizzazione, impoverimento e perdita dei caratteri paesaggistici storicamente acquisiti.

Alla ricchezza delle infrastrutture superiori, calate dall'alto nel territorio locale, senza alcuno studio dei rapporti e degli impatti, fa da contrappunto (ma, a ben vedere, si tratta di un effetto collaterale della stessa logica settoriale e *speculativa*) la scarsità della rete locale, inadeguata per quantità e in larga parte realizzata – nell'ambito di lottizzazioni abusive o legittime, poco cambia – ricalcando precedenti inter-poderali e confini di proprietà.

Privo ormai di ogni valore e connotazione progressiva, il paesaggio urbano di Casoria è oggi caratterizzato da una condizione di profondo e diffuso degrado. Le infrastrutture a rete solcano la distesa di case e capannoni più o meno abbandonati senza alcun rapporto urbano né alcuna logica urbanistica. Tuttavia proprio dalle grandi infrastrutture, dai margini dimenticati ed abbandonati sui loro bordi, si ritiene possibile ripartire per pensare ad una nuova,

rilasciate, in deroga ad ogni strumento urbanistico, centinaia di licenze edilizie per condomini residenziali d'iniziativa privata, di grande mole ed impatto sull'esile sistema insediativo preesistente.

<sup>15</sup> Risultano presentate circa 9000 domande di condono per relativi abusi edilizi commessi fino al 2003.

inedita, struttura della città: nuove continuità di uso pubblico, ecologiche e funzionali, sono ancora (di nuovo) possibili.

#### 4. IL PIANO

Il nuovo Piano urbanistico, utilizzando le possibilità offerte dalla recente riforma urbanistica regionale, propone una rigenerazione che interessa più scale ed in cui gioca ruolo chiave il fattore “temporale”, lo spazio tra le disposizioni generali e le specificazioni programmatiche.

Un *piano nuovo*, non solo per i contenuti ma anche per la “forma”, articolata in disposizioni strutturali (valide a tempo indeterminato) ed estratti operativi, strategici per l’amministrazione in carica. Un piano che non è *mappa* (degli interessi, delle trasformazioni, ecc.) ma ambisce a diventare *dispositivo*, basato sulle tutele del territorio e sulla messa in rete delle risorse e specificabile, di volta in volta, in “azioni” (d’iniziativa pubblica, privata o mista) il cui *range* di trasformazione, prefissato (cinque anni), consente verifiche e flessibilità in relazione alla congiuntura socio-economica, all’indirizzo politico, alla concreta disponibilità di investimenti pubblici e privati. Un impianto che rende il piano processuale, necessita di un *Ufficio pubblico di pianificazione*, adatto alla dimensione, alle sfide e al ruolo di una città di media dimensione, qual è intesa Casoria.

La rigenerazione urbana prospettata (Piano strutturale e primo Piano operativo), parte, anche simbolicamente, dalla fondazione di un grande parco urbano (circa 3 kmq, un quarto dell’intero comune), un bosco con orti e edifici pubblici isolati che dovrà cambiare l’immagine ed il ruolo di Casoria nel prossimo decennio, ripristinando continuità ecologiche e di uso pubblico (il parco è inserito nella rete ecologica provinciale e collegherà i nuovi poli metropolitani in corso di definizione: la Stazione Alta velocità di

Napoli-Afragola, il sistema eco-urbano di Napoli-Est, il Parco attrezzato lungo l’Asse Mediano previsto dalla Provincia di Napoli). La prima mossa operativa del Piano 2013 è il disegno del grande parco, da “infiltrare” progressivamente nei sistemi urbani. Si tratta di una scelta che oltre l’evidente valore simbolico, di *vision* (partire dal verde e non dagli edifici), assume un carattere persino necessario, in rapporto all’esigenza di assumere il recupero di spazi per attrezzature e servizi almeno ai livelli “standard” minimi, fissati dalle norme nazionali e regionali (allo stato a Casoria a stento si raggiunge il 10% delle dotazioni minime stabilite dalle leggi vigenti, un dato che si attesterebbe intorno al 15% se si conteggiassero anche le attrezzature private). Una scelta che mira a non restare sulla carta e per questo è stata modulata, alla ricerca di sinergie tra iniziative private ed interesse pubblico: attrezzature e servizi potranno essere anche realizzate dai privati, a patto di rispettare alcune condizioni e, naturalmente, consentirne l’uso pubblico (ad esempio: realizzare una piscina calmierandone i prezzi di accesso, coltivare un suolo consentendo attività didattiche di supporto, ecc.). Nel grande parco sono integrate le opere del Programma integrato “Piu Europa”, lavori pubblici finanziati dall’Unione Europea che saranno completati entro il 2015 e costituiscono l’innescò della rigenerazione ambientale e dello spazio pubblico aperto cittadino. La rete di spazi pubblici riqualificati ad opera del Programma integrato collegherà le aree del bosco periurbano con gli insediamenti storici, per i quali il piano prospetta, con dettaglio da piano particolareggiato (alla scala di ogni singolo manufatto), una complessa operazione di restauro urbano. Il principio è quello della conservazione integrata: il centro storico esiste come ambiente, non come semplice sommatoria di manufatti; è l’ambiente storico – ad esempio ma non solo: le relazioni tra le cose e gli abitanti – l’oggetto della conservazione. In base a questo principio anche

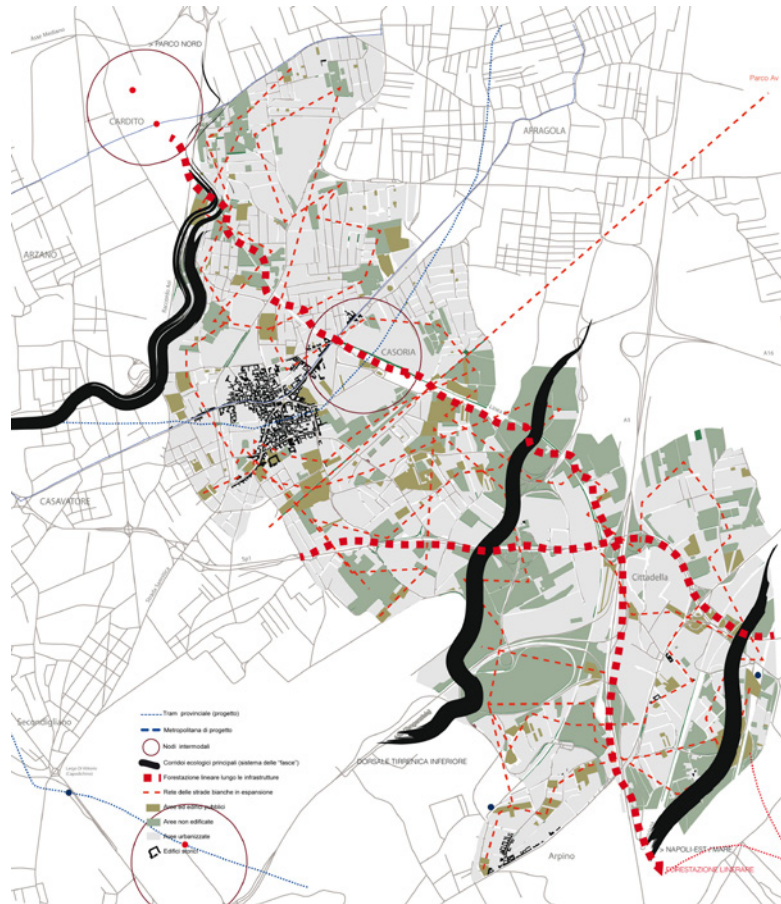


Fig. 6 - Spazi aperti: rilievo, interpretazione, messa in rete.

a Casoria esistono dei tessuti da conservare; le manomissioni, pur se pesanti, sono estremamente recenti se confrontate con il lasso temporale in cui l'ambiente storico si è definito. Per gli insediamenti storici, dunque, il Piano tratteggia un processo di lunga durata (non a caso inserito nel Piano strutturale, valido a tempo indeterminato) che dettaglia su base tipo-morfologica le modalità di recupero per il netto storico (per la definizione scientifica della disciplina di recupero sono stati acquisiti materiali inediti presso l'Agenzia del territorio) e propone incentivi per l'adeguamento ed



Fig. 7 - Piano processo. Passo 1: riscoprire le terre di mezzo.

il trasferimento delle cubature moderne. Per la città moderna vengono fornite regole mirate al recupero di spazio non edificato, rigenerazione delle reti pubbliche locali, maggiori prestazioni energetiche e miglioramento della sicurezza antisismica degli edifici. Tali politiche, articolate in rapporto al contesto, saranno oggetto di approfondimenti progettuali nel breve periodo (per arrivare all'approvazione di un ulteriore Piano operativo), da declinare in rapporto ad elementi conoscitivi di dettaglio, e costruire mediante la partecipazione dei cittadini alla definizione delle scelte: gli interventi di trasformazione dell'esistente (non di semplice manutenzione)

sono più difficili di quelli di nuovo impianto, devono essere sentiti dalla cittadinanza, fondarsi su concrete disponibilità finanziarie, avvantaggiarsi di un solido consenso sociale.

Per le aree dismesse (o che saranno dismesse) dalla grande industria, il Piano tratteggia un ruolo di innesco per rigenerazioni urbane più organiche, ma solo dopo che il grande parco pubblico inizierà a passare dalla carta alla realtà e che il quadro degli inquinamenti lasciati dalla dismissione e delle relative bonifiche, risulti completamente definito. Non è esclusa l'immissione, in aree che dovessero presentare adeguate condizioni ambientali e mediante l'iniziativa pubblica, di quantità residenziali, purché almeno la metà degli ambiti d'intervento venga attrezzata per infrastrutture e servizi ed un terzo delle eventuali residenze (un meccanismo a sua volta legato ad operazioni di rigenerazione urbana in altre aree cittadine, *in primis* il centro storico) sia destinata ad *housing sociale*. Molto importante è l'individuazione di *usi pubblici temporanei*, nelle more dei processi di bonifica (compatibili e sinergici con gli stessi), al fine di avvicinare, concretamente e nel breve periodo, i cittadini ai grandi recinti negati che permangono nelle maglie, anche quelle più centrali, della città: gli usi pubblici, temporanei e stabili, la definizione di processi di bonifica, l'utilizzo delle grandi aree dismesse come motore di trasformazioni di interi settori urbani sono le ambizioni che saranno definite operativamente nei mesi successivi all'adozione del Piano strutturale. L'inserimento delle aree dismesse nel processo di rigenerazione di ambiti urbani più ampi è stata una delle idee guida del piano: queste aree non sono viste come "isole", visto anche che tale concezione, seguita nell'ultimo decennio, non ha prodotto che asfittiche discussioni. La conservazione, il recupero, il riuso del patrimonio edilizio esistente, l'uso sociale dello spazio aperto e la sua valorizzazione ecologica e produttiva, descrivono un processo di profonda tra-



sformazione non solo della percezione del territorio. L'ambizione è quella, viceversa, di tratteggiare una possibilità concreta di sviluppo economico alternativo, un'economia che prova a ripartire dalle risorse locali, dalla sostenibilità ambientale, dal tentativo di coniugare benessere economico e qualità della vita. Un obiettivo ambizioso, rispetto al quale occorre agire a partire



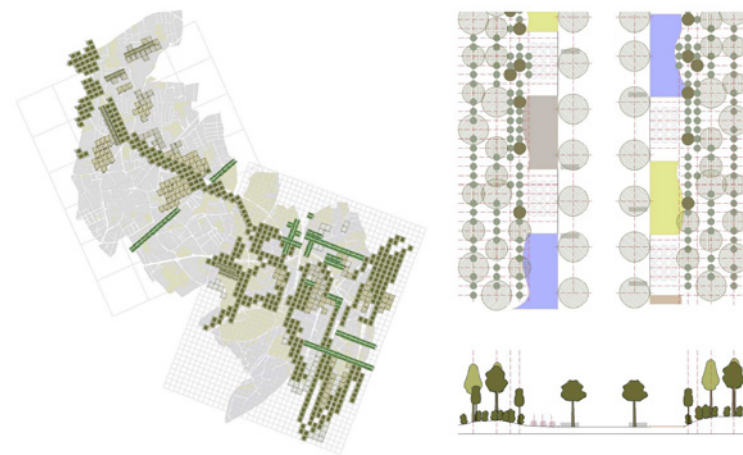
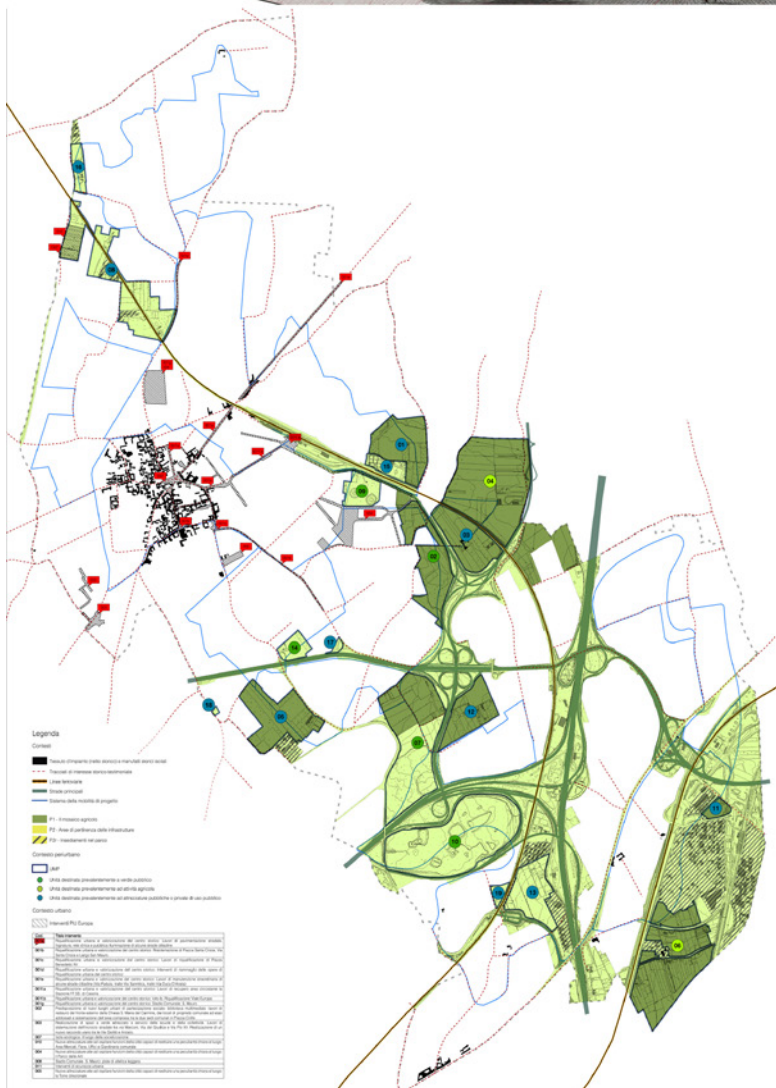


Fig. 9 - Il grande parco.

Fig. 10 - Matrici generative urbane.

dalle operazioni più minute e velocemente *fattibili*, anche al fine di aumentare la consapevolezza e la fiducia della comunità locale nelle trasformazioni attivabili mediante un procedimento di pianificazione territoriale.

## 5. IL PARCO

La ridefinizione degli aspetti ambientali trova attuazione nel *Piano operativo del grande parco*, il progetto destinato a mutare l'immagine ed il ruolo della città nei prossimi anni. Le trasformazioni proposte, derivate inizialmente dall'esigenza di reperire spazi residui ove localizzare attrezzature e servizi capaci di soddisfare gli *standard* di legge, ha rappresentato l'occasione per indagare la possibilità di prefigurare un diverso scenario dello spazio pubblico attraverso la trasfigurazione dei principali detrattori ambientali presenti. Tale scelta fonda nell'esigenza di superare la rigida distinzione funzionale tra le diverse aree libere ancora presenti per attribuire un valore ambientale a quelle particolari tipologie che non sono immediatamente classificabili né come aree urbanizzate né come naturali, restituendo all'azione amministrativa la capacità di governare complessi processi di riqualificazione per ricomporre una figura urbana pubblica.

L'intenso processo di infrastrutturazione che il territorio comunale ha subito nel corso della sua vicenda urbana ha, infatti, prodotto una grande quantità di spazi apparentemente privi di una specifica connotazione che, aggregati tra loro, possono rappresentare la principale risorsa ambientale di cui la città può ancora disporre per innalzare il proprio livello di qualità della vita.

Aree industriali dismesse, tracciati ferroviari e stazioni abbandonate, quartieri "spontanei", assi viari di scorrimento veloce e aree agricole incolte sono state comprese in un disegno organico dove, la complessa maglia infrastrutturale che segna il territorio comunale, è stata assunta come l'armatura destinata a strutturare un sistema di luoghi capaci di stimolare la formazione di nuove relazioni simboliche e funzionali tra i tessuti urbani interessati. Il *nastro delle infrastrutture*, ovvero gli spazi connessi, funzionalmente e/o visivamente, con le bretelle autostradali e stradali con relativi svincoli, le linee ferroviarie, l'aeroporto di Capodichino, sono assunti come lo scheletro di un esteso sistema di rigenerazioni ambientali volte a definire una sorta di *contro-città (pro-Casoria)* ad elevata caratterizzazione pubblica e naturalistica.

Per attivare questo processo, gli interventi previsti sono stati organizzati secondo un apparato normativo *multiscalare* che, a partire da una serie di norme di carattere generale relative ai sistemi della mobilità, del verde e delle attrezzature arriva, con specifiche schede tecniche, a fornire prescrizioni e raccomandazioni di dettaglio anche per la realizzazione delle diverse associazioni vegetazionali selezionate.

L'elemento centrale dell'impianto paesaggistico e funzionale è rappresentato dalle *Unità minime di pianificazione (Ump)*: si tratta di unità discrete, definite in ragione dei caratteri morfologici, ambientali, produttivi rilevati. Esse sono distinte in quattro differenti tipologie a seconda della destinazione d'uso prevalente: agricola; verde pubblico; attrezzature pubbliche o private di uso pubblico; insediamenti residenziali destinati al recupero edilizio-urbanistico ("abitati nel parco").

Le previsioni avanzate dal piano per ogni unità di pianificazione possono essere attuate in parti distinte, previa elaborazione di un

Piano urbanistico attuativo esteso all'intera Ump al fine di definire un assetto urbanistico generale e di garantire, in ciascuna delle parti, il soddisfacimento degli standard urbanistici e il rispetto delle prescrizioni dettate dalle stesse norme.

Per favorire questo processo, gli interventi ammissibili sono stati ricondotti a dei sistemi orientati al raggiungimento di specifici obiettivi. Nell'ambito del Piano operativo del grande parco si è lavorato in particolare mediante la strutturazione di quattro sistemi: mobilità, verde, attrezzature, insediamenti.

Il sistema della mobilità ha l'obiettivo di realizzare una mobilità sostenibile basata su azioni di moderazione del traffico veicolare locale, sull'intermodalità e sull'integrazione di più mezzi di trasporto accessibili e sicuri, che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della comunità, oltre a promuovere ed incentivare l'uso della mobilità sostenibile e dei mezzi pubblici, aumentando così la vivibilità della città, abbattendo l'inquinamento acustico, i consumi energetici, l'emissione dei gas a effetto serra e scoraggiando l'uso dell'auto privata.

Il sistema del verde ha la finalità di creare un insieme organico continuo e relazionale di spazi di qualità, che possa contribuire ad elevare la qualità della vita individuale e collettiva attraverso l'accorpamento delle dotazioni. Al contempo esso è volto alla definizione di aree attrezzate, parchi urbani e periurbani collegati tra di loro e con le attrezzature e gli spazi esistenti all'interno ed all'esterno del centro urbano. Svolge inoltre una funzione di riequilibrio fra sistema agricolo, sistema delle risorse naturali e sistema urbano attraverso la riduzione delle pressioni insediative sulle attività produttive agricole, la tutela e l'arricchimento delle presenze naturali e del paesaggio, la creazione e valorizzazione di spazi di fruizione per la ricreazione e la ricostituzione di una rete ecologica locale, con attenzione ai poli ambientali e alle reti di scala superiore rilevabili e/o programmate oltre i confini comunali (Parchi di Napoli-Est, Parco Nord del Piano di coordinamento provinciale, Parco della Stazione Alta velocità di Afragola). Il sistema delle attrezzature ha la finalità di dotare gli spazi pubblici e quelli destinati a servizi di interesse collettivo delle attrezzature

necessarie a favorire il migliore sviluppo della comunità, per elevare la qualità della vita individuale e collettiva. Il sistema degli aggregati edilizi è, invece, finalizzato a: realizzare una adeguata urbanizzazione primaria e secondaria e di servizi di livello locale; provvedere al miglioramento del quadro ambientale e paesaggistico con l'obbligo di messa a verde alberato di almeno il 50% delle aree libere pubbliche o pertinenziali private; integrare con servizi gli insediamenti agricoli e del parco circostanti; realizzare sedi per attività economiche funzionali al miglioramento della qualità insediativa; escludere incrementi edilizi ad esclusione di attrezzature e servizi pubblici; individuare gli edifici e le opere di urbanizzazione illegittimamente realizzate e non condonabili, provvedendo alla definizione di politiche per la loro demolizione con ripristino dell'area di sedime e/o il loro riutilizzo per funzioni pubbliche o di *housing sociale*; individuare gli edifici e le opere di urbanizzazione non compatibili con il contesto favorendo, nel caso di edifici muniti di titolo abilitativo, l'eventuale loro delocalizzazione in aree dedicate. Si tratta, nel complesso, di un'articolazione di strumenti e sinergie per il governo delle trasformazioni piuttosto flessibile che offre la possibilità ad ogni operatore di poter disporre, in un quadro complessivo di coerenze, degli strumenti necessari per attuare un intervento di riqualificazione ambientale volto al riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano, ma soprattutto alla formazione di nuovi paesaggi metropolitani. La prefigurazione delle trasformazioni possibili è gestita mediante la predisposizione di schede (degli *elementi*, delle *tipologie vegetazionali*) nelle quali sono specificate le prestazioni attese nonché le modalità aggregative e di manutenzione dei principali materiali del progetto di parco: i percorsi (pedonale, ciclabile), le aree di sosta, i punti connettivi (le nuove piazze), il verde (di mitigazione, produttivo, boscato, attrezzato), le siepi, i filari alberati, i gruppi arborei, le aree per lo sport ed il gioco,



Fig. 11 - Tracciati, percorsi.

le attrezzature pubbliche e d'interesse pubblico.

## 6. NUOVI ECO-METABOLISMI

La scelta di iniziare l'attuazione del piano dalla messa in opera del *grande parco* assume, oltre alle citate ragioni *politiche* (l'esigenza di reperire aree pubbliche o d'uso pubblico, la volontà di *cambiare il verso* della questione urbana, tralasciando in un primo momento l'edificato e ripartendo dai vuoti) un carattere sperimentale ancorato alle ricerche e alle pratiche del *landscape urbanism* (cfr. Waldheim [2006]). Fonda in una critica radicale all'architettura del progetto urbano, ritenuto incapace, di fronte alla complessità dello spazio post-fordista ed informale dei nostri giorni, di offrire risposte adeguate ed efficaci.

I nuovi strumenti per il progetto del territorio e della città sono individuati in analogia con i metodi dell'architettura del paesaggio: l'importanza della dimensione temporale delle trasformazioni<sup>16</sup> (Desvigne [2012]), l'articolazione secondo flussi delle trasformazioni attese (Corner [2006]), la centralità dello spazio aperto con caratteristiche pubbliche e/o di ricucitura civica ed ecologica (Viganò [2012]).

Il progetto che ne deriva usa il paesaggio come elemento di strut-

<sup>16</sup> «il paesaggio si trasforma per strati. Non si tratta dell'anticipazione rigida di un progetto. Ogni strato è nuovo e trasforma il precedente. Il primo strato non è niente più che un movimento di suolo, fossati, praterie, giovani alberi, principalmente sostegni, forse una strada (...). Il primo strato è determinante, ma lascia spazio a numerose possibilità, adattamenti e aggiustamenti.» (Desvigne [2012]: 22)



Fig. 12 - Attrezzature nel parco.

tura e si presenta con tre caratteristiche salienti: agisce contemporaneamente su più livelli (anche con logiche diverse); è sostanzialmente privo di gerarchie interne (Viganò, [2011]); è *flessibile e strategico*, aperto al contesto e alle sue mutazioni (Lynch, [1961], Repishti, [2012]).

In tempi di crisi, inoltre, a fronte di minori spinte urbanizzative e delle ridotte risorse economiche a disposizione delle amministrazioni pubbliche e degli investitori privati, l'interesse per lo spazio aperto costituisce un'occasione alternativa di ripensamento, strutturalmente sostenibile e a basso costo, per le vaste e disordinate agglomerazioni urbane sviluppatesi negli ultimi decenni: «se questo secolo ha costruito molto, lo ha fatto senza la coscienza della massa che edificava e senza realizzare degli spazi pubblici alla scala delle urbanizzazioni prodotte. Si tratta oramai di riparare, trasformare, ridefinire spazi e territori già abitati e occupati» (Desvige [2012]: 22).

Un approccio che parte dalla lezione della scuola ecologista americana – a partire dalla fondamentale opera *Design with nature* (Mc Hargh [1969]) – con la differenza sostanziale che viene programmaticamente superata ogni distinzione tra città e natura, alla ricerca di organismi ibridi, compenetrati, collaboranti. L'assemblaggio di *attanti* di varia natura (umana, vegetazionale, spaziale) definisce un modello di pianificazione adattiva, strutturalmente basato sull'alternanza delle scale del progetto e sulla dinamica temporale delle realizzazioni<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Si fa riferimento, in particolare al metodo degli assemblaggi. Cfr. Beuregard (2012) e Beuregard, Lieto (2013).

La definizione del concetto di “natura-urbana” e lo studio dei processi d'interazione tra elementi organici e non organici (Gandy [2003]) giocano un ruolo chiave, in cui particolare importanza assume il concetto stesso di *metabolismo urbano*.

Il termine metabolismo sta ad indicare il complesso delle reazioni fisiche e chimiche che avvengono, mediante variazioni della condizione energetica, in un dato organismo. Il metabolismo può essere di due tipi: *catabolico*, con degradazione di molecole complesse in molecole semplici e produzione di energia; *anabolico*, con assemblaggio di molecole semplici e realizzazione di molecole più complesse.

Se s'ipotizza dunque l'esistenza di un metabolismo urbano, in cui giocano ruolo analogo la natura e la città (così come: gli attori, umani e non), il punto centrale diventa quello d'individuare processi di trasformazione capaci di innescare *catene*, mediante le quali scardinare, nel corso del tempo, le resistenze delle parti urbane più dure e resistenti ai cambiamenti. Per costruire *catene metaboliche* bisogna generare energia e dosare nel tempo e nello spazio azioni cataboliche ed anaboliche. Il punto chiave del concetto di metabolismo urbano è dunque questo: *trovare l'energia per alimentare i cambiamenti strategici di lungo periodo*.

Partire dal problema, affrontare a *prescindere* la questione della città, a partire ad esempio dal problema del riuso le aree dismesse centrali, è stata la strada a lungo perseguita: questo nodo richiede troppo contrasto, c'è un processo di decadimento della città che, per essere invertito, necessita di immani quantità di *energia* (in termini economici, di consenso sociale, di organizzazione e competenza dell'amministrazione, ecc.). La lunga illusione degli 80/90 che vedeva nelle aree dismesse dall'industria nelle grandi città un campo infinito di possibilità trasformatrice si è del resto spesso rilevata quantomeno velleitaria, di fronte alla drammatica forbice

tra attese speculative e catastrofiche tracce del recente passato industriale (la determinazione delle nuove funzioni da insediare, quando effettuata in modo indipendente dalla caratterizzazione dei suoli, ha generato costi di bonifica insostenibili).

Per affrontare l'esigenza, sempre più pressante, di rigenerazione delle città, sembra più opportuno viceversa praticare un punto di vista alternativo, laterale; provare a percorrere *strade secondarie*, rigorose e discrete, facendo i conti con gli spazi di risulta del tessuto urbano, «lavorare con gli interstizi anziché metterli da parte» (Rephisti [2012]: 37).

L'energia che occorre per la rigenerazione urbana, in specie in contesti estremi come quello oggetto di studio, può provenire, questa è la tesi ultima di questo lavoro, dalle aree dimenticate, lo sconfinato mosaico di *terre di mezzo*, dimenticate dalla pianificazione e dagli interessi fondiari.

A Casoria, in particolare, grande importanza assume il *bosco* che sta sorgendo spontaneamente lungo i nastri infrastrutturali e nelle grandi aree dismesse in attesa: il *piano-processo* prova ad innescare la catena trasformativa a partire da un processo *catabolico* elementare che, aggregando materiali semplici (privi di resistenza ai cambiamenti), generi urbanità (ovvero molecole più complesse) e, al contempo produca l'energia (sociale, economica, di nuova identità e speranza) necessaria a mettere in campo anche i futuri *anabolismi* capaci di sintetizzare le *molecole urbane complesse*, i materiali più duri e apparentemente intangibili (la cosiddetta "corona di cemento": la città densa dei condomini degli anni 50/70; le aree dismesse dalle industrie e dai centri commerciali, ecc.) con il loro (per ora) insopportabile carico di attese e problemi.

Affinché questo meccanismo funzioni c'è bisogno di trasformare subito il piano in azione: costruire nuovi usi sociali, anche temporanei; mettere in rete le risorse ecologiche ed ambientali. Occor-

re ribaltare il punto di vista sulla città, generare un sentimento di speranza ed appartenenza per gli abitanti: trasformare l'immagine della *città dei palazzi e dei senza-lavoro* nella *città del grande parco*.

Tutto parte dall'aggregazione di materiali semplici: siepi, filari, percorsi pedonali, campi da gioco e nuove piazze e dal suggerimento di nuove pratiche e forme di socialità.

Parafrasando Joan Miró: per questo lavoro c'è bisogno più di giardinieri che di artisti.

## BIBLIOGRAFIA

- Benevolo L. 2011, a cura di Erbani F., *La fine della città*, Laterza, Roma-Bari
- Berger A. 2006, *Drosscape: Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York
- Beuregard R.A., 2006, *When America became suburban*, University of Minnesota Press
- Beuregard R.A. 2012, "In Search of Assemblages", *Crios*, n. 4/2012
- Beuregard R.A., Lieto L., 2013, "Planning for a material world", *Crios*, n. 6/2013
- Campos Venuti G. (2011), a cura di Oliva F., *Città senza cultura*. Intervista sull'urbanistica, Laterza, Roma-Bari
- Ciorra P., Marini S., 2011, *Re-Cycle / Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano
- Comes J. 2006, "Terra fluxus", in Berger A. 2006, *Drosscape: Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York
- Clément G. 2004, *Manifeste pour le Tiers paysage*, Éditions Sujet/Objet, Paris
- Desvigne M. 2012, "Il paesaggio come punto di partenza", *Lotus International*, n. 150/2012
- Forman R.T.T. 2008, *Urban regions: ecology and planning beyond the city*, Cambridge University Press, Cambridge-New York

- Formato E. 2011, "Paesaggi dell'abiezione urbana", in AA.VV., *Abitare il futuro... dopo Copenhagen*, Clean Edizioni, Napoli
- Formato E. 2013, "Landscape and urbanism: tentativi di avvicinamento", in: Angrilli M. (curatela) 2013, *L'urbanistica che cambia: rischi e valori*, FrancoAngeli, Milano
- Gandy M. 2003, *Concrete and Clay: Reworking Nature in New York City*, The Mit Press, Cambridge
- Gasparrini C. 2012, "Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche", *Piano progetto città*, 25-26/2012
- Harvey D., 2012, *Rebel cities*, trad.it: *Città ribelli*, Milano, Il Saggiatore, 2013
- Ippolito F., Maisto P., 2000, *La strada degli Americani*, Clean Edizioni, Napoli
- Marotta P. 2009, *Doppio senso. La strada fra piano e progetto*, Alinea Editrice, Firenze
- Mc Harg I. 1969, *Design with nature*, The Natural History Press
- Miró J. 1959, "Lavoro come un giardiniere", in Alessandrini M. (curatela) 2008, *Lavoro come un giardiniere e altri scritti*, Abscondita, Milano
- Repishti F. 2012, "Dalla prassi alla teoria nel landscape urbanism", *Lotus International*, n. 150/2012
- Ricci M. 2013, *Nuovi paradigmi*, ListLab, Trento
- Russo M. 2012, "Terre di mezzo: l'interconnessione come strategia", in: Lucci R., Russo M. (curatela), 2012, *Napoli verso oriente*, Clean Edizioni, Napoli

Secchi B. 1994, a cura di Bianchetti C., *Tre piani. La Spezia, Ascoli, Bergamo*, FrancoAngeli, Milano

Secchi B. 2011, "La nuova questione urbana", *Crios*, n.1/2011

Viganò P. 2011, *I territori dell'urbanistica*, Officina Edizioni, Roma

Viganò P. 2012, "I territori dell'urbanistica", *Lotus International*, n. 150/2012

Waldheim C. (editor) 2006, *The landscape urbanism reader*, Princeton Architectural Press, New York

04 |

## FAR EMERGERE NUOVE PRATICHE

DISMISSIONE URBANA COME OCCASIONE PER L'EMERGERE DI PRATICHE, ANCHE DI CARATTERE INFORMALE, E PER IL CONSOLIDARSI DI NUOVE FORME DI CITTADINANZA

## PROGETTI DI IMPRESA SOCIALE COME STRATEGIE DI RIGENERAZIONE URBANA: SPAZI E METODI PER L'INNOVAZIONE SOCIALE

Paolo Cottino<sup>1</sup>, Flaviano Zandonai<sup>2</sup>

### Abstract

Tra le varie espressioni dell'innovazione sociale assume un crescente rilievo la rigenerazione di *asset* comunitari da parte di imprese a finalità sociale. La ristrutturazione di beni immobili e spazi pubblici da destinare a servizi sociali, iniziative culturali, alloggi protetti, turismo comunitario, rappresenta un'importante sfida sia sul piano manageriale che della legittimazione di queste imprese. Il contributo intende approfondire entrambi gli aspetti, analizzando i principali snodi critici dei processi di rigenerazione ed evidenziando la convergenza a livello scientifico tra le definizioni di impresa sociale e di politiche pubbliche.

### Keywords

impresa sociale, rigenerazione urbana, politiche urbane, community asset

<sup>1</sup> KCity rigenerazione urbana srl (paolo.cottino@kcity.it); Politecnico di Milano, Dipartimento Architettura e Studi Urbani (DASTU) (paolo.cottino@polimi.it)

<sup>2</sup> Euricse; flaviano.zandonai@euricse.eu

### 1. INTRODUZIONE

La crisi dei sistemi di welfare tradizionali induce al cambiamento delle forme e dei contenuti degli interventi che promuovono migliori condizioni di vita delle persone e delle comunità, in particolare di quelle riconosciute, a vario titolo, come "svantaggiate". L'innovazione sociale rappresenta, da questo punto di vista, un investimento necessario e opportuno in diverse circostanze e attraverso modalità altrettanto differenziate (cfr. Phills et al. [2008]). Un'applicazione di particolare interesse dell'innovazione sociale è costituita dalle iniziative che assumono la forma e/o la sostanza di progetti d'impresa sociale - spesso come occasione di convergenza e collaborazione tra gli interessi pubblici, privati e del terzo settore (cfr. Borzaga, Fazzi [2011]) - e che si prefiggono la riconversione di beni e proprietà immobiliari a nuove forme d'uso comunitario. Si tratta di un tema che riveste un crescente interesse da molteplici punti di vista, tra cui quelli dello sviluppo urbano e dell'economia locale, oltre che da quello più propriamente sociale.

Vengono così sollecitate le politiche e le progettualità che mettono a sistema il patrimonio diffuso di saperi, conoscenze, teorie e metodi per orientare, anche in Italia come già avviene all'estero (cfr. Aiken et al. [2008]), la promozione e la realizzazione di sperimentazioni volte alla riconversione di beni immobili in forma di *asset* comunitari. L'ampia disponibilità di beni e strutture dismesse da destinare a nuovi servizi si offre come importante occasione per coniugare gli obiettivi dell'impresa sociale e le strategie di rigenerazione urbana. Oltretutto, nell'attuale fase di crisi che vede drasticamente ridotte le risorse messe a disposizione dalla Pubblica Amministrazione, sono considerate innovative tutte quelle attività che valorizzano un più vasto spettro di risorse già disponibili nei contesti locali, favorendo il loro impiego coordinato in vista di obiettivi d'interesse collettivo (cfr. Cottino, Zeppetella [2009]).



Dopo aver evidenziato le convergenze a livello definitorio tra impresa sociale e politiche pubbliche, verranno presi in analisi i principali nodi critici riguardanti la gestione dei processi di riconversione di beni immobili e spazi pubblici ad uso sociale. Infine, nell'ultima parte, saranno evidenziate le potenzialità conoscitive e di sostegno allo sviluppo che scaturiscono da un inedito campo di ricerca che incrocia imprenditoria sociale e rigenerazione urbana.

## 2. L'IMPRESA SOCIALE COME POLITICA PUBBLICA INNOVATIVA

A dimostrazione della sua crescente rilevanza, da qualche tempo il discorso sull'impresa sociale si sviluppa in ambito scientifico all'interno di uno spettro variegato di campi disciplinari non riconducibili ai tradizionali settori di intervento di queste imprese, come ad esempio i servizi di welfare in campo socio-assistenziale e l'inclusione di soggetti svantaggiati nel mercato del lavoro. Si sviluppano così interpretazioni sempre meno omogenee di un fenomeno complesso e in parte ancora incompiuto (cfr. Hulgård [2010]). D'altro canto è possibile individuare nei diversi approcci alcune inedite convergenze che sono utili a migliorare la comprensione del fenomeno e, sul piano operativo, a svelarne potenzialità ancora inesprese.

Secondo Carlo Borzaga l'impresa va concepita come *“un meccanismo istituzionale ideato per coordinare l'attività di una pluralità di soggetti, con interessi talvolta simili talaltra diversi, allo scopo di risolvere un problema, generalmente di carattere collettivo, attraverso la produzione continuativa di un bene o servizio”*. A sua volta l'impresa sociale costituisce quel particolare tipo di impresa che - coniugando all'interno di un medesimo processo aspetti produttivi e distributivi - *“si prefigge di intervenire a vantaggio della comunità o di un gruppo di cittadini in campi non già riconosciuti*

*dalla Pubblica Amministrazione”*, per rispettare - sul piano quantitativo come su quello qualitativo - i mutamenti dei bisogni e le evoluzioni delle domande locali (cfr. Borzaga [2009]).

Queste definizioni presentano evidenti assonanze con i temi (e il linguaggio) che caratterizzano la riflessione interna al campo delle *public policies*: per avere una conferma in tal senso - ci ricorda Crosta - basta riprendere la definizione di politiche pubbliche proposta da Bruno Dente (citando William Dunn) e da tempo assunta in modo quasi unanime all'interno del dibattito disciplinare, per cui *“una politica pubblica è l'insieme delle azioni compiute da un insieme di soggetti (gli attori) che siano in qualche modo correlate alla soluzione di un problema collettivo, e cioè un bisogno, un'opportunità o una domanda insoddisfatta, che sia generalmente considerato di interesse pubblico”* (cfr. Crosta [1998]). Questa definizione è servita (e continua a servire) a supporto delle varie istanze di riorganizzazione delle logiche tradizionali dell'azione pubblica, spostando il fuoco dal modello del *government* - in base al quale la soddisfazione dell'interesse collettivo risulta competenza esclusiva dello Stato attraverso l'esercizio di funzioni specifiche - verso il modello della *governance* che invece considera il trattamento dei problemi collettivi come il risultato - non sempre del tutto intenzionale - dell'interazione tra diversi soggetti che perseguono i rispettivi obiettivi e si scambiano risorse (cfr. Sabbatini [2005]). Si tratta di un'interpretazione che non solo accoglie appieno la logica dell'impresa sociale sopra indicata, ma che può anche ragionevolmente indurre a guardare all'impresa sociale come a una politica pubblica.

Un ulteriore elemento di convergenza tra imprese a finalità sociale e politiche pubbliche emerge guardando al paradigma dell'innovazione, in particolare a due sue recenti e importanti declinazioni: l'orientamento sociale e il carattere localizzato. L'innovazione

sociale rappresenta sempre più il concetto-guida per chi intende promuovere azioni di cambiamento sistemico. Si tratta infatti di un'innovazione *“che è sociale sia nelle finalità che nei metodi. Più in specifico l'innovazione sociale consiste in nuove idee (prodotti, servizi e modelli) che simultaneamente rispondono a bisogni sociali (in modo più efficace rispetto ad approcci alternativi) e creano nuove relazioni e collaborazioni”* (cfr. Caulier-Grice et al. [2010]). L'elemento centrale risiede quindi in un approccio centrato sulla creazione e la gestione di collaborazioni ad ampio raggio tra soggetti diversi, superando i tradizionali confini dell'organizzazione economica e sociale: tra settore pubblico e privato, tra imprese for profit e soggetti non lucrativi, tra istituzioni e società civile. L'innovazione, inoltre, si configura come combinazione contingente tra svariati fattori che riguardano, da una parte, il carattere specifico delle aspettative e dei bisogni circa la qualità della vita delle persone e delle comunità (educazione, sicurezza, inclusione, ecc.) e dall'altra le risorse/opportunità necessarie per rispondervi (cfr. Moulaert et al. [2010]). Si tratta quindi di un meccanismo comparabile a quello studiato con riferimento ai processi di innovazione che caratterizzano le economie locali. Infatti, secondo quanto sostiene Carlo Trigilia: *“i processi innovativi maturano non solo all'interno dei confini dell'impresa, ma sempre di più attraverso le relazioni formali e informali che le imprese con diverse specializzazioni sviluppano tra loro, con i fornitori, con i clienti e con le strutture della formazione e della ricerca [...]. Il ruolo delle 'reti corte', basate sulla vicinanza territoriale, è decisivo. È nel territorio, attraverso interazioni dirette spesso di natura informale, che si sviluppa la conoscenza tacita come risorsa cruciale per l'innovazione, in un mondo in cui le conoscenze standardizzate e codificabili circolano più velocemente. Ed è nel territorio che prendono forma quelle economie esterne materiali e immateriali che costituiscono*

*l'humus delle attività innovative”* (cfr. Trigilia [2007]).

L'orientamento dell'impresa sociale a rispondere a nuovi bisogni attraverso l'innovazione sociale, spinge a considerare il rapporto tra queste imprese e alcune politiche. Particolare rilievo assumono le politiche urbane, nella misura in cui – come sostiene Fareri (2010) - esse definiscono un campo d'azione collocato al *“punto di incontro di percorsi paralleli sviluppati nell'ambito di diverse politiche di settore, che presentano sostanziali analogie sul piano della domanda di innovazione. Sono queste analogie a consentire di declinare un 'problema urbano' (che, è bene sottolinearlo, ha il carattere di costruito strategico, esito delle percezioni e della mobilitazione di un ampio campo di attori) come un problema il cui trattamento non è assicurato dalle politiche esistenti [...] La messa a punto di politiche per il trattamento di questi problemi parte da tre parole chiave - locale, trasversale, dal basso - che evidenziano l'esigenza della costituzione 'urbana' di un nuovo campo di interventi su problemi sociali”*. Così delineate, le politiche urbane intersecano altre *policies*, come quelle di welfare, in quanto queste ultime hanno assunto, almeno da tre decenni a questa parte, un orientamento locale, soprattutto per quanto riguarda servizi sociali, educativi, sanitari, ecc. Si tratta di settori di intervento che vedono una consistente presenza di imprese a finalità sociale (cfr. Borzaga, Fazzi [2006]) e che si caratterizzano per un approccio basato sull'*empowerment* di risorse di varia natura e provenienza, non ultime quelle di cui sono in possesso i destinatari stessi degli interventi (cfr. Albertini [2011]).

Lo schema di Hulgård sintetizza i processi evolutivi appena descritti, individuando i “bacini” all'interno dei quali l'impresa sociale ha trovato, nel corso del tempo e nei diversi contesti, condizioni più o meno favorevoli per il proprio sviluppo. In Italia sono i ser-

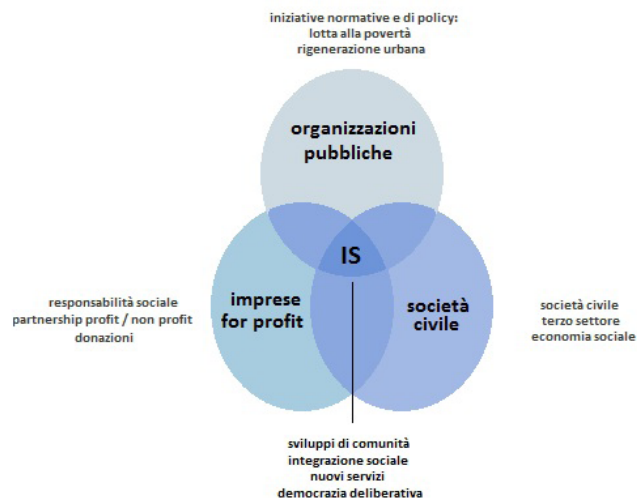


Fig. 1 - Processi e bacini di sviluppo dell'imprenditoria sociale - Fonte: Hulgård (2010)

vizi di welfare prodotti in via continuativa da organizzazioni della società civile ad aver fin qui rappresentato il principale *driver* di sviluppo (cfr. Borzaga, Ianes [2006]). In una fase più recente emerge il campo, in realtà più potenziale che reale, di un'imprenditoria sociale in forma di "social business" all'interno dell'economia di mercato nell'ambito di processi di riconversione delle imprese for profit, in particolare tra quelle che, sviluppando la propria strategia di responsabilità sociale, incorporano nei processi produttivi elementi di natura sociale ed ambientale volti a produrre "valore condiviso" a favore di una pluralità di portatori di interesse (cfr. Porter, Kramer [2011]). Infine in ambito pubblico, oltre alle iniziative di tipo normativo e regolamentare, emerge il ruolo della rigenerazione urbana. Un ambito, quest'ultimo, che, come si avrà modo di argomentare nei paragrafi successivi, non è stato fin qui oggetto di particolare attenzione a livello nazionale. La causa di questa sottovalutazione può essere rintracciata non nell'assenza o nella scarsa strutturazione delle esperienze in atto, ma piuttosto nella mancata o solo parziale convergenza tra ambiti disciplinari in grado di far emergere questa ulteriore opportunità a livello di

*policy* e di concreti interventi.

### 3. PROGETTARE POLITICHE PER L'INNOVAZIONE URBANA: ASPETTI DI MANAGEMENT DEL PROCESSO

La prospettiva appena descritta è alla base di un orientamento ambivalente per chi si occupa di innovazione sociale nel contesto delle politiche di rigenerazione urbana, in particolare per ciò che concerne il riuso di spazi e strutture per obiettivi di pubblico interesse. Da una parte essa stimola l'attività di ricerca e analisi nei confronti di processi e di pratiche che si generano in modo spontaneo (cfr. Cottino [2003]); dall'altra orienta la riflessione e la sperimentazione relativa ai metodi e agli approcci progettuali più in grado di creare (o favorire intenzionalmente la creazione di) occasioni per l'innovazione sociale.

E' in questa seconda linea di azione che si colloca la prospettiva dell'impresa sociale come politica urbana. In particolare la promozione di progetti di imprenditoria sociale orientati a combinare bisogni, opportunità e risorse su base locale presuppone un'attenta cura del processo e il possesso di competenze propriamente riconducibili al campo del *policy design*. Tra i tanti nodi operativi, se ne evidenziano almeno tre che verranno approfonditi nei paragrafi successivi:

- un primo nodo riguarda le modalità di analisi del contesto territoriale, dalle quali dipende la possibilità di strutturare in modo articolato il campo del progetto;
- in secondo luogo è necessario approfondire la funzione strumentale che possono esercitare gli spazi fisici all'interno del percorso progettuale;
- in terzo luogo assumono rilevanza le modalità di individuazione e di attivazione delle risorse - intese in senso ampio, non solo economico e di mercato - necessarie per lo sviluppo del progetto

stesso.

### 3.1. IL TERRITORIO COME PROGETTO

Qualunque politica pubblica che interviene su un contesto locale rispecchia il modo in cui quello stesso contesto è stato osservato. La lettura di un territorio non è mai un'operazione scontata e neutrale: l'individuazione delle caratteristiche di un contesto, infatti, è sempre e comunque un atto di interpretazione e dunque scelta di enfattizzazione di alcuni aspetti a dispetto di altri. Si pensi, ad esempio, a un tipico territorio *target* degli interventi di tipo sociale: le periferie (cfr. Cottino [2009b]). Mentre più abitualmente la progettazione di tali interventi è orientata da descrizioni della periferia fondate sulla rilevazione e l'interpretazione dei bisogni di chi la abita, uno sguardo più originale è quello rivolto ad esplorarne le potenzialità con riferimento al riscatto di questi luoghi nell'equilibrio urbano. In un caso il territorio della periferia è inteso come un "dato": viene descritto con l'insieme delle informazioni disponibili che, attraverso il ricorso ad una serie di indicatori del disagio, segnalano la differenza tra quel contesto e il resto della città e che secondo la logica amministrativa si traducono in "bisogni". Nell'altro caso il territorio della periferia viene riguardato come un "progetto": viene cioè descritto con l'insieme delle opportunità che, adeguatamente colte, *potrebbero* entrare a far parte di un'ipotesi di azione collettiva localizzata. In questo senso l'approccio delle politiche urbane/territoriali può essere di supporto allo sviluppo di progetti di impresa sociale, nella misura in cui questi ultimi ambiscano ad aprire inediti spazi di lavoro che sappiano da una parte intercettare domande non codificate e dall'altra catalizzare interessi e mobilitare uno spettro più ampio di attori. Un primo impiego progettuale di tale approccio attiene alla costruzione di rappresentazioni del territorio da sottoporre agli attori (a quelli già in campo

e a quelli potenziali) che li sollecitino a vedere la situazione attuale "come se fosse altrimenti" e a riconoscere la convenienza reciproca dell'azione congiunta, ossia la possibilità di giochi a somma positiva. Si tratta di descrizioni del territorio "per come potrebbe essere", funzionali a rendere evidenti a diversi attori, pur con obiettivi diversi, i vantaggi derivanti dal mobilitare le loro risorse all'interno di progetti comuni (cfr. Pasqui [1999]).

### 3.2. USI DEL RIUSO

L'attenzione per gli spazi ha tradizionalmente avuto una funzione residuale nella progettazione sociale: essi sono più frequentemente considerati come i semplici contenitori entro cui far ricadere gli esiti di una progettualità sviluppata in modo autonomo. Diversamente, l'uso degli spazi potrebbe assumere un ruolo importante per lo sviluppo di un approccio incrementale e sperimentale al progetto, anche nel campo delle politiche di welfare (cfr. Munarin, Tosi [2009]). Un'evidente opportunità per procedere in tal senso è data dalla prospettiva del riuso. Lo spunto per una riflessione in proposito viene dall'osservazione di alcune esperienze di riutilizzo "sociale" degli spazi disponibili, iniziative che hanno promosso cioè processi di mobilitazione e implicazione diretta di gruppi di abitanti e "comunità di pratiche" nella reinvenzione della funzione attribuita a certi spazi inutilizzati o sottoutilizzati (cfr. Cottino, Zeppetella [2009]). Progetti innovativi di impresa sociale che sono emersi nel corso (e grazie a) pratiche progressive di adattamento di spazi dismessi e a partire dalle possibilità di sperimentazione che hanno consentito. La rilevanza del riuso degli spazi è legata anche a fattori di sostenibilità dell'innovazione sociale a condizione che sia le pratiche che le politiche vengano elaborate ed implementate come occasione e momento propizio per mettere al lavoro le risorse e le capacità di fare della società locale (un certo "uso del

riuso” dunque). Ciò che interessa, in altre parole, è l’esperienza che la dismissione rende possibile: l’attivazione di un processo di riflessione progettuale attraverso la sperimentazione pratica.

In questo senso gli spazi dismessi possono essere funzionali a ospitare veri e propri laboratori per la formazione di nuove competenze sociali, ossia ambiti capaci di funzionare da magneti delle energie sociali presenti sul territorio, a contrastare la loro dispersione e a potenziare la loro capacità progettuale per rielaborare l’interesse collettivo (cfr. Aiken et al. [2008]). Innanzitutto perché, in una situazione caratterizzata da tendenze individualizzanti che riguardano la società, la condivisione di spazi fisici tra le persone stimola la ricerca di possibili sinergie e interdipendenze, che costituiscono la base per lo sviluppo di progettualità comuni. In secondo luogo, l’esperienza del riuso risulta rilevante perché facilita l’immaginazione e consente di ottimizzare tempo e risorse: rapportarsi con uno spazio è spesso una condizione vincolante per verificare la fattibilità di un’idea di progetto, per fare delle prove ed eventualmente riconoscere possibilità e occasioni per “correggere il tiro”. Gli spazi rendono infatti visibili le possibilità d’azione, sollecitano l’ideazione di soluzioni creative a fronte di vincoli pratici e strutturali, sostenendo forme di *bricolage* socio-organizzativo, dalle quali dipendono interessanti materiali di innovazione. In terzo luogo perché lavorando sugli spazi le organizzazioni coinvolte sono costantemente presenti sul territorio, con il vantaggio di mantenere lo sguardo rivolto a intercettare stimoli e opportunità da sviluppare in chiave progettuale. Uno spazio da riutilizzare rappresenta quindi una sfida aperta, nella misura in cui viene concepito come un cantiere permanente aperto a sollecitazioni esterne da ospitare e rafforzare. Infine, il riuso degli spazi rappresenta un fattore strategico rispetto alla costruzione di partenariati di progetto, in quanto gli spazi rendono visibile “la posta in gioco” dei proces-

si negoziali all’interno dei quali diversi attori con diversi interessi sono chiamati a collaborare e quindi a ricercare modelli di relazione nei quali i vantaggi degli uni siano direttamente o indirettamente associati ai vantaggi degli altri. L’uso progettuale degli spazi può essere dunque favorito e facilitato in base ad “un certo modo” di affrontare l’azione progettuale.

### 3.3. ATTIVARE RISORSE

L’approccio dell’imprenditoria sociale chiede di coniugare la preoccupazione per la soddisfazione degli obiettivi legati allo sviluppo della comunità locale, con quelli legati alla sostenibilità (tecnica, politica, economica) degli interventi. Ciò rende a tutti gli effetti la progettazione un’attività tanto complicata quanto decisiva, soprattutto nelle situazioni (sempre più diffuse) contraddistinte da una generale scarsità di risorse pubbliche disponibili per l’innovazione in campo sociale. In alcuni casi questo spinge i promotori delle innovazioni nel campo del welfare a ridurre le loro ambizioni attendendo i progetti a ridosso di modelli più consueti e consolidati; in altri casi invece li sollecita a riconoscere le strategie e le modalità più efficaci per mobilitare (anche) risorse di altra natura e di altra provenienza, che possano integrare o sostituire quelle già disponibili per lo sviluppo dei progetti. Questa seconda opzione, unitamente all’orientamento “politico” a promuovere il protagonismo delle comunità locali nei processi che le riguardano, da qualche tempo sostiene all’interno del dibattito sulla fattibilità delle iniziative di impresa sociale posizioni volte a problematizzare il tema delle risorse. In particolare, a fronte di un orientamento prevalente a ricercare all’esterno dei contesti locali le risorse necessarie per lo sviluppo dei progetti, una prospettiva alternativa si fonda sull’idea che, da una parte, la realizzazione dei progetti può fondarsi anche sull’impiego (diretto) di risorse di diversa natura, e non solo attra-

verso la mobilitazione di quelle di tipo economico; d'altro canto in molti casi i contesti locali che appaiono deprivati, sono in realtà ricchi di risorse (materiali e immateriali) che potrebbero essere impiegate in iniziative a favore della collettività. Opportunamente attivate, le risorse localizzate potrebbero attrarne di altra natura e provenienza (di fonte pubblica - ad esempio fondi europei - e di fonte privata come la finanza specializzata), consentendo così di realizzare modelli complessi di cofinanziamento per sostenere investimenti comunque consistenti. Inoltre si limiterebbe il rischio di colonizzazione dei processi di innovazione su scala locale da parte di risorse "strutturali"<sup>3</sup>. E', questa, un'operazione tutt'altro che scontata. Si potrebbe sostenere che, prima ancora di capire come arrivare ad impiegare le risorse presenti in un contesto, è importante domandarsi come poterle riconoscere ed è ancor più indispensabile attrezzarsi per poterlo fare. Una risorsa non esiste in astratto e in assoluto, ma può rivelarsi tale soltanto in relazione a una qualche ipotesi di intervento, che sappia orientare l'indagine dei potenziali e delle ricchezze presenti in un contesto e il coinvolgimento degli attori che ne sono portatori.

La progettazione, da questo punto di vista, da esercizio di adattamento al sistema delle risorse disponibili (inteso come vincolo), si riconfigura come attività esplorativa rivolta all'individuazione e alla costruzione delle condizioni di attivazione dei potenziali inespressi. A tal fine diviene cruciale la prefigurazione di una qualche intenzione o idea di progetto che sia sufficientemente puntuale da permettere l'identificazione di un primo spettro di altri attori da provare a coinvolgere, ma anche sufficientemente flessibile da poter essere modificata in base alle condizioni che regolano

3 Si veda la comunicazione della Commissione Europea (2011), *Iniziativa per l'imprenditoria sociale. Costruire un ecosistema per promuovere le imprese sociali al centro dell'economia e dell'innovazione sociale*, {SEC(2011) 1278}.

l'acquisizione e l'impiego delle risorse di cui essi sono portatori. L'approfondimento di tali condizioni costituisce l'oggetto principale dell'attività progettuale che, nell'ottica del *policy design*, viene intesa come "indagine di fattibilità" per un'iniziativa congiunta da parte di attori portatori di obiettivi e interessi diversi. L'analisi degli *stakeholder*, da questo punto di vista, risulta particolarmente importante nella misura in cui serve ad indirizzare la prosecuzione del percorso progettuale: i risultati delle interlocuzioni con gli attori a proposito della prima idea di progetto devono essere utilizzati per prefigurare scenari alternativi d'azione, nuove rappresentazioni del problema su cui si intende intervenire e soluzioni che si potrebbero attivare che, concepite tenendo conto degli elementi emersi, comincino a rappresentare un possibile spazio di accordo tra gli attori.

#### 4. TERZO SETTORE ALLA PROVA DEI COMMUNITY ASSET: IL PROGETTO "SPAZZI" A TORINO<sup>4</sup>

A titolo esemplificativo si intende di seguito proporre una pratica nella quale lo sviluppo di un progetto di impresa sociale è stato realizzato nell'ambito di un'azione di rigenerazione urbana, prestando attenzione ai tre nodi operativi appena descritti. E' il caso del percorso che ha portato alla creazione di "Spazzi"<sup>5</sup>, un servizio innovativo che ha consentito a due cooperative sociali e a un'associazione di Torino di affrontare la doppia crisi del modello di risposta al problema del disagio psichico e dell'innovazione del mercato di riferimento.

L'origine della cooperativa "Progetto Muret" si colloca nel solco del radicale cambiamento di approccio nei confronti del trattamen-

4 Il caso e il percorso progettuale sviluppato sono più estesamente descritti all'interno di Cottino (2009).

5 Per maggiori informazioni sul progetto: [www.spazzi.org](http://www.spazzi.org).

to urbano della malattia mentale avviato con la riforma Basaglia per l'integrazione dei malati psichici negli spazi e nelle pratiche della vita quotidiana nella città. La cooperativa Progetto Muret e i soggetti ad essa affiliati ha sviluppato un intervento articolato su diversi versanti quali ad esempio quelli della cura, dell'aggregazione, del lavoro e della produzione culturale, complessivamente riconducibile a un approccio relazionale che si è efficacemente integrato per diversi anni con il più tradizionale sistema di assistenza psichiatrica. Il contesto in cui si sono sviluppate queste esperienze di innovazione nel campo delle politiche sociali è però radicalmente mutato a partire dalla seconda metà degli anni '90. La riduzione dei fondi pubblici messi a disposizione per iniziative di reinserimento dei disabili psichici e l'aumento della concorrenza tra le cooperative attive nel campo dell'intervento sociale sulla malattia mentale, richiedevano una crescente standardizzazione delle prestazioni richieste dai servizi sanitari, e non lasciavano spazio e tempo per interventi attenti a coltivare la dimensione relazionale. Inoltre regrediva il lavoro con i disabili a una condizione di isolamento dal mondo "normale", in particolare dalle diverse espressioni della società civile.

Per affrontare questa situazione in un'ottica di rilancio propositivo, la cooperativa ha scelto di dotarsi di una nuova strategia esplorando nuove possibili frontiere d'intervento al di fuori degli schemi tradizionali dei servizi di salute mentale. Facendosi affiancare da progettisti di politiche urbane, la cooperativa ha scelto di assumere il territorio, gli spazi della vita quotidiana e la città come orizzonte di lavoro. In particolare, la sfida era la costruzione di un progetto imprenditoriale che da una parte garantisse l'indipendenza economica della cooperativa e dall'altro innovasse l'approccio relazionale di intervento con i disabili. Si è quindi lavorato per concepire un progetto di impresa sociale che servisse a riconvertire

le competenze degli operatori e degli stessi disabili psichici per lo sviluppo di iniziative volte a migliorare la qualità della vita urbana e arricchire il panorama culturale cittadino. Lo strumento utile ad innescare e a guidare l'avanzamento del processo progettuale, è stato individuato in una ex fabbrica di materiale elettrico sita al centro del quartiere San Paolo di Torino, che le cooperative avevano acquistato con l'intenzione di farne uno spazio pubblico multifunzionale. La prospettiva del riuso immediato della struttura –anche per ripagare l'investimento effettuato per acquistarla - ha spinto a interrogarsi sulle possibilità associate al nuovo scenario individuando concrete possibilità di azione offerte dagli spazi disponibili. La collocazione dello spazio all'interno di un territorio realmente "vivo" ha offerto quotidianamente stimoli per l'attività progettuale. Il processo per la definizione dei contenuti e delle modalità organizzative della nuova attività è stato avviato nel 2003 grazie a fruizioni estemporanee dello spazio prima della ristrutturazione vera e propria, utilizzando quindi la ristrutturazione come pretesto per sollecitare e indirizzare la progettazione funzionale. Nel corso del tempo la progressiva "appropriazione" dello spazio e il suo impiego per iniziative aperte al pubblico, ha consentito di coinvolgere altri attori, locali e urbani, interessati a realizzare iniziative comuni. Il progetto "SPAZZI - la locanda degli arrivanti" ha subito significative modifiche in relazione agli esiti delle sperimentazioni e agli apprendimenti da esse generati: si è evoluto a partire dalle opportunità che sono state colte e in funzione di relazioni che sono state coltivate, messe alla prova dall'azione e successivamente valutate nella loro capacità di produrre gli impatti attesi. Oggi è un progetto che gode di autonomia e ospita sia attività commerciali autosostenibili (un ristorante, una foresteria, un emporio del gusto, una lavanderia, ecc. gestiti con il coinvolgimento dei soci svantaggiati) sia attività culturali sperimentali funzionali

a rendere Spazzi oltre che un locale accessibile e aperto, anche e soprattutto un luogo di produzione culturale che individua nella “follia” la sua cifra. In particolare, il progetto ambisce ad integrare (e, laddove possibile, rendere funzionale) il lavoro di inclusione sociale dei disabili psichici con l’offerta culturale rivolta alla città, e per questo si offre come centro propulsore di attività di diverso tipo tutte (direttamente e indirettamente) indirizzate a proporre e produrre contaminazioni all’insegna della “follia” (concetto diverso da quello di malattia mentale, e trasversale a tutti).

##### **5. RIGENERAZIONE URBANA E IMPRESA SOCIALE: INTERSEZIONI PER INNOVARE**

Le riflessioni fin qui proposte sono il risultato di una prima analisi che si colloca all’incrocio tra due campi d’azione originariamente distinti: da una parte gli interventi e le strategie di rigenerazione urbana e dall’altra i progetti di impresa sociale, in particolare quelli che fanno leva sulla dimensione comunitaria di queste imprese. L’intersezione dei due campi genera un processo di fertilizzazione incrociata da cui scaturiscono significativi e in parte inediti elementi di innovazione.

Il concetto di rigenerazione urbana, di provenienza anglosassone, è stato introdotto per indicare la particolare complessità e la singolare delicatezza di interventi che si vogliono rivolti non solo (e non tanto) a incrementare le specifiche “qualità” (architettoniche, ambientali, economiche, sociali) di un quartiere o di una zona, ma piuttosto a incidere sulla specifica connotazione funzionale di determinati territori in rapporto dinamico e di mutua influenza con il resto della città (cfr. Cottino [2011]). L’approccio di politiche ha contribuito (e continua a contribuire) a questo dibattito soprattutto sul piano del metodo, proponendo una concezione processuale della rigenerazione. Per garantire l’efficacia delle iniziative desti-

nate a incidere sulla connotazione funzionale di un quartiere non basta curare la predisposizione di progetti di riqualificazione, ma è necessario attivare un processo di mobilitazione di interessi e risorse attorno a nuove visioni del territorio che sappiano rendere evidenti nuove possibilità di azione congiunta. Da questo punto di vista l’efficacia delle iniziative di rigenerazione urbana è strettamente legata alla capacità di dialogare con il contesto in cui tali azioni si inseriscono, definendo i caratteri di problematicità e rilanciando prospettive di sviluppo all’interno delle quali si possano inscrivere azioni innovative. In definitiva, la progettazione delle politiche di rigenerazione urbana va intesa come *management* di processi volti a ipotizzare nuove connessioni tra diversi elementi costitutivi della realtà urbana - in particolare tra quelli che costituiscono l’*hardware* (fattori fisici, materiali, ambientali,...) e il *software* (fattori sociali, immateriali, economici,...) -, a costruire possibili “accoppiamenti” tra le risorse e gli elementi disponibili (spazi e non solo) che sostengano nuovi modi di vivere e abitare il territorio e ne garantiscano la fattibilità.

Allo stesso modo, uno degli elementi che contribuisce maggiormente a connotare il dibattito sull’impresa sociale riguarda il rapporto tra queste imprese e le loro comunità di riferimento. L’impresa sociale di comunità emerge (o meglio, ri-emerge) come tipologia che, nel suo insieme, sembra meglio valorizzare alcuni tratti sostanziali di questa forma d’impresa, rispondendo così alle logiche assimilative esercitate soprattutto da modelli di welfare istituzionali che tendono a rappresentare l’impresa sociale come mero fornitore di prestazioni *low cost* per conto della Pubblica Amministrazione. L’impresa sociale con un forte radicamento comunitario può intervenire con maggiore efficacia nei processi di costruzione di obiettivi di autentico “interesse generale” in un determinato contesto, articolando posizioni (interessi, bisogni e



aspettative) caratterizzate da consistenti elementi di differenziazione e mutevolezza. Ma il “valore aggiunto” della comunità è visibile anche sul versante imprenditoriale. Un posizionamento centrale nelle dinamiche comunitarie consente infatti alle imprese sociali di far leva su elementi reputazionali e di impatto sociale grazie ai quali è possibile attrarre con maggiore facilità risorse di natura diversa (economiche e non, da transazioni di mercato e donative, ecc.), dando così consistenza e autonomia al progetto imprenditoriale (cfr. Demozzi, Zandonai [2007]).

L’impegno dell’imprenditoria sociale nelle politiche di rigenerazione urbana e, in modo più specifico, nella gestione di processi di riuso di beni immobili e spazi abbandonati o sottoutilizzati rappresenta, in quest’ottica, il “banco di prova” per dimostrare l’efficacia dell’approccio comunitario. La disponibilità di spazi fisici da riconvertire in community asset consente infatti di concentrare spazialmente interventi di coesione e sviluppo, generando potenzialità derivanti dalla contaminazione tra servizi sociali, educativi, attività culturali e ricreative, formazione, creazione d’impresa, ecc. Inoltre la progettazione e la gestione di queste iniziative richiede l’accesso a nuove competenze che si rendono disponibili all’interno di network differenziati dove gli attori sono messi in grado di apportare risorse e di veder soddisfatti i loro interessi in una cornice di “utilità sociale”. Infine il riuso degli spazi richiede una sostanziale revisione del business model delle imprese sociali, assegnando maggiore rilevanza a un mix di risorse che deriva da donazioni, finanza specializzata e, non ultimo, dai diversi mercati di sbocco dei beni e servizi prodotti all’interno dello spazio riutilizzato. Un cambiamento di portata tale da coinvolgere non solo i processi produttivi o determinate funzioni aziendali (come ad esempio di fund raising e di progettazione), ma l’intero sistema di governance dell’impresa sociale che, nel suo complesso, può riconfigurarsi

si come una vera e propria coalizione comunitaria (cfr. Zandonai [2011]).

Si completa così la “perimetrazione” di questo inedito campo di innovazione sociale. A partire da una concezione dell’impresa sociale come una politica pubblica, si è giunti a prospettare il modo in cui un certo tipo di queste politiche (quelle urbane e di rigenerazione urbana) possano sostenere e orientare un certo modello di impresa sociale. Si tratta del provvisorio stato di avanzamento di un percorso di ricerca che offre spunti importanti per la prosecuzione e l’approfondimento, sia sul piano teorico che su quello operativo, a condizione che tale percorso venga affrontato secondo modalità di “riflessione nel corso dell’azione” (cfr. Schon [1993]) che presuppongono il concorso di sguardi e competenze diverse.

## BIBLIOGRAFIA

Aiken M., Cairns B., Thake S. 2008 (eds.), *Community ownership and management of assets*, Institute for Voluntary Action Research, London.

Albertini G. 2011, "La lenta istituzionalizzazione delle politiche finalizzate all'empowerment dell'utenza nell'ambito dell'assistenza sociale: il caso delle politiche a favore di donne in condizione di esclusione sociale a Verona", *paper presentato alla Conferenza Espanet "Innovare il welfare. Percorsi di trasformazione in Italia e in Europa"*, Milano 29 settembre – 1 ottobre.

Borzaga C., "Impresa sociale", in Bruni L., Zamagni S. (a cura di) 2009, *Dizionario di economia civile*, Roma, Città Nuova, pp. 516-526.

Borzaga C., Fazzi L. 2006, *Manuale di politica sociale*, Franco Angeli, Milano.

Borzaga C., Fazzi L. 2011, *Le imprese sociali*, Carocci, Roma.

Borzaga C., Ianes A. 2006, *L'economia della solidarietà. Storia e prospettive della cooperazione sociale*, Donzelli, Roma.

Brunetta G., Moroni S. (a cura di) 2011, *La città intraprendente. Comunità contrattuali e sussidiarietà orizzontale*, Carocci, Roma.

Caulier-Grice J., Khan L., Mulgan G., Pulford L., Vasconcelos D. 2010, *Study on Social Innovation: A paper prepared by the Social Innovation eXchange (SIX) and the Young Foundation for the Bureau of European Policy Advisors*, Young Foundation/European Union.

Commissione Europea 2011, *Iniziativa per l'imprenditoria socia-*

*le. Costruire un ecosistema per promuovere le imprese sociali al centro dell'economia e dell'innovazione sociale*, {SEC(2011) 1278}, Bruxelles.

Cottino P. 2003, *La città imprevista. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Eleuthera, Milano.

Cottino P. 2009a, *Competenze possibili. Sfera pubblica e potenziali sociali nelle città*, Jaca Book, Milano.

Cottino P. 2009b, *Attivare risorse nelle periferie. Guida alla promozione di interventi nei quartieri difficili di alcune città italiane*, Franco Angeli, Milano.

Cottino P., Zeppetella P. 2009, "Creatività, sfera pubblica e riuso sociale degli spazi. Forme di sussidiarietà orizzontale per la produzione di servizi non convenzionali", *Paper Cittalia*, n. 4.

Cottino P., "Usi del riuso. Competenze e rigenerazione", in Zandonai F. (a cura di) 2011, *I beni della comunità*, numero monografico della rivista *Communitas*, n. 51.

Crosta P.L. 1998, *Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale?*, Franco Angeli, Milano.

Demozzi M., Zandonai F., "L'impresa sociale di comunità: processi di sviluppo e modelli organizzativi", in Scaratti G., Zandonai F. (a cura di) 2007, *I territori dell'invisibile. Culture e pratiche di impresa sociale*, Editori Laterza, Bari-Roma, pp. 251-273.

Fareri P. 2010, *Rallentare. Il disegno delle politiche urbane*, Franco Angeli, Milano.

Hulgård L. 2010, *Discourses of Social Entrepreneurship – Variations on the Same Theme?*, Emes Working Paper, WP 10/01.

Moulaert F., Martinelli F., Swyngedouw E., Gonzales S. 2010 (eds.), *Can the Neighbourhoods Save the City? Community Development and Social Innovation*, Routledge, London.

Munarin S., Tosi M.C. 2009 (a cura di), "Lo spazio del welfare in Europa", in *Urbanistica*, n. 139, pp. 88-112.

Pasqui G. 1999, "Territorio e fasce deboli: la costruzione di una relazione", in *Impresa Sociale*, n. 43(1), pp. 9-19.

Phills J. A., Deiglmeier K., Miller D. T. 2008, "Rediscovering Social Innovation", in *Stanford Social Innovation Review*, fall, pp. 34-43.

Porter M.E., Kramer M.R. 2011, "Creare valore condiviso", in *Harvard Business Review Italia*, n. 1/2, gennaio-febbraio, pp. 68-84.

Sabbatini A. 2005, "Governance", in *Rivista delle politiche sociali*, n. 2, pp. 407-423.

Schon D.A. 1993, *Il professionista riflessivo. Per una nuova epistemologia della pratica professionale*, Dedalo, Bari.

Triglia C. 2007, *La costruzione sociale dell'innovazione. Economia, società e territorio*, Firenze University Press, Firenze.

Venturi P., Zandonai F. 2012a (a cura di), *L'impresa sociale in Italia. Pluralità dei modelli e contributo alla ripresa. Rapporto Iris Network*, Altreconomia edizioni, Milano.

Venturi P., Zandonai F. 2012b, "Innovazione sociale e imprese sociali", *short paper Aiccon* ([www.aiccon.it](http://www.aiccon.it)).

Zandonai F. 2011 (a cura di), *I beni della comunità. Asset comunitari tra tradizione e modernità*, numero monografico della rivista *Communitas* n. 51.

## PROCESSI DI RI-SIGNIFICAZIONE DEI MIGRANTI NEGLI SPAZI INTERSTIZIALI DELLA CITTÀ: DA VUOTI URBANI A “PIENI SOCIALI”

Daniela Panariello<sup>1</sup>

### Abstract

Nell'epoca della globalizzazione lo spazio urbano continuamente in evoluzione viene disegnato secondo logiche funzionalistiche e consumistiche che nel tempo hanno condotto ad un abbandono di spazi divenuti “spazi interstiziali”. Laddove ciò è successo si sono spesso sviluppate dinamiche *bottom-up* che hanno riqualificato spazi trasformandoli in luoghi di incontro, di formazione e costruzione identitaria, attraverso processi di ri-significazione attivati da una parte della popolazione.

### Parole chiave

*Spazi interstiziali, bottom-up, riqualificazione, ri-significazione*

<sup>1</sup> Daniela Panariello - dottoranda in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Genova. [danielapanariello@libero.it](mailto:danielapanariello@libero.it)

### 1. LE TRASFORMAZIONI DELLO SPAZIO PUBBLICO NELL'ERA DELLA GLOBALIZZAZIONE

Nella nuova Età dell'informazione, come è stata definita da Castells (2004) l'era moderna, dove la società si esprime attraverso flussi di rete, vediamo come processi di deterritorializzazione, frammentazione e funzionalizzazione hanno trasformato gli spazi urbani, il loro senso e il loro contenuto politico, economico e il significato delle relazioni sociali al loro interno. Infatti, la progettazione si concentra sempre più sul costruito, trascurando una riqualificazione dei vuoti, degli spazi aperti e come osserva Secchi B. (1993) “lo spazio che sta tra le cose, tra oggetti e soggetti tra loro prossimi (...) non è un luogo d'incontro; è divenuto vuoto perché privo di un ruolo riconoscibile, di lasciarsi percorrere frapponendo il minimo di resistenza. (...) Lo spazio aperto è divenuto infrastruttura, attrezzatura o ancor più elusivamente verde...entro il quale collocare densità o rapporti di copertura determinati (...) Nessuna attenzione alla costituzione fisica dello spazio aperto, ai materiali dei quali ciascuno spazio era o poteva essere costruito, alla cultura tecnica utilizzando la quale era o poteva essere costruito”. L'era dell'industrializzazione ha quindi condotto allo sviluppo di un interesse solo marginale dello spazio aperto portando ad una sua perdita di valore all'interno della vita sociale della città e nella definizione dello spazio urbano, valore che gli era sempre stato riconosciuto a partire dalla città storica. Oggi prevale la tendenza non più a non produrre spazi pubblici intesi come “spazi di identità, relazionali e storici” secondo la famosa accezione di *lieux* di Augé (2005), ma a crearne di nuovi in sintonia con la visione consumistica della città, dei suoi spazi e delle sue relazioni, nascono così nuovi spazi collettivi di aggregazione, come gli *shopping malls*, attrattiva per le folle, coperti e climatizzati. Essi sono un indicatore dell'evoluzione dell'abbandono dello spazio aperto

inteso come spazio pubblico che, secondo Morandi M. (1996), viene sempre più vissuto dagli strati emarginati della popolazione. A questo particolare uso collettivo della città, si stanno avvicinando nuove forme di aggregazione in determinate tipologie di spazi; caratteristica comune delle città postmoderna è quella di privilegiare modelli di aggregazione urbana determinati per lo più da esigenze economiche del capitale a caratterizzati da un'uniformità che prescinde dalle condizioni culturali e ambientali dei singoli siti.<sup>2</sup> La mobilità urbana ed extraurbana cambia aspetto, aumenta la scelta dei mezzi con i quali spostarsi, diventa più veloce, accessibile per una parte più ampia della popolazione, grazie ad un abbattimento dei costi. Vediamo così come il concetto di distanza che la nostra società ha introiettato con i nuovi mezzi di comunicazione e di trasporto investe a tutte le scale la realizzazione di nuovi luoghi. L'automobile ha modificato le relazioni tra siti e il legame tra spazio privato e spazio pubblico. Infatti, con l'ausilio dell'auto -che diventa un prolungamento della casa<sup>3</sup>- il tempo del lavoro diventa predominante rispetto al tempo libero che si contrae sempre di più, ci si dirige da un luogo all'altro utilizzando mezzi pubblici o privati per accorciare le distanze e i costi e per "massimizzare" e finalizzare al meglio il poco tempo a disposizione, magari incontrandosi all'interno di un centro commerciale dove si può contemporaneamente fare shopping e prendere un caffè con gli amici. L'effetto complessivo della modernizzazione capitalistica porta ad un'accelerazione del ritmo dei processi economici e, pertanto, della vita sociale<sup>4</sup>, inoltre, la progressiva monetizzazione dei rapporti nella vita sociale trasforma le qualità del tempo e dello spazio.<sup>5</sup>

2 Morandi M. 1996, *La città vissuta*, Alinea Editrice, Firenze, p. 197

3 Morandi M. 1996, *La città vissuta*, Alinea Editrice, Firenze, p. 220

4 Harvey D. 2002, *La crisi della modernità*, Net, Milano, p. 282

5 Harvey D. 2002, *La crisi della modernità*, Net, Milano, p. 279

Lo spazio stesso è progettato in modo funzionale, ogni parte di esso è pensata per raccogliere un determinato numero di funzioni e si raggiungono, con il mezzo di trasporto personale o pubblico, determinati luoghi in funzione dei servizi che offrono e delle attività che si devono svolgere. Secondo Sennett (1982) lo sviluppo urbano "unifunzionale" ha avuto origine con le idee urbanistiche del famoso barone Haussman fondate sull'omogeneizzazione per classi dei quartieri parigini, mentre vediamo come l'atomizzazione della città ha posto fine ad una caratteristica fondamentale dello spazio pubblico: la sovrapposizione di funzioni in un unico territorio che porta alla creazione di esperienze complesse attraverso anche l'incontro con l'Altro.

Secondo l'architetto Leon Krier (1987), il problema centrale della città odierna sta nel fatto che l'urbanistica modernista opera principalmente mediante zonizzazioni monofunzionali, di conseguenza la circolazione delle persone fra zone diverse attraverso arterie artificiali diventa la principale preoccupazione dell'urbanista. L'architetto definisce "antiecologica" questa modalità di costruzione della città, in quanto implica sprechi di tempo, energia e spazio, che porta alla realizzazione di architetture costruite secondo le regole della zonizzazione funzionale e della loro *povertà simbolica*<sup>6</sup>. L'architetto mette a confronto questa situazione con la "città buona" (tale in virtù della sua natura ecologica) in cui la "totalità delle funzioni urbane" è assicurata a "distanze compatibili che si possono piacevolmente percorrere a piedi". Secondo l'architetto, si deve recuperare la "ricchezza simbolica" delle forme urbane tradizionali basate sulla "prossimità e su un dialogo della massima varietà possibile e quindi sull'espressione di una vera varietà evidenziata dall'articolazione significativa e veritiera degli spazi pubblici, del

6 Corsivo riportato nel testo dall'autore in Harvey D. 2002, *La crisi della modernità*, Net, Milano, pp. 89-91

tessuto urbano e dello *skyline*". Il disegno urbano che tende oggi alla zonizzazione e al funzionalismo, risponde dopotutto a logiche di mercato, quello che Harvey (1990) definisce "il principale strumento di comunicazione nella nostra società", quindi tale zonizzazione prodotta dal mercato si basa sulla capacità di pagare una destinazione del territorio a usi basati sulla rendita territoriale anziché sul tipo di principi del disegno urbano inteso da Krier. Inoltre, a contribuire alla trasformazione del concetto di spazio sono intervenuti i nuovi sistemi di comunicazione e le nuove tecnologie, abbattendo i consueti confini di spazio e tempo, sviluppando un nuovo internazionalismo e forti differenziazioni interne nelle città e nelle società basate sul luogo, sulla funzione e sull'interesse sociale.

## 2. IL CASE STUDY: UNO SPAZIO INTERSTIZIALE NEL CENTRO STORICO DI GENOVA

La mia tesi di Dottorato ha come oggetto di studio gli "spazi interstiziali" della città, mettere al centro di un lavoro di ricerca tale argomento, così poco esplorato in sociologia urbana è una scelta per evidenziare fenomeni già presenti nella città postmoderna e che diventeranno sempre più numerosi ed importanti. Ho scelto di mappare a piedi, fotograficamente e cartograficamente gli spazi interstiziali di una parte del centro storico di Genova (mappature che avrei comunque potuto effettuare in qualsiasi altro luogo del mondo), proprio per creare una mappa della città che metta per la prima volta in evidenza fenomeni sempre più attuali e rappresentativi degli spazi urbani della città postmoderna. Durante il periodo di mappatura dello spazio, avvenuto tra Maggio 2013 e Gennaio 2014, ho anche condotto un'osservazione *non partecipante* di uno spazio interstiziale in particolare, parte di un piazzetta situata tra il *waterfront*, una fermata della metro e l'inizio del centro storico

caratterizzato da vicoli stretti e bui. Tale uno spazio è frequentato soprattutto da un gruppo di *migranti* di origine ecuadoriana che trascorre buona parte della giornata e, spesso della serata, in tale luogo.

Se si osserva la mappa della città o se un cittadino distratto passa davanti a tale spazio, esso gli apparirà come "vuoto", marginale ma si può forse dire lo stesso dal punto di vista di chi tale luogo lo vive ed in un certo senso l'ha fatto proprio? Punti di vista. Dal punto di vista dei *migranti* che lo frequentano quotidianamente, questo è un luogo "pieno" di: *pratiche*<sup>7</sup>, arredo urbano (che sono soliti portare), dinamiche sociali, relazioni, sguardi, grondante di domande di città<sup>8</sup>, esso stesso ne è una risposta, è un Terzo Paesaggio<sup>9</sup> di tipo "urbano", è uno spazio pieno di potenzialità.

Infatti questo spazio interstiziale viene costruito da: sguardi altrui che non entrano a causa dei confini/limiti fisici ma soprattutto simbolici, in realtà esso è uno spazio con un'alta densità sociale, intimo, una sorta di sfera privata, luogo privilegiato dove i *migranti* ecuadoriani che lo frequentano possono portare avanti il delicato processo di costruzione identitaria nel paese d'arrivo. Vediamo allora come tale spazio sia tutt'altro che vuoto ma piuttosto denso di socialità, "pieno" di diversi piani che s'incontrano, di altri che continuano a viaggiare paralleli, di stratificazioni e di risposte identitarie e di città, poiché laddove la città non arriva a rispondere (costruendo spazi pubblici top-down che restano inutilizzati) il cittadino provvede da solo ri-costruendo la propria città, attraverso dinamiche bottom-up di vario tipo e il case study riportato rappre-

7 Per il concetto di *pratiche* si consulti: De Certeau M. 1990, *L'invention du quotidien. L'art de faire*, Gallimard, Paris e Mauss M., Durkheim E. 1991, *Le origini dei poteri magici*, Bollati Boringhieri, Torino

8 Per il concetto di "domanda di città" si veda: Lefebvre H. 1968, *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris e Harvey D. 1990, *The condition of postmodernity*, Blackwell, Oxford

9 Clément G. 2005, *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata

senza giusto una delle tante possibilità di riqualificazione dal basso dello spazio pubblico.

Sicuramente categorie utilizzate finora per descrivere la città, cadono, diventano obsolete (come pieno/vuoto), superate, a partire da quella di centro/periferia, basti pensare allo spazio interstiziale oggetto della mia osservazione: esso è situato fisicamente al centro della città, viene definito “interstiziale” per una parte della popolazione (quella che non lo frequenta) e centrale invece per un'altra parte di essa.

Vediamo allora come termini quali: *spazio interstiziale* (nato in architettura da una logica funzionalista nel disegnare la città, dove gli spazi “pieni” sulla carta sono quelli remunerativi, con una funzione ed un ritorno di tipo economico), *drosscape* (inteso come terra di scarto)<sup>10</sup>, eterotopici, spazi attuali, spazi “altri”<sup>11</sup>, zone di transizione<sup>12</sup>, *zones blanches*<sup>13</sup>, *terrains vagues*<sup>14</sup> diventano riduttivi, non esaurienti e descrittivi di una realtà molto più complessa. Vediamo come l'architetto Ignasi de Solà-Morales Rubiò (1995) coglie l'importanza che tali spazi ricoprono sia a livello urbano che sociale e decide quindi di definirli utilizzando un'accezione diversa, con un termine preso dalla lingua francese, quello di *terrain vague*. Solà tenta di spiegare il significato della parola *terrain*, che indica un determinato terreno sul quale è possibile costruire mentre la parola *vague*, aventi origini sia latine che tedesche, allude a concetti quali movimento, oscillazione, instabilità e fluttuazione. *Vague* deriva dal latino *vacuus* che significa non occupato, vuoto, libero, disponibile. La relazione tra l'assenza di uso, di attività e

10 Berger A. 2007, *Drosscape: wasting land urban America*, Princeton Architectural Press, New York

11 Foucault M. 1994, *Eterotopia*, Mimesis, Milano

12 Bressan M., Tosi Cambini S. 2011 (a cura di), *Zone di transizione*, Il Mulino, Bologna

13 Traduzione : « zone bianche » di cui parla Vasset P. 2007, *Un livre blanc*, Éditions Fayard, Paris

14 Solà Morales I., “Terrain vague”, in Davidson C. C. 1995, *Anyplace*, MIT Press, Cambridge

il senso di libertà, di attesa, attività, aspettativa, speranza è fondamentale per comprendere la potenzialità evocativa dei *terrains vagues* urbani. Il nullo, l'assenza, fanno di tale spazio, uno spazio del possibile e della possibilità. Un secondo significato di *vague* è quello traducibile in: indeterminato, impreciso, confuso, incerto. Ma come ci fa notare l'architetto, il paradosso della parola *terrain vague* è che il messaggio che noi riceviamo di questo luogo indefinito e incerto non è esclusivamente negativo come potrebbe essere in italiano quello di *interstiziale*. Come fa notare Solà, mentre esistono termini analoghi che sono solitamente preceduti da particelle negative (come in-determinato, im-preciso, in-certo), questa assenza di limite precisato nella definizione, dà modo di aprirsi e avvicinarsi più a concetti quali mobilità, nomade, tempo libero, libertà. L'architetto ricorda anche come *terrains vagues* esistano anche al di fuori dell'area urbana, spazi senza alcuna attività o controllo, aree in-abitate, in-sicure, im-produttive.

Vediamo allora come tutti questi termini ci riportano più all'idea di: non occupato, vuoto, libero, disponibile, nullo, indeterminato, impreciso, confuso, incerto ma è importante sottolineare anche tutta una sfera di significati (solitamente preceduti da particelle negative) che sembrano sempre sottolineare la diffidenza verso tali luoghi e l'inaffidabilità verso coloro che li frequentano, lasciandosi trasportare da facili identificazioni. Spesso non prendiamo in considerazione le potenzialità insite in essi, in quanto spazi dove tutto è possibile che avvenga, spazi di attesa, di aspettativa, spazi aperti al futuro e più malleabili e porosi di altri, spazi più liquidi, in un certo senso più postmoderni di altri, perché più facilmente e velocemente riadattabili a nuove situazioni e contesti rispetto ad altri spazi che potremmo definire “duri”.

Come ricorda La Cecla, antropologo urbano con una formazione di architetto: oggi i luoghi dentro cui si gioca l'innovazione sono

proprio quelle frange e quei *terrains vagues*, quelle pieghe lasciate da parte, i luoghi della distrazione del piano, i luoghi che la città regolata lascia fuori perché i criteri di omogeneizzazione somigliano sempre di più a vestiti troppo stretti per corpi in movimento. Nelle stessa direzione va Solà, che sostiene inoltre che l'intervento dell'architetto all'interno dei *terrains vagues* della città non può continuare a rispondere alle logiche del movimento architettonico moderno e s'interroga su come l'architettura può nella società postmoderna agire senza trasformarsi in uno strumento di potere aggressivo. L'architetto spagnolo pone l'attenzione sulla continuità, non della città pianificata, efficiente ma dei flussi, delle energie e dei ritmi stabiliti dal passare del tempo e dall'abbandono dei limiti imposti dall'alto.<sup>15</sup>

### 3. VERSO NUOVI SPAZI SOCIALI “CENTRALI” PER I CITTADINI

Nei paesi europei il cuore della città è sempre stato rappresentato in passato dalla piazza situata nel centro urbano con la sua peculiare valenza fisica e politica. Questa idea di centralità<sup>16</sup> oggi si dissolve sotto la spinta modellatrice delle forze della ristrutturazione economica e produttiva e nella città capitalistica metropolitana la tendenza è quella di escludere dai nuclei centrali ogni attività e uso del suolo che non siano terziari, che non abbiano una funzione di servizio per l'intero assetto produttivo metropolitano. Oggi quello che rimane della vecchia centralità è più che altro una combinazione di processi spaziali e sociali, il risultato di un complesso di fattori, di “micro-centralità” integrate in un insieme. Il sociologo urbano A. Petrillo (2000) lega questo nuovo concetto

<sup>15</sup> Solà Morales I., “Terrain vague”, in Davidson C. C. 1995, *Anyplace*, MIT Press, Cambridge, p. 123

<sup>16</sup> Petrillo A. 2000, *La città perduta*, Dedalo, Bari, p. 88

e modo di vivere la centralità agli attori che frequentano e aiutano a costruire questa nuova consapevolezza di vivere nella società in micro-realtà sempre più fundamentalmente eterogenee, divise, segmentate, autoreferenziali, tanto da un punto di vista sociale quanto da quello spaziale, non si tratta più di inscrivere la periferia in una relazione con un Centro, quello che si viene a costituire è un universo di periferie senza centro. In questo senso, la centralità urbana, intesa come nel passato, si propone oggi prima di tutto come assenza, mancanza, vuoto. O forse, ci sono nuove centralità dettate dalle nuove e originali esigenze dei nuovi (non poi così tanto nuovi) attori come sono i *migranti* che all'interno della città creano reti sociali che hanno i propri fulcri e luoghi di ritrovo, spesso identificabili con gli spazi pubblici situati vicino alla stazione dei treni e degli autobus. Seguendo quella che è la teoria della città *à la carte* si può notare come in base ai vari gruppi sociali che una persona frequenta, essa viene a crearsi e a viverci la città facendo sempre gli stessi percorsi e seguendo ormai conosciute traiettorie al suo interno. Per i *migranti* avviene lo stesso, ci sono luoghi sempre frequentati dalle stesse persone in alcuni giorni e ore della settimana che diventano punti di riferimento per un gruppo di persone più o meno consistente.

### 4. LO SPAZIO INTERSTIZIALE TRA PRATICHE TOP-DOWN E BOTTOM-UP

Come già sottolineato, esistono più livelli di lettura della città. Si può notare come da una parte la città “ufficiale” venga costruita attraverso *pratiche* di tipo *top-down*: le amministrazioni locali seguono legislazioni nazionali e locali per modellare lo spazio urbano e allo stesso tempo incidono su di esso anche con decisioni sull'arredo urbano, su alcune concessioni che fanno o meno e sull'utilizzo di certe insegne e pubblicità piuttosto che altre nei vari



luoghi della città. Tutte le decisioni prese dall'alto vanno ad incidere sull'idea, la forma e l'immagine della città che influenzerà sia i visitatori saltuari come i turisti, che i suoi abitanti, che distrattamente fruiscono degli spazi urbani in relazione a come vengono loro presentati. Quindi la scelta di un'amministrazione locale di trasformare una strada chiusa in una strada di scorrimento per i mezzi di trasporto, potrebbe incidere non solo sulla forma del quartiere, ma anche sulle relazioni che si sono costruite al suo interno nel tempo, sul suo sviluppo commerciale, sull'utilizzo dei suoi spazi verdi, sulla densità e qualità dei frequentatori del quartiere e dei suoi spazi. Insomma una decisione che può sembrare non così influente nel contesto cittadino, in realtà ha un grande significato, responsabilità e ricaduta sull'identità territoriale, individuale e di gruppo degli abitanti e quindi anche sulla relazione che essi hanno con il contesto urbano ed extraurbano. Una decisione presa a livello municipale, per esempio, può influire su più piani e incidere sulla qualità di vita di più persone; ciò spesso viene dimenticato dalle amministrazioni che sembrano utilizzare il proprio potere decisionale più per favorire certi settori che influenzano lo sviluppo della città, come quello economico, a dispetto di altri, non pensando che essi sono tutti strettamente interdipendenti.

Dalle scelte spesso eseguite dalle amministrazioni locali riguardo la forma della città e sui suoi contenuti, spesso sembra che non si tenga conto che quegli spazi dovranno essere vissuti dai cittadini, ai quali trasmettono un certo modello di "vivere urbano". In questo caso l'aggettivo *urbano* è fondamentale poiché non solo fa da cornice all'oggetto di riferimento ma allo stesso tempo rimanda a un mondo di valori e significati ben preciso. Come ricorda infatti H. Lefebvre (1968) "L'urbano (...) è una forma mentale e sociale (...) è una qualità che nasce da quantità (spazi, oggetti, prodotti). È una differenza o piuttosto un insieme di differenze. (...) è

un campo di rapporti che comprende in particolare il rapporto del tempo con lo spazio. (...) Così la forma permette di designare il contenuto o piuttosto i contenuti (...) La forma nella quale s'inscrive questa problematica pone dei problemi che ne fanno parte". Il bisogno individuale di vivere gli spazi urbani è innato nell'uomo e viene vissuto secondo quelli che sono i suoi bisogni, le sue necessità, priorità, il suo bagaglio e percorso di vita e le sue esperienze spaziali pregresse. Vediamo allora come spesso la città "ufficiale" sfugge a dinamiche più quotidiane e lascia il passo a quella "officiosa" costruita incessantemente attraverso le *pratiche* di chi veramente frequenta gli spazi della città e non da chi dovrebbe viverle come indicato sulle mappe ufficiali. La città costruita attraverso dinamiche *bottom-up* è quella che viviamo e vediamo quotidianamente, a volte la città *top-down* coincide con quella di tipo *bottom-up*, altre volte non vi è alcuna corrispondenza, anzi le due realtà sembrano non ascoltarsi, altre ancora ci sono più mappe dal basso che costruiscono la stessa città. De Certeau (1990) parlava di una "città-concetto", quella dei cartografi e degli urbanisti dove lo sguardo dall'alto sul territorio urbano dà una visione che non riesce ad andare in profondità alle cose ma che è comunque utile per loro per ricostruire una rete testuale, per poterla meglio controllare e gestire. Tale visione della città è opposta a quella dei suoi cittadini che la attraversano e riscrivono continuamente senza però avere una visione più ampia di essa e senza conoscere fino in fondo l'idea sottostante di chi l'ha progettata.

Lo spazio interstiziale presente in qualsiasi città sembra l'emblema di questa mancanza di dialogo fra queste due realtà dove quella meno istituzionale emerge con forza, ri-appropriandosi del suo spazio: tale spazio creato con logiche di tipo *top-down* non trova senso e riconoscimento da parte di chi dovrebbe utilizzarlo, viene invece de-costruito il suo significato e ri-costruito con dinamiche

*bottom-up* attraverso le *pratiche* di coloro che lo usano quotidianamente fornendogli così un nuovo senso e valore. Emerge che l'immagine che un amministratore locale può avere della città che governa, spesso e volentieri non rispecchia l'immagine che hanno di essa i suoi abitanti. Ciò spesso accade poiché ogni *popolazione*<sup>17</sup> che vive la città ne fa esperienza con le proprie mappe mentali<sup>18</sup> che si creano nel tempo in relazione ai gruppi frequentati, ai luoghi di cui fanno esperienza per motivi lavorativi, consumistici o di divertimento; dall'alto si cerca di dare una direzione riguardo il senso degli spazi della città, però poi essi acquisiscono significati diversi per coloro che li esperiscono. Le immagini di una città<sup>19</sup> allora s'incontrano tra loro, a volte in modo pacifico altre in modo conflittuale, sintomo di una mancanza di ascolto reciproco tra chi disegna gli spazi urbani e chi poi li vive, come se esistesse una città fatta di più città. È come se al di sotto degli spazi urbani tradizionalmente intesi ed empiricamente dati (edifici, vie, marciapiedi...) si costruissero nei vissuti urbani quelli che Hammad (2003) definisce *topoi*, precise porzioni di spazio che acquisiscono un senso solo in relazione a ciò che viene fatto al loro interno.

##### 5. SGUARDI E PRATICHE BOTTOM-UP: AGENTI DI COSTRUZIONE DELLO SPAZIO URBANO

Attraverso le *pratiche* di tipo *bottom-up*, vediamo come gli spazi della città siano riscritti attraverso un processo di ri-significazione continuo e come con una procedura retorica avvenga una ri-semantizzazione costante, a volte individuale a volte collettiva, dei luoghi urbani. Infatti, da un lato sembra resistere l'utopia di una città che attrae e comunica proprietà stabili ed elementi ricono-

scibili che la caratterizzano e la rendono riconoscibile sia al suo interno che al suo esterno senza tenere conto delle trasformazioni che il tempo può apportare trascendendo le individualità e la quotidianità che a loro volta lo compongono. Dall'altra parte si trovano le pratiche quotidiane individuali e collettive dei cittadini che "scrivono il testo urbano senza poterlo leggere"<sup>20</sup>, attraversamenti e incroci di una storia molteplice che non si lascia mai totalizzare dallo sguardo del potere, costituendo una costante estraneità rispetto al testo urbano e producendo uno spazio "altro", non geografico e non geometrico, vissuto prima di tutto attraverso e con il corpo. De Certeau (1990) evidenzia bene come le *pratiche* della città "dal basso" ritornano sempre poiché riemergono da un fondo non cosciente dell'individuo in continuo conflitto con una sistemazione razionale della città che non potrà mai controllarle totalmente. De Certeau (1990) ricorda come occorra invertire la logica del ragionamento: non c'è prima la città-concetto e solo in un secondo momento quella dei suoi residui individuali, degli scarti inutili perché non funzionali, ma semmai il contrario dove la città-nome è l'esito di un'operazione, di un processo lento e continuo, che non conosce sosta e gli spazi interstiziali ne sono una conseguenza. Questa visione della città, che dovrebbe essere la base per concepire e costruire lo spazio urbano, non viene spesso presa in considerazione da chi si occupa di amministrare la città e da parte degli architetti sempre più autoreferenziali (senza andare a scomodare nomi famosi di *archistar*<sup>21</sup>) e operanti nei contesti urbani senza interessarsi delle relazioni spaziali già esistenti e nei quali vanno ad inserirsi.

In questo gioco di sguardi sulla città sembra quasi che chi vive i

17 Martinotti G. 1993, *Metropoli*, Il Mulino, Bologna

18 Kevin L. 1960, *The image of the city*, MIT Press, Harvard

19 Kevin L. 1960, *The image of the city*, MIT Press, Harvard

20 De Certeau M. 1990, *L'invention du quotidien. L'art de faire*, Gallimard, Paris

21 La Cecla F. in Marcelli C., Solimano N., Tosi A. 2000, (a cura di), *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze

suoi spazi dal basso e guarda verso l'alto, può trovare negli edifici e nelle costruzioni nelle quali il suo sguardo s'imbatta la realizzazione dell'immagine della città degli amministratori locali e degli architetti, mentre chi da quegli stessi edifici si affaccia da una finestra per osservare la piazza sottostante assisterà alla realizzazione di una città dal basso, tradotta attraverso le *pratiche* che si realizzano al suo interno.

È quindi una questione di punti di vista e di modalità diverse di vedere la città e i suoi spazi in relazione a come essi vengono vissuti.

Cosa si intende quando si parla di *pratiche* sociali? Uno dei massimi esponenti di questo concetto declinato allo spazio della città è M. De Certeau (1990) che le suddivide in due categorie interdipendenti: le *enunciazioni pedonali* e le *retoriche podistiche*. Le prime indicano i processi di "appropriazione del sistema topografico da parte del pedone", una realizzazione individuale del paradigma virtuale presente nell'organizzazione spaziale della città attraverso l'atto del camminarvi dentro. Il pedone riscrive la città realizzando e facendo emergere alcune delle potenzialità e possibilità inscritte al suo interno, tralasciandone altre e inventandone di nuove. Invece le *retoriche podistiche* sono per De Certeau (1990) la ovvia conseguenza di tutto questo, la costituzione di stili enunciativi individuali che, a partire da usi condivisi, si costituiscono come scarti dalla norma, trasgressione sistematica di regole date. Per l'antropologo urbano F. La Cecla (2000) lo spazio abitato è l'effetto di pratiche, laddove per "pratiche" si intenda sia delle azioni, sia l'uso. L'uso è una forma di pratica, e le pratiche creano e trasformano lo spazio. La pratica è uno strano intreccio tra un'azione volontaria e un'abitudine. Le pratiche sono come gli *habitus*<sup>22</sup>, ovvero qualcosa che prendiamo a fare senza neanche

22 Bourdieu P. 1979, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Éditions de Minuit, Paris

rendercene conto, come buona parte del nostro agire quotidiano e fare esperienza. Quando noi parliamo una lingua non decidiamo momento per momento di parlare, abbiamo acquisito un'abitudine che diventa facoltà. Questo avviene per gran parte delle pratiche quotidiane, una serie di attività che un grande antropologo francese, Marcel Mauss (1991), chiamava le "tecniche del corpo". Abitare –come camminare, come dormire– sono tecniche del corpo. Ci sono tecniche del corpo che noi ad un certo punto facciamo quasi automaticamente e l'esperienza dello spazio, fa parte di queste tecniche, di questi *habitus*. Se guardiamo la città dal punto di vista delle pratiche urbane, di ciò che la gente fa nei suoi spazi, abbiamo la possibilità di capire dove le città stanno andando."<sup>23</sup>

La nascita di alcune pratiche piuttosto che di altre all'interno di uno spazio urbano sono strettamente legate alla forma e al tipo di spazio, rendendo così, potenzialmente possibili determinati comportamenti e impossibili tanti altri. Tale spazio è pensato dalle istituzioni locali in relazione al cittadino-modello che in esso hanno immaginato, infatti ogni spazio urbano costruisce l'immagine dei propri cittadini modello, prefigurando comportamenti reali, suggerendo possibili suoi usi, scongiurandone altri. Il problema che si pone a questo livello sarà quello di vedere se e fino a che punto poi i cittadini empirici si sovrappongono a quelli modello. Ciò non avviene per esempio negli spazi urbani interstiziali, definiti in tal modo proprio perché frequentatori non previsti dagli architetti che hanno progettato tale spazio, fanno un uso inaspettato di esso, dove persone che non seguono i codici urbani previsti inizialmente fanno di tale spazio un uso "inappropriato".

Questo atto di ri-semantizzazione dell'uso dello spazio avviene

23 La Cecla F. in Marcelli C., Solimano N., Tosi A. 2000, (a cura di), *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze, p. 20

quindi grazie ad una dinamica di continua appropriazione e riappropriazione dello spazio, in un processo continuo di de-costruzione e ri-costruzione di senso di tale luogo.

Quando si parla di utilizzo degli spazi, *pratiche* e movimenti dal basso e dall'alto nella produzione dello spazio urbano si deve tenere conto di tante variabili che interagiscono tra loro: la legislazione vigente nel paese sull'uso degli spazi, le regole comunali riguardo gli orari e i modi di usare un luogo, i codici urbani presenti a livello locale nella regolazione dello spazio pubblico, le regole comportamentali officiose (non scritte) del paese e quelle del paese d'origine del gruppo d'appartenenza di chi quello spazio lo frequenta (in questo caso ci riferiamo ai *migranti*) e la storia dello spazio preso in considerazione. Lo spazio urbano va quindi visto come un testo che può avere varie interpretazioni o come un'opera d'arte: da una parte chi l'ha creata aveva una certa idea e un messaggio da trasmettere, chi la osserva e vive può interpretarlo secondo i suoi punti di riferimento, parametri di bellezza estetica e secondo il proprio vissuto emotivo ed artistico. Quando viviamo uno spazio portiamo con noi tutto il nostro bagaglio esperienziale in relazione ai luoghi che abbiamo vissuto e alle sensazioni provate al loro interno e all'idea di luogo ospitale/inospitale che nel tempo ognuno di noi ha costruito e condiviso con un gruppo di pari o individualmente. Da qui si può quindi comprendere che non sempre la visione e l'idea di luogo di colui che lo disegna può aderire con l'immagine di luogo accogliente di un potenziale fruitore, quest'ultimo per cercare di diminuire tale dissonanza mette in atto alcune strategie come quella di adattare lo spazio ai propri interessi e necessità, cambiandone così la funzione iniziale.

Si comprende allora come fondamentale è anche il contesto culturale nel quale tale spazio viene costruito, esso contribuisce nell'attribuzione di significato a tale luogo e finché allo stesso sistema

appartengono anche i suoi frequentatori vi è un legame di tipo contrattuale tra loro e il territorio ma nel momento in cui essi appartengono ad un altro sistema culturale (da intendere sia come subcultura –come quella giovanile- sia cultura “altra” –come quella dei *migranti*) più facile sarà il manifestarsi di un rapporto conflittuale che vedrà la trasformazione dello spazio secondo i codici spaziali e sociali dei suoi frequentatori.

Secondo la riflessione di Lotman (1998) sull'architettura nel contesto della cultura nella dialettica testo/contesto viene reinterpretato il dissidio tra pianificazione urbanistica generalizzante e vissuti urbani particolari. Infatti per Lotman ogni testo, in quanto facente parte di una cultura, vive nel conflitto continuo fra due opposte tendenze: da una parte la tendenza verso la uniformità, la regolarità, l'appiattimento delle differenze, la prevedibilità, il monologismo; dall'altro la tendenza verso la disuniformità, la variazione, l'irregolarità, l'esaltazione delle differenze e il loro dialogo interno, il poliglottismo strutturale e quindi l'arricchimento di senso. Prese singolarmente, queste due tendenze sono in quanto tali a-significanti: la prima non implica necessariamente l'instaurazione di un potere più o meno assoluto, la seconda non comporta necessariamente l'assunzione di una concezione democratica e partecipativa della gestione urbana. È semmai il loro variegato scontrarsi sulla scena sociale a valorizzarle, ora come positive ora come negative, a seconda dell'installarsi di punti di vista alto/basso, interno/esterno. Paradossalmente questa tensione continua tra la prospettiva *top-down* e quella *bottom-up* fa sì che tale convivenza possa essere possibile e sostenibile ed è quella che caratterizza gli spazi interstiziali e i loro frequentatori.

Iniziare a costruire e a guardare una città tenendo conto dello sguardo *bottom-up* significherebbe intanto abbandonare una logica funzionalistica nella gestione dello spazio urbano, cambiare

sguardo e approccio, osservando attentamente e con una certa sensibilità quanto viene costruito negli spazi pubblici e di vicinato attraverso le diverse pratiche d'uso, sperimentare nuove possibilità abitative non solo più razionali né tantomeno riduzionistiche (dove la persona viene identificata esclusivamente come un utente) ma fondate sui saperi delle persone, sul rapporto complesso che hanno costruito con l'ambiente, sulla libertà di creazione del processo abitativo.

## BIBLIOGRAFIA

- Augé M. 2005, *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano
- Berger A. 2007, *Drosscape: wasting land urban America*, Princeton Architectural Press, New York
- Bourdieu P. 1979, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Éditions de Minuit, Paris
- Bressan M. 2011, Tosi Cambini S. (a cura di), *Zone di transizione*, Il Mulino, Bologna
- Castells M. 2004, *La città delle reti*, Marsilio, Venezia
- Clément G. 2005, *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata
- De Certeau M. 1990, *L'invention du quotidien. L'art de faire*, Galimard, Paris
- Foucault M. 1994, *Eterotopia*, Mimesis, Milano
- Hammad M. 2003, *Leggere lo spazio, comprendere l'architettura*, Meltemi, Roma
- Harvey D. 1990, *The condition of postmodernity*, Blackwell, Oxford
- Kevin L. 1960, *The image of the city*, MIT Press, Harvard
- Krier R. 1987, "Tradition-modernity-modernism: some necessary explanations", in *Architectural Design Profile*, 65
- La Cecla F. in Marcetti C., Solimano N., Tosi A. 2000, (a cura di), *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze

- Lefebvre H. 1968, *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris
- Lotman J. M. "L'architettura nel contest della cultura", in Lotman J. M. 1998, *Il girotondo delle muse. Saggi sulla semiotica*, Moretti & Vitali, Bergamo
- Marcetti C., Solimano N., Tosi A. 2000, (a cura di), *Le culture dell'abitare*, Polistampa, Firenze
- Martinotti G. 1993, *Metropoli*, Il Mulino, Bologna
- Mauss M., Durkheim E. 1991, *Le origini dei poteri magici*, Bollati Boringhieri, Torino
- Morandi M. 1996, *La città vissuta*, Alinea Editrice, Firenze
- Petrillo A. 2000, *La città perduta*, Dedalo, Bari
- Secchi B. 1993, *Un'urbanistica di spazi aperti*, Casabella, n. 597-598, 1993
- Sennett R. 1982, *Il declino dell'uomo pubblico*, Bompiani, Milano
- Solà Morales I. 1995, "Terrain vague", in Davidson C. C., *Anyplace*, MIT Press, Cambridge
- Vasset P. 2007, *Un livre blanc*, Éditions Fayard, Paris

## FABBRICHE RECUPERATE: LA TERRITORIALIZZAZIONE DI UNA NUOVA ECONOMIA.

Antonella Carrano<sup>1</sup>

Il paper si propone di analizzare il fenomeno fabbriche recuperate in Europa a fronte della crisi economica e finanziaria che l'ha investita. Si farà riferimento ai casi italiani di Ri-Mafrow di Trezzano sul Naviglio (Mi) e delle Officine Zero di Roma. La tesi che si vuole sostenere è che queste esperienze si stanno trasformando in spazi di progettualità partecipata promotrici di una nuova economia che riconnette il territorio al sistema della produzione.

Parole chiave

fabbriche recuperate, crisi, economia, territorio.

---

<sup>1</sup> Antonella Carrano, Dottoranda in Tecnica Urbanistica, Dipartimento di Ingegneria Civile ed Ambientale (DICEA)-  
Università "La Sapienza", Roma  
E-mail: antonella3carranomail.com

### 1. INTRODUZIONE

I processi nati nell'era della globalizzazione hanno radicalmente trasformato la struttura e l'organizzazione della città. Sede ormai di una società liquida<sup>2</sup>, in cui le leggi del mercato hanno preso il sopravvento sostituendosi, il più delle volte, alle tradizionali regole etiche, la città ha travalicato i classici confini fisici seguendo un sistema di flussi economici e finanziari che si allargano su scala globale e che costruiscono da sé un nuovo tipo di città: la cosmopoli. Al suo interno il territorio con le sue specificità diventa uno spazio variabile che perde la sua tradizionale identità e viene continuamente ridisegnato da flussi (economici e sociali) transitori. I modelli che ne determinavano l'organizzazione sono cambiati: dalla fabbrica, attorno alla quale si è organizzata e sviluppata la città industriale, si è arrivati alla rete che districandosi su scala globale da forma alla nuova città "impalpabile" e globalizzata.

Il suo sviluppo è trainato da un sistema economico di per sé deterritorializzante<sup>3</sup>, dove, non si tratta più di distribuire a livello mondiale ciò che viene prodotto a livello nazionale<sup>4</sup> ma dove lo stesso sistema di produzione assume un carattere transnazionale slegandosi dalle specificità di ciascun territorio ed operando secondo uno schema unico ed omologante.

Poiché tale approccio comporta effetti negativi sia sul piano urbano che su quello sociale come: de-territorializzazione, ma anche decontestualizzazione, differenziazione e degrado ambientale e territoriale<sup>5</sup>, appare sempre più chiara la necessità di trovare una strada alternativa. Sembra necessario dare al territorio un nuovo significato che si svincoli da quello attribuitogli dalle dinamiche

---

<sup>2</sup> Cfr. Bauman (2005)

<sup>3</sup> Cfr. Magnaghi (2006)

<sup>4</sup> Come osserva Herscovici (1994)

<sup>5</sup> Cfr. Magnaghi (2000)

consumistiche del mercato, secondo le quali esso appariva come uno spazio indistinto di risorse materiale ed immateriali, e che contribuisca invece a considerarlo come un elemento strategico “per la produzione della ricchezza e l’offerta di vantaggi competitivi sempre più condizionanti all’interno della realtà economica post- industriale<sup>6</sup>”.

All’interno di un discorso incentrato sulla necessità di ristabilire la dimensione territoriale nei sistemi di produzione, questo *paper* si propone di analizzare la nascita di nuove realtà socio economiche in Italia quali le fabbriche recuperate, in funzione della loro capacità di riconnettere la produzione con i territori, con i bisogni espressi dalle comunità che li abitano tenendo conto dell’elaborazione culturale e dei legami sociali che si esplicano su di essi<sup>7</sup>.

## 2. DALLA FABBRICA ALLA RETE GLOBALE: I MODELLI DI ORGANIZZAZIONE DELLA CITTÀ E DEL SUO SISTEMA DI PRODUZIONE

La globalizzazione ha dato vita ad una trasformazione del modello di organizzazione e di produzione delle città. Nel XIX secolo la città moderna o industriale si organizza e si sviluppa intorno ad un grande fulcro: la fabbrica<sup>8</sup> e rappresenta l’espressione di una nascente economia basata sull’uso del capitale. L’industria rappresenta la fonte di produzione di beni tangibili in cui il capitale viene continuamente investito ed adoperato, insieme ad una manodopera continuamente crescente e che si compone di soggetti provenienti dalla campagna.

Questa città “ha seguito le sorti della fabbrica: prima si è deloca-

6 Cfr. Clementi (2010), dal sito [http://www.treccani.it/enciclopedia/territorio-una-risorsa-per-lo-sviluppo\\_\(XXI-Secolo\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/territorio-una-risorsa-per-lo-sviluppo_(XXI-Secolo)/)

7 Cfr. Amoroso (1996)

8 Come osserva Scandurra (2007)

lizzata, poi si è trasformata ed infine è letteralmente scomparsa trasformandosi in un arcipelago mondiale di attività<sup>9</sup>. La città moderna si rovescia nel suo esatto contrario: la città post industriale o città contemporanea<sup>10</sup>, che non rappresenta più una città di luoghi e confini, ma uno spazio urbano di flussi che sommergono la struttura fisica della città stessa. Questo passaggio segna il primo passo verso la cosmopoli<sup>11</sup> ovvero un’unica, grande ed omologante metropoli mondiale, distruttrice di diversità e sede di un nuovo sistema di produzione de-territorializzato e de-territorializzante. Questo sistema, basandosi su nuove e progredite tecnologie opera a livello planetario generando un mercato ed un’economia che prescindono dai confini materiali degli Stati, nonché dalle caratteristiche specifiche di ciascun territorio. Tutto ciò prende forma all’interno di un nuovo modello organizzativo sia per la città che per il suo sistema di produzione: la rete.

L’economia connessa alla rete comporta forti implicazioni sociali: si sviluppa quella che viene chiamata “verticalità sociale” e che trasforma la vecchia organizzazione sociale “a piramide” della città industriale, in una a “due velocità<sup>12</sup>”: da una parte i soggetti e i territori “agganciati” alla rete che “sono capaci di sfruttare le possibilità che questa offre loro, sviluppandone altre in un secondo momento<sup>13</sup>”, dall’altra quelli che ne sono sganciati e “sono condannati a vivere sul posto, ed i soli per i quali le sorti della città e della vita quotidiana abbiano realmente un senso<sup>14</sup>”.

Si vanno inoltre affermando nuove forme di dominanza: difronte

9 Cfr. Scandurra (2007): 91

10 Cfr. Scandurra (2007)

11 Cfr. Tomlison (2001)

12 Cfr. Castells (2013)

13 Cfr. Ibidem

14 Cfr. Scandurra (2007): 104



alla perdita d'identità dello Stato-Nazione si accompagna la nascita di nuovi soggetti che diventano simboli di potere nel mondo globalizzato: "ristrette oligarchie transnazionali si arricchiscono sempre di più, determinando povertà e sottosviluppo della stragrande maggioranza dei popoli del mondo, soprattutto se si pensa all'incapacità pressoché totale di molti pvs<sup>15</sup> di appropriarsi di quei vantaggi che la tecnologia produce continuamente<sup>16</sup>" e di restare dunque fuori dalla rete globale.

Tutto ciò decreta il fallimento dell'imposizione del modello Occidentale della globalizzazione. La globalizzazione concepisce il territorio al pari del suo mercato: unico. L'azione del mercato sul territorio si traduce in un processo di deterritorializzazione.

Secondo Magnaghi (2000), nella città post-industriale sono state identificate diverse tipologie di deterritorializzazione, anche molto diverse fra loro, ma molto simili per quanto riguarda le conseguenze che esse producono:

- Rottura dei cicli naturali
- Perdita d'identità delle complessità locali

Senso di smarrimento dei luoghi<sup>17</sup>

Ciò che contraddistingue la deterritorializzazione odierna da quelle avvenute in passato è l'assenza di transizione. Come sostiene ancora Magnaghi (2000): "Le diverse forme di deterritorializzazione prodotte non si producono in nuove forme di territorializzazione (intesa come produzione di territorio), rendono invece strutturale il fenomeno della distruzione territoriale".

Il territorio diventa uno spazio di funzioni indifferenziato e con esso scompare l'intero sistema di relazioni tra ambiente fisico, antropi-

15 Paesi in via di sviluppo

16 Cfr. Mele, Tesi di laurea: "Lo sviluppo locale autosostenibile nelle città della Regione Caraibica: l'esempio di Cuba".

17 Cfr. Magnaghi (2000)

co e costruito<sup>18</sup>. Al fine di aumentare l'efficienza la globalizzazione spezza le connessioni fra sistemi produttivi, territorio, istituzioni e popolazioni, la cui iterazione è fondamentale per radicare i sistemi di produzione sia ai territori che alle comunità che li abitano<sup>19</sup>.

### 3. LA NECESSITÀ DEL "RITORNO" DEL TERRITORIO NEL SISTEMA DI PRODUZIONE POST-INDUSTRIALE

La deterritorializzazione odierna prodotta dal modello organizzativo e produttivo globale, può essere imputata ad una fiducia eccessivamente riposta nelle nuove tecnologie e all'adozione di un sistema economico già di per se de-territorializzato<sup>20</sup>.

In accordo con il pensiero di alcuni autori quali Amoroso (1996), Latouche (2008), Vigliarolo (2011), Illich (2005), per ovviare a questo tipo di deterritorializzazione è necessario rivoluzionare il sistema economico ripristinando in esso quella dimensione territoriale che per lungo tempo la globalizzazione ha soffocato. Alla luce di quanto sta emergendo dal dibattito internazionale che negli ultimi anni si è riaperto, soprattutto in Italia ed in Europa, a seguito dell'importanza sempre crescente che il territorio sta assumendo nelle politiche dello sviluppo<sup>21</sup>, appare chiaro come si stia già intraprendendo questa nuova strada. A fronte di un capitale che si muove sempre di più a livello globale, ultimamente, si può assistere ad un ritorno alla località ed alle specificità locali<sup>22</sup>.

Alla base di tutto questo vi è sicuramente un cambiamento nella concezione stessa di territorio: esso non viene più inteso come uno spazio indifferenziato e regolato esclusivamente dalle dina-

18 Ibidem

19 Cfr. Amoroso (1996)

20 Cfr. Magnaghi (2000)

21 Cfr. Clementi (2010)

22 Cfr. Governa (2011)

miche consumistiche del mercato, ma diventa una risorsa potenzialmente strategica per lo sviluppo in grado di integrare in modo flessibile le specificità locali e “di offrire ambienti altamente competitivi per le imprese ed al tempo stesso di elevata coesione con le comunità insediate<sup>23</sup>”.

L'intento è quello di ripristinare il rapporto fra produzione e territorio che è stato per lungo tempo trascurato dal “carattere rovinoso e socialmente irresponsabile<sup>24</sup>” della globalizzazione.

Attraverso l'interpretazione degli odierni fatti economici, Governa (2011) parla della: “necessità di studiare non solo l'impresa, ma anche il riferimento spaziale, l'organizzazione socio-territoriale in cui essa è inserita, riconoscendo la disomogeneità dello spazio economico, il ruolo delle differenze locali, delle inerzie e dei ritaggi socio-culturali. Il problema dello sviluppo economico diviene così quello della relazione con le caratteristiche territoriali locali: l'analisi economica introduce al suo interno la dimensione storica, geografica e sociologica”.

Affinché il territorio rientri in gioco, ripopolando con le proprie specificità lo spazio astratto della produzione e del consumo, sarà necessario recuperare la coscienza del luogo definita come crescita dei processi di auto riconoscimento, re identificazione e cura dei territori stessi. Per far questo, in linea con il pensiero della scuola territorialista, sarà necessario “fare società locale<sup>25</sup>” attraverso le capacità auto organizzative degli abitanti che vivono e producono sul territorio. Questi ultimi sono i soli attori capaci effettivamente di realizzare territorio attraverso programmi che “sviluppano cooperazione, abitare e produzione<sup>26</sup>”

23 Cfr. Clementi (2010)

24 Cfr. Ferrarotti (2009)

25 Cfr. Magnaghi (2000)

26 Ibidem

e che si convertono in pratiche capaci di ristrutturare lo spazio fisico indistinto del mercato: “Appropriandosi concretamente o astrattamente (per esempio attraverso la rappresentazione) dello spazio, l'attore territorializza lo spazio<sup>27</sup>”.

In quest'ottica, l'economia territoriale può essere concepita come un insieme di “progetti locali condivisi, in cui l'abitante-produttore diventa protagonista del progetto di sviluppo, della ricerca della sua qualità, della sua identità specifica e dei suoi “statuti”, intervenendo sul cosa, sul dove, sul quanto e sul come produrre per la trasformazione del patrimonio territoriale in forme durevoli<sup>28</sup>”. Ciò può essere realizzato attraverso strategie di automizzazione e risocializzazione del lavoro.

#### 4. LE FABBRICHE RECUPERATE COME PROMOTRICI DI UN'ECONOMIA TERRITORIALE

L'obiettivo di questo *paper* non è semplicemente quello di descrivere l'esperienza delle fabbriche recuperate, quanto di analizzare il modello di organizzazione da esse proposto come generatore di un' economia che ritrova la sua dimensione territoriale attraverso la cooperazione e l'auto organizzazione di soggetti partecipanti ed altamente territorializzanti.

Per prima cosa è importante chiarire cosa si intenda per fabbrica recuperata.

Non è facile darne una precisa definizione. Si può dire che una fabbrica recuperata nasce da una specifica azione dei lavoratori che dopo il fallimento dell'impresa la occupano, ed a seguito di una fase in cui cercano di resistere all'azione repressiva da parte della giustizia e degli ex proprietari, cercano di recuperare la pro-

27 Cfr. Raffestin, 1981, p 150 citato in Governa (2011)

28 Cfr. Magnaghi (2000)

duzione in forma auto gestita, ovvero *sin patrones*<sup>29</sup>.

Le fabbriche recuperate nascono in Argentina durante la crisi del 2001 allo scopo di creare una nuova forma economia che si potesse come valida alternativa a quella proposta dalla politica neoliberista responsabile della crisi che aveva messo in ginocchio l'intero Paese. Le imprese entrate in fallimento, iniziarono ad essere prima occupate e poi recuperate dagli ex-lavoratori.

La grande crisi che aveva colpito l'Argentina, creò un clima politicamente favorevole in cui si generarono e si rafforzarono nuovi movimenti che affiancarono e supportarono le esperienze delle *empresas recuperadas*: dai *piquetes*<sup>30</sup> a strategie di economia informale come i mercati del baratto, fino alla riappropriazione di una cultura politica "dal basso" delle *assembleas barriales*<sup>31</sup> (Cfr. Rizza, Sermasi, 2008).

Oggi, a distanza di 13 anni dalla grande crisi, secondo il rapporto della "Terza guida ai prodotti e servizi delle imprese recuperate", in tutta l'Argentina si contano circa 700 *empresas recuperadas por sus trabajadores*<sup>32</sup> (ERT) che oltre a garantire la creazione di nuovi posti di lavoro, hanno spesso sovvenzionato servizi sociali e culturali pensati in funzione delle esigenze dei contesti territoriali vicini. E' molto importante il rapporto che va a crearsi tra fabbriche recuperate e quartieri in cui esse si inseriscono. Sia in segno di legittimazione che come ringraziamento per il sostegno ricevuto nelle fasi di occupazione e resistenza<sup>33</sup>, alcune fabbriche recuperate dopo un primo momento focalizzato sulla dimensione aziendale e sul rimettere in moto il ciclo produttivo, spostano il baricentro della

29 Trad. Senza padroni.

30 Trad. blocchi stradali

31 Trad. Assemblee di quartiere

32 Trad. Imprese recuperate dai lavoratori

33 Sono fasi che generalmente precedono quella del recupero dell'attività produttiva.

propria azione verso l'interesse della comunità locale<sup>34</sup>.

Spesso, accanto al recupero del processo produttivo, vengono pensati nuovi servizi come educazione, formazione, ricreazione ed assistenza alle fasce più svantaggiate della popolazione<sup>35</sup>. Ne è un esempio, la Cooperativa UST<sup>36</sup> di Buenos Aires che tra le principali iniziative promuove: una scuola di formazione secondaria<sup>37</sup>, la gestione del centro polisportivo, servizi socio- ricreativi in collaborazione con il Municipio locale e la gestione di case per i cittadini più poveri<sup>38</sup>.

Molte volte le imprese recuperate stringono forti collaborazioni con le Università: negli spazi dell'impresa recuperata Chilavert, la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Buenos Aires, attraverso il programma "*Facultad Abierta*", ha creato il primo centro di ricerca e raccolta dati delle imprese recuperate presenti in Argentina ed in tutta l'America Latina.

Facendo leva sull'impegno sociale, l'impresa diviene uno strumento di crescita locale e di costruzione di una politica modellata sulle peculiarità territoriali.

#### 4.1 FABBRICHE RECUPERATE: I CASI IN ITALIA

Con l'arrivo della crisi queste esperienze iniziano a moltiplicarsi anche in Europa, in particolare nei Paesi più colpiti dalla depressione: Spagna, Grecia ed Italia.

Attraverso una ricerca focalizzata sul territorio italiano, si è potuto constatare come il fenomeno delle fabbriche recuperate in realtà

34 Cfr. Vigliarolo (2011)

35 Cfr. Vigliarolo (2011)

36 Union Solidaria de Trabajadores (trad. Unione Solidale dei Lavoratori).

37 In spagnolo: *bachilleratos*

38 Per ulteriori approfondimenti si legga il libro di F. Vigliarolo: "Le imprese recuperate. Argentina: dal crac finanziario alla socializzazione dell'economia".

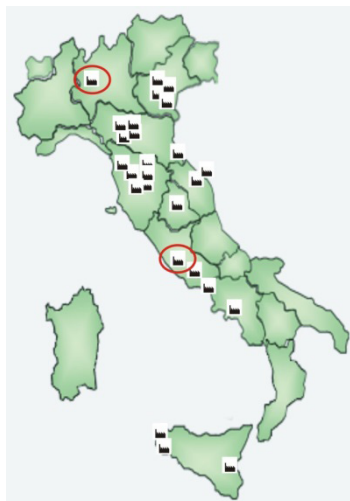


Fig. 1- Tentativo di mappatura delle Fabbriche Recuperate italiane.

non fosse affatto nuovo in Italia. La nascita delle imprese recuperate italiane può essere fatta risalire intorno agli anni '60, anche se in questi casi le modalità di recupero risultano molto diverse da quelle delle esperienze argentine.

In questi casi il recupero da parte dei lavoratori delle imprese fallite avveniva prevalentemente attraverso due meccanismi:

1. Acquisizione immediata dell'impresa da parte dei lavoratori attraverso il pagamento di una quota *pro capite* (spesso questa consisteva nell'anticipo della propria Cassa Integrazione);
2. Acquisizione successiva dell'impresa da parte dei lavoratori con gli introiti provenienti dalla produzione avvenuta durante un primo periodo di affitto della fabbrica da parte degli stessi operai, in accordo con il curatore fallimentare.

Negli ultimi anni anche le fabbriche italiane hanno poi assunto le stesse caratteristiche "rivoluzionarie" delle *empresas recuperadas* argentine.

L'avvento della forte crisi economica e finanziaria ha comportato una serie di spiacevoli conseguenze come: licenziamenti di massa, mancato pagamento della Cassa Integrazione che hanno inasprito i rapporti tra operai ed ex-proprietari, rendendo difficile qualsiasi tipo di trattativa fra le parti. Una mancanza di comunica-

zione ha portato all'occupazione da parte degli ex-lavoratori degli spazi dell'impresa.

Questa è la situazione riscontrata all'interno dei due casi studio analizzati nella mia ricerca di dottorato: la fabbrica Ri-Maflow a Trezzano sul Naviglio (Mi) e le Officine Zero nel cuore di Roma. Di seguito un breve resoconto di queste esperienze.

#### 4.1.1 RI-MAFLOW: RI-PARTIRE DA ZERO

L'impresa recuperata Ri-Maflow nasce a Trezzano sul Naviglio, a circa 25 km dalla città di Milano, dalle ceneri della Maflow, una multinazionale produttrice di impianti per autovetture con 23 stabilimenti in tutto il mondo (Europa, Americhe, Asia) e 320 dipendenti impiegati solo a Trezzano.

L'11 maggio del 2009 il Tribunale di Milano dichiara Maflow in stato di insolvenza e la pone sotto commissariamento con l'apertura il 30 Luglio 2009 della procedura di Amministrazione Straordinaria. Dopo un anno e mezzo, in cui Malow perde circa l'80% delle commissioni, l'imprenditore polacco Boryszew compra l'azienda con solo 80 dipendenti, licenziando tutti gli altri, che rimangono in Cassa Integrazione Speciale ed iniziano la lotta per restituire all'azienda le vecchie commissioni perse, nella speranza che, riportando in tal modo il bilancio dell'impresa di nuovo in positivo, questa possa riassumerli. All'inizio dell'Estate del 2012, dopo mesi di lotte per il rilancio di MAFLOW Boryszew e di ricerche senza successo di un nuovo lavoro, si insinua fra i cassintegrati MAFLOW S.p.A. l'idea di costituire una Cooperativa, una Società di Mutuo Soccorso, in cui il lavoro invece che cercato all'esterno, dove non c'è, venga creato dall'interno, e permetta a tutti di sostenersi. Viene individuato il settore in cui la Cooperativa debba lavorare: quello del riciclo dei rifiuti, soprattutto tecnologici e viene individuata una possibile collocazione presso il sito di Trezzano (di proprietà di

Unicredit) dove è ormai chiaro che la “nuova” MAFLOW Boryszew sta morendo e dove non si prevede l’arrivo di altre aziende. Intanto, a Dicembre 2012, Boryszew chiude anche l’ultimo residuo di MAFLOW a Trezzano<sup>39</sup>.

Il 1° marzo del 2013, i lavoratori si istituiscono ufficialmente nella Cooperativa Ri-Maflow ed occupano gli spazi ormai abbandonati e completamente vuoti<sup>40</sup> della vecchia Maflow. Nel giro di un anno questi diventano il teatro di innumerevoli iniziative, organizzate in collaborazione con l’Associazione “Occupy Maflow”: spettacoli di cabaret, teatro, concerti oltre che un mercatino dell’usato organizzato ogni fine settimana e la rivendita di prodotti alimentari a km 0 in collaborazione con gli agricoltori del Parco Agricolo Sud di Milano. A queste attività si affianca quella principale della Ri-Maflow: il programma di riciclo/riuso di materiali, soprattutto tecnologici, che arrivano all’impresa direttamente dagli abitanti dei paesi vicini. Nonostante l’iniziale totale mancanza di macchine e la sua posizione non proprio centrale rispetto alla città, Ri-Maflow sta tentando, e in parte sta riuscendo, a creare una rete di soggetti locali. Questa non fa altro che rafforzare l’identità territoriale della fabbrica, mettendola al centro di un processo di sviluppo di nuove pratiche dell’abitare e del produrre.

#### 4.1.2 OFFICINE ZERO DI ROMA: UNO STRIKE CONTRO LA DISOCCUPAZIONE

A Roma, nel quartiere di Portonaccio a pochissimi metri dalla Stazione Tiburtina, il 1° giugno del 2013 nasce il progetto Officine Zero (OZ). Esso prende vita negli spazi delle ex Officine RSI grazie alla partecipazione dei ragazzi del vicino Centro Sociale Strike

39 La storia della Ri-Maflow è tratta dal sito dell’impresa: [www.rimaflow.it/lanostrastoria](http://www.rimaflow.it/lanostrastoria)

40 L’ex proprietario è riuscito a portare via tutti i macchinari dalla fabbrica. Oggi i capannoni dell’impresa sono completamente vuoti.

e di un piccolo gruppo di ex-lavoratori.

Le Officine RSI (Rail Service International Spa) con sede a Roma ed a Lecco, si occupavano della manutenzione dei vagoni notte. L’impresa, inizialmente proprietà della Wagon Lits iniziò il suo periodo di perdita quando Trenitalia decise di investire sull’Alta Velocità. Tali investimenti portarono ad una diminuzione dei servizi più economici e meno lucrativi come i treni regionali ed i treni notte. Parallelamente si radicalizzò in Italia la tendenza alla terziarizzazione dei servizi per ridurre i costi. L’attività ferroviaria non fu da meno: Trenitalia cedette la gestione dei servizi ad aziende esterne. Ciò portò a licenziamenti e precarietà delle condizioni lavorative.

Nel 2006 la crisi indusse la vendita delle strutture e dell’unica commessa alla Tonard Finance, finanziaria del gruppo Barletta, che fino ad allora si era occupata solo di costruzioni edili.

Da quel momento gli stipendi iniziarono ad essere pagati con ritardo, non venivano comprati nuovi materiali per portare a termine i lavori già commissionati. Si arrivò, infine, ai licenziamenti ed allo stop della produzione. Nel 2010 l’impresa decise di chiudere la fabbrica e di mettere i lavoratori in Cassa Integrazione guadagni (CIG)<sup>41</sup>.

Dopo 2 anni di ammortizzatori sociali, il 20 febbraio 2012, 33 operai occupano la fabbrica.

Un anno più tardi, grazie all’aiuto del Centro Sociale Strike, viene presentato alla cittadinanza il progetto Officine Zero. Esso prevede il recupero di una nuova produzione auto gestita attraverso un programma dettagliato di riuso e riciclo di materiali provenienti da svariati settori (tessile, elettrico, falegnameria, ecc..). A differen-

41 Durante il secondo anno, i lavoratori sono stati per ben 8 mesi senza la cassa integrazione poiché l’impresa Barletta non presentava il documento SR41 indispensabile all’INPS per assegnare la Cassa Integrazione.

za della Ri-Maflow, le Oz hanno un vantaggio: conservano ancora tutti i macchinari della vecchia attività produttiva. Oggi, grazie all'uso di alcuni di essi (in particolari quelli del reparto vetreria e falegnameria) stanno collaborando con alcuni rappresentanti dell'artigianato locale.

Nel caso delle OZ, appare senz'altro evidente la particolarità dei soggetti che danno vita al fenomeno: più che dei lavoratori, si tratta del centro Sociale "Strike". La sua presenza e soprattutto la sua azione, sembra essere stata quanto mai vitale per la realizzazione stessa del progetto delle Officine. Appare interessante poter studiare il gioco di alleanze che potrebbe crearsi con questo tipo di soggettività, alquanto nuovo nei casi delle fabbriche recuperate<sup>42</sup>. Da una prima analisi si è potuto notare come gli schemi di azione di queste due esperienze siano molto diversi. Si potrebbe parlare di:

1. un'azione verso l'interno o attrattiva. In questo caso l'impresa costruisce una rete di soggetti che, in un secondo momento, tende a proiettare e a contenere all'interno dei suoi spazi.
2. un'azione verso l'esterno o espulsiva, attraverso la quale viene costruita una rete di soggetti esterni che pur entrando in contatto con la fabbrica, mantengono la posizione nello spazio circostante.

Volendo ragionare in termini di "costruzione territorio" si può dire che mentre in quest'ultimo caso la fabbrica recuperata può essere letta come elemento che costruisce territorio attorno a sé attraverso la cooperazione di differenti soggetti sul territorio stesso, nel primo caso è, invece, la fabbrica stessa che "si fa" e che diventa territorio.

42 In Argentina non esistono equivalenti dei nostri Centri Sociali.

## 4.2 L'ECONOMIA TERRITORIALIZZATA DELLE FABBRICHE RECUPERATE

L'adozione di questi progetti "eco-sostenibili"<sup>43</sup> e la partecipazione di soggetti legati al territorio<sup>44</sup>, fanno delle fabbriche recuperate le promotrici di un nuovo tipo di economia che si relaziona con il territorio in funzione delle sue specificità e delle esigenze di chi lo abita.

Tale relazionalità si esprime attraverso lo strumento principale delle imprese recuperate: l'assemblea. Come afferma Vigliarolo (2011): " Il sistema di significatività culturale ed il tentativo di trasposizione di un'identità territoriale nella vita di un'impresa, trovano la loro piena realizzazione nel ruolo che l'assemblea ha assunto negli ultimi anni". Essa diventa il luogo in cui i soggetti, al di fuori di ogni schema gerarchico, decidono sulla produzione e sul tipo di attività culturali che l'impresa può organizzare ed offrire al quartiere.

Le modalità di azione dell'assemblea favoriscono la creazione di una vera e propria "comunità di fabbrica". Quest'ultima è composta da operai, attivisti, studenti, giornalisti e cittadini che "caricano" l'impresa di una forte significatività. La fabbrica diventa il simbolo della lotta e della ribellione alle Istituzioni che non riescono più a rispondere alle esigenze dei cittadini/lavoratori.

La comunità vive e produce attraverso l'autogestione che "si fonda su una nuova maniera di vivere l'economico"<sup>45</sup> attraverso il territorio. Riprendendo ancora una volta la teoria di Vigliarolo, l'eco-

43 Tra l'altro l'eco-sostenibilità intesa come eco-conversione della produzione, è una novità nel campo delle imprese recuperate portata dai casi italiani.

44 Alla luce dei casi studio visti, potremmo vedere tali soggetti negli agricoltori del Parco Agricolo Milanese, nei ragazzi del centro sociale, negli abitanti dei quartieri vicini e in tutte quelle soggettività che sono portatrici di bisogni e specificità locali

45 Cfr. Vigliarolo (2011)

nomia delle fabbriche recuperate che egli definisce “socializzata con il territorio”, trova la sua ragion d’essere grazie alla rete che le imprese costruiscono con soggetti territorializzanti e che sono coscienti delle problematiche locali.

#### 4.2.1 FABBRICHE RECUPERATE: LA RICOSTRUZIONE DI UN CONTESTO FAVOREVOLE AL LORO SVILUPPO

Se è pur vero che le fabbriche recuperate sono delle potenziali creatrici di un’economia territorializzata che può essere riconosciuta come una valida alternativa a quella de territorializzante imposta dalla globalizzazione, queste esperienze potrebbero trovare enormi difficoltà nell’inserimento all’interno del mercato, dove vige una forte competizione fra aziende che producono secondo criteri capitalistici schiacciati.

In linea con le osservazioni di Vigliarolo (2011), per “stimolare” la crescita e per tutelare le fabbriche recuperate, potrebbero essere applicate particolari strategie, quali:

- L’ideazione di un partenariato con le imprese che caratterizzano la tipologia di produzione del settore territoriale ed economico di riferimento, in modo tale da instaurare un rapporto di aiuto e sostegno alle fabbriche recuperate da parte delle imprese tradizionali (e magari “insegnare” a queste ultime un approccio produttivo più territoriale);
- La creazione di un fondo destinato alle imprese recuperate<sup>46</sup>, utile per il finanziamento di tecnologie innovative per una riconversione ecologica della produzione ;
- La creazione di marchi che promuovano i prodotti delle imprese recuperate attraverso l’inserimento di questi ultimi all’interno del commercio equo e solidale come beni di costruzione

46 Cfr. Vigliarolo (2011) : 150

dell’identità territoriale<sup>47</sup>;

- La creazione di accordi con istituzioni sia pubbliche e private per la gestione dei servizi socio-culturali offerti dall’impresa<sup>48</sup>.

Si potrebbe infine pensare alla creazione di un’associazione che oltre a rappresentare l’insieme delle imprese recuperate italiane, fungerebbe da figura mediatrice con le Istituzioni.

Ovviamente quanto detto potrebbe apparire fortemente utopico. Eppure se si trasla questo ragionamento in uno più generale che riguardi una ristrutturazione ed una “rivitalizzazione” delle città e delle sue forme governative, esso potrebbe assumere un carattere di maggiore reale fattibilità.

L’economia territoriale proposta dal modello delle fabbriche recuperate e basata sui processi di cooperazione potrebbe essere inquadrata all’interno di uno sviluppo policentrico più conforme al riconoscimento delle specificità del territorio stesso.<sup>49</sup>

Affinché tale sistema di sviluppo si realizzi, è necessario prima di tutto “radicare i sistemi produttivi al territorio e alle popolazioni che lo abitano”<sup>50</sup> mediante un processo di trasformazione della città e delle sue forme di governo, che potrebbe basarsi su:

- una riorganizzazione nella gestione del territorio attraverso strategie di sviluppo sostenibili a livello locale e nazionale;
- una riformulazione delle infrastrutture in modo tale da aumentare l’accessibilità e la fruizione dei nuovi servizi;
- una ristrutturazione del sistema Istituzionale che porti ad un nuovo approccio che, come auspica Amoroso, sia: realizzato “dal basso”, ovvero capace di intrecciarsi con la complessità

47 Ibidem.

48 Ibidem.

49 In riferimento al concetto di sviluppo policentrico, si faccia riferimento alle teorie di B. Amoroso esposte nel libro: “Della Globalizzazione” Ed. La Meridiana, Molfetta (Ba).

50 Cfr. Amoroso (1996)

dei problemi e con il pluralismo dei soggetti, concentrato sul territorio nell'ambito delle sue specificità.

All'interno di questo processo di ristrutturazione generale della città e del suo sistema governativo ed economico, che finalmente riconosce e si sviluppa secondo le specificità del territorio, appare chiaro come i protagonisti non siano esclusivamente le collettività sociali. Sarebbe infatti auspicabile che esse venissero affiancate e sostenute dall'azione di soggetti privati (imprese e loro associati, organismi di sviluppo economico, ecc.), attraverso il coinvolgimento diretto degli Enti della Ricerca, della Formazione e dell'Istruzione e di "tutte le autorità responsabili della gestione e dello sviluppo di tali aree"<sup>51</sup>.

Gli elementi di incertezza riguardo lo sviluppo delle fabbriche recuperate in Italia sono notevoli. Nonostante ciò queste esperienze potrebbero essere rilette come il tentativo di creare un tipo di economia che si ponga come valida alternativa a quella deterritorializzante imposta dalla globalizzazione. Questa nuova economia dovrà essere in grado non solo di offrire nuovi posti di lavoro ma anche di ripristinare la dimensione territoriale all'interno del sistema produttivo, conformandolo così alle specificità del territorio e ai bisogni delle comunità che lo abitano.

---

51 Ibidem

## BIBLIOGRAFIA

Amoroso Bruno, 1996, *Della globalizzazione*, Ed. La Meridiana, Molfetta (Ba).

Bauman Zygmunt, 2006, *Vita Liquida*, Ed. Laterza, Roma-Bari.

Ferrarotti Franco, 2009, *Il senso del luogo*, Armando editore, Roma.

Herscovici Alain, 1994, *Économie de la culture et de la communication*, Ed. L'Harmattan, Parigi.

Illich Ivan, 2005, *La convivialità. Una proposta libertaria per una politica dei limiti allo sviluppo*, BE editore, Milano.

Latouche Serge, 2008, *Come sopravvivere allo sviluppo. Dalla decolonizzazione dell'immaginario economico alla costruzione di una società alternativa*, Ed. Bollati Boringhieri, Torino.

Lavaca, 2007, *Sin Patron, Fabricas y empresas recuperadas por sus trabajadores*, Ed. Lavaca, Buenos Aires.

Laville Jean Luis, 1998, *L'economia solidale*, Ed. Bollati Boringhieri.

Magnaghi Alberto, 2000, *Il Progetto Locale*, Ed. Bollati Boringhieri, Torino.

Magnani Esteban, 2003, *El cambio silencioso. Empresas y fabricas recuperadas por los trabajadores en Argentina*, Ed. Prometeo, Buenos Aires.

Olivetti Adriano, 2001, *Città dell'uomo*, Ed. Comunità, Roma.

Olivetti Adriano, 2012, *Ai Lavoratori*, Ed. Comunità, Roma.



Programma "Facultad Abierta Facultad de Filosofia y Letras del la Universidad de Buenos Aires. Secretaria de Investigacion/ Secretaria de Extension Universitaria, Informe del Tercer Relevamiento de Empresas Recuperadas por sus trabajadores - *Las Empresas Recuperadas en la Argentina 2010*"

Rizza Roberto e Sermasi Jacopo, 2008, *Il lavoro recuperato. Imprese ed autogestione in Argentina*, Ed. Bruno Mondadori, Milano.

Scandurra Enzo, 2007, *Un paese ci vuole. Ripartire dai luoghi*, Ed. Città Aperta, Troina (En).

Tomnlison John ,2001, *Sentirsi a casa nel mondo. La cultura come bene globale*, Ed. Feltrinelli, Roma.

Vigliarolo Francesco, 2011, *Le imprese recuperate. Argentina : dal crac finanziario alla socializzazione dell'economia*, Ed. Altraeconomia , Reggio Calabria.

Zibechi Raul, 2012, *Territori in resistenza. Periferie urbane in America Latina*, Ed. Nova Delphi, Roma.

#### RAPPORTI ED ARTICOLI ON-LINE

Amoroso Bruno, *Apartheid globale o mondializzazione?*, consultabile sul sito [www.comune-info.net](http://www.comune-info.net)

Castells Manuel, 2013, I due volti della globalizzazione dei mercati, scaricabile dal sito <http://www.ossimoro.it/castells70.htm>.

Clementi Alberto, 2010, Territorio: una risorsa per lo sviluppo, scaricabile dal sito <http://www.treccani.it/enciclopedia/territorio->

[una-risorsa-per-lo-sviluppo\\_\(XXI-Secolo\)/](#)

Dematteis Giuseppe, 2003, *SLoT ( Sistema locale territoriale): uno strumento per rappresentare, leggere e trasformare il territorio*, documento del convegno : UN PATTO DI SOSTENIBILITA'.

Governa Francesca, 2011, La dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale: dalle economie esterne distrettuali alle componenti del milieu, scaricabile dal sito [http://www.lapei.it/public/2011/01/Rappresentare\\_070\\_Governa.pdf](http://www.lapei.it/public/2011/01/Rappresentare_070_Governa.pdf)

Mele Diego, Tesi di Laurea "Lo sviluppo locale autosostenibile nelle città della Regione Caraibica: l'esempio di Cuba", consultabile dal sito [http://digilander.libero.it/pmh/lavoro\\_di\\_tesi.htm](http://digilander.libero.it/pmh/lavoro_di_tesi.htm)

Rapporto del Ministero dell'Economia dell'Argentina, 2007, *Linee strategiche per lo Sviluppo Produttivo in Argentina*.

Risi Riccardo, *In Argentina aumentano le imprese recuperate*, consultabile sul sito [www.comune-info.net](http://www.comune-info.net)

Sciortino Raffaele, 2008, *Il dibattito sulla globalizzazione: dagli anni Novanta ai segnali della crisi*, working paper.

#### SITI WEB

<http://www.appuntidiscienzesociali.it/Sociologia/Globalizzazione.pdf>

[www.globalvillage-it.com](http://www.globalvillage-it.com)

[www.rimaflo.it](http://www.rimaflo.it)

## CITTADINANZA ATTIVA PER NUOVE FORME DI RIGENERAZIONE URBANA A ROSARNO

Antonia Di Lauro<sup>1\*</sup>, Elisabetta Nucera<sup>2\*\*</sup>

### Abstract

Il 2° Festival di Rigenerazione urbana, promosso dall'associazione *Adicittà* a Rosarno (sett. 2013), è l'occasione per intervenire in una serie di luoghi degradati adiacenti al centro storico. L'intervento in questione consiste nell'assegnare un *nuovo ciclo di vita* ad un'area fortemente problematica, attraverso la realizzazione di un micro-paesaggio urbano, colorato e giocoso. Protagonista nelle fasi di ideazione e realizzazione del progetto è la giovane comunità multietnica del quartiere. L'esperienza fornisce uno spunto di riflessione sulle potenzialità del progetto di paesaggio in strategie puntuali e partecipate di rigenerazione urbana.

### Parole Chiave

Comunità attiva, Paesaggio urbano, Riappropriazione, Abitare.

---

1 Antonia Di Lauro

Phd Student- Architettura dei Parchi e dei giardini e assetto del territorio, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, dArTe - Dipartimento di Architettura e Territorio.

Email: antoniadilauro@gmail.com

2 Elisabetta Nucera

Phd Student - Architettura dei Parchi e dei giardini e assetto del territorio, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, dArTe - Dipartimento di Architettura e Territorio

Email: e.nucera@unirc.it

### 1. UN NUOVO CICLO DI VITA PER IL PAESAGGIO URBANO DI ROSARNO\*\*

L'attuale crisi economica planetaria produce degrado e abbandono, soprattutto in ambiti urbani, con forme diverse in relazione ai contesti geografici e sociali. A Rosarno, cittadina calabrese nella Piana degli Ulivi in provincia di Reggio Calabria, il tracollo economico si manifesta attraverso la crisi del comparto agricolo, un tempo elemento trainante dell'economia dell'intero territorio circostante. Durante gli anni '50 il settore agricolo in Calabria produceva il 43,4% del reddito della regione e dava occupazione al 65% della forza lavoro regionale. A partire dagli anni '90 il sistema entra in crisi per una incapacità a competere sul mercato globale; gli agricoltori Calabresi invece di puntare su interventi di innovazione e sviluppo, fanno ricorso alla manodopera a basso costo; la regione da paese esportatore si trasforma in paese importatore di manodopera povera dando vita a fenomeni drammatici d'immigrazione. Terra di agrumeti ed oliveti (30% della produzione nazionale di agrumi e 35% di quella di olivi), Rosarno viene investita in pieno da ondate di flussi immigratori che col tempo si faranno sempre più cospicue ed interesseranno vari paesi di provenienza (soprattutto da Africa ed Europa Orientale). Soltanto una parte degli immigrati occupa nel tempo ed in maniera stabile le case abbandonate o degradate del centro cittadino, mentre la maggioranza dei flussi di lavoratori stagionali, che si concentra nel periodo tra novembre e marzo (in coincidenza con la raccolta delle arance), defluisce in alloggi di fortuna, costituiti da casolari abbandonati e vecchie fabbriche del territorio rosarnese, in condizioni disumane. L'assenza di interventi istituzionali efficienti per ridurre ed affrontare il fenomeno, emergenze di carattere igienico-sanitarie, problemi di sicurezza e malcontento popolare, porteranno nel gennaio del 2010, ai famosi "scontri di Rosarno", in cui i rosarnesi si schie-

reranno contro i migranti africani. Il condizionamento di un sistema criminale organizzato e l'assenza di interventi dall'alto, trascinano il territorio in un profondo baratro economico, culturale e sociale, che si traduce, in ambito urbano, in un processo di impoverimento del tessuto cittadino, con fenomeni diffusi di degrado, sostituzione e creazione di parti di città non accompagnati da nessuna pianificazione ed intervento della sfera pubblica. Ne deriva un collage di tasselli urbani, di etnie, di parti di città abbandonate perché obsolete o costruite e mai utilizzate; un tessuto edilizio frammentato e non finito, di "episodi" urbani inspiegabili, come l'anfiteatro nello svincolo stradale di accesso al paese (costruito ma mai utilizzato), frammenti di città e di comunità di persone che occupano il territorio, senza realmente abitarlo.

Un contesto dove si consumano "consuetudini urbane" fortemente radicate e complesse, dove al degrado dello spazio pubblico si contrappone un'estrema cura di quello domestico e degli spazi di prossimità, trattati come estensione della sfera privata. Per i rosarnesi emerge infatti la tendenza ad utilizzare la soglia della propria dimora come luogo d'incontro e sosta, micro-spazi pubblici con pavimentazioni, sedute e vasi fioriti realizzati con materiali di riuso. Anche la mobilità presenta forme estremamente problematiche: la carenza del servizio pubblico è accompagnata da un uso eccessivo di automobili e motocicli, utilizzati anche per spostamenti brevi e parcheggiati ovunque, sollevando gravi problemi di sicurezza stradale per i pochi pedoni o per gli immigrati, gli unici ad utilizzare mezzi ciclabili. Emerge un contesto urbano e sociale estremamente ferito, una città in attesa, dove l'urbano è alla ricerca di funzioni da espletare e la popolazione di un'identità comune, che trasformi la sua dimensione multiculturale in un punto di forza, capace di sperimentare nuove forme di abitare e creare legami di appartenenza con i luoghi in cui vive. L'entità delle questioni

da risolvere non può prescindere da una presa di responsabilità istituzionale, a livello locale e nazionale, che dia risposte concrete sul piano dell'emergenza abitativa per i flussi di immigrati che si stanziavano sul luogo, e sul piano economico con una revisione del *modello dell'agricoltura mediterranea*<sup>3</sup>, basato sullo sfruttamento del lavoro nero, per risollevare le sorti del territorio e sopperire alla domanda di occupazione.

Ma nel frattempo cosa succede a Rosarno?

All'immobilismo di ogni intervento dall'alto si contrappone una lenta ma costante presa di coscienza da parte della popolazione che porta, all'indomani dei famosi scontri di Rosarno, all'attivazione di numerose esperienze associative, impegnate sui fronti dell'accoglienza e della rivendicazione di diritti e dignità dell'intera popolazione. Un gruppo di giovani fonda l'associazione culturale *AdiCittà*, che interrogandosi su possibili modalità di sviluppo del territorio e dell'ambiente urbano, mira a trasformare la città in un laboratorio di Rigenerazione urbana basata sulla Coesione sociale e sulla Sostenibilità economica, attraverso l'azione diretta di cittadini, associazioni ed istituzioni locali<sup>4</sup>. Nel settembre del 2012 *AdiCittà* esordisce con il 1° festival di "Rigenerazione Urbana". L'intervento si localizza in uno dei quartieri maggiormente degradati ed in abbandono, Case Nuove, che si trasforma in una grande Casa/laboratorio. L'idea è sperimentare un modello innovativo di "ospitalità partecipata", accogliendo per una settimana studenti, artisti, studiosi ed architetti provenienti da tutta Europa direttamente nelle case degli abitanti. Il primo workshop viene articolato

<sup>3</sup> Secondo il Dossier Radici Rosarno l'agricoltura calabrese risulta impantanata in una grave arretratezza, che dipende dalla sua economia di rendita fondata sull'assistenzialismo e da una produzione basata sulla quantità e orientata a un'industria che non c'è.

<sup>4</sup> Il progetto Adicittà nasce a Rosarno a fine 2011, dall'idea di ragazzi provenienti da tutta Italia ([www.adicitta.wordpress.com](http://www.adicitta.wordpress.com)).

in tre sezioni: Arte, Cantiere Aperto, Città. Due Università italiane vengono chiamate a dare un contributo al Festival, la Mediterranea di Reggio Calabria e l'Università di Ferrara<sup>5</sup>, per condurre gli studenti della sezione Città in sperimentazioni pratiche e teoriche di Rigenerazione urbana.

La partecipazione attiva della popolazione è stimolata nei mesi precedenti al Festival attraverso un'opera di sensibilizzazione e responsabilizzazione sui temi dello sviluppo urbano e del territorio, che si è concretizzata nella distribuzione di questionari e in una serie di assemblee di quartiere. I cittadini sono chiamati ad esprimere un parere chiaro sulla città ed invitati a scegliere personalmente i luoghi in cui intervenire, maturando la consapevolezza che non possono più accettare di "subire i loro paesaggi", quale risultato di evoluzioni tecniche ed economiche decise senza di loro<sup>6</sup>.

Riciclo dell'esistente, recupero della memoria, multifunzionalità e multiculturalità degli spazi pubblici sono i principi base delle azioni progettuali ed artistiche realizzate durante il workshop, filtrati dall'osservazione delle dinamiche abitative e dall'ascolto delle esigenze comuni.

In uno dei vuoti urbani del quartiere la Comunità compie un processo di riappropriazione profonda degli spazi della vita quotidiana attraverso un progetto che si configura come un "racconto urbano", condiviso e proiettato nel tempo<sup>7</sup>. La cosiddetta Piazza del ricettacolo, emblema dell'abbandono degli spazi produttivi in cui svetta la vecchia Torre Piezometrica, viene trasformata da di-

5 Per la Mediterranea di Reggio Calabria: Professori Vincenzo Giofrè e Consuelo Nava, tutor Elisabetta Nucera; per l'Università di Ferrara Professore Romeo Farinella.

6 art. 23, Relazione Esplicativa, parte II: Obiettivi e Struttura della Convenzione Europea del Paesaggio

7 Gasparini C., Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche, in Eco-Logics, PPC +25+26, Pescara, Dicembre 2011-Gennaio 2012, pp. 53-68.

scarica di materiali di scarto in un "cantiere aperto", in cui i cittadini, guidati dal collettivo francese di architetti Etc, insieme con gli studenti ed i tecnici comunali, realizzano un micro spazio pubblico multifunzionale e flessibile con materiali di riciclo. Il progetto ha risposto alla necessità di *attivare* questo spazio per trasformarlo in un luogo da abitare, luogo di socialità reale, di sosta e non più solo di attraversamento (Cacciari, 2004).

L'intervento si configura come una scintilla di rigenerazione che da inizio ad un programma allargato e ad ipotesi di futuro assetto per il centro cittadino. Per motivi di sicurezza e disguidi amministrativi il nuovo spazio non viene consegnato alla popolazione, generando sentimenti di delusione e malcontento tra la comunità, che tutt'ora esercita pressioni per l'apertura al pubblico dell'area.

Il 1° Festival (settembre 2012) affidandosi alla logica dell'evento, se da una parte mostra la sua forza nell'immediatezza di azioni progettuali misurate e non invasive, tattiche che modificano lo spazio urbano in tempi ridotti e con esigue risorse economiche, dall'altra può trasformarsi in un'operazione estremamente debole, se non accompagnata da un presidio costante del territorio, "culturale" e fisico, e da una strategia complessiva a lungo termine. *La tattica attua con azioni isolate. Prende vantaggio dalle opportunità e dipende da loro. Quello che ottiene non può mantenerlo, perché la sua capacità di resistere è limitata. (...) La tattica può manovrare lo spazio solo in maniera leggera, mentre è la strategia che è capace di imporsi con forza e determinazione*<sup>8</sup>. Il rischio è cadere in azioni progettuali fini a se stesse, tradursi in una serie di esercizi artistici privi di qualsiasi incisività sul tessuto sociale e urbano, e ancor peggio, di aumentare la delusione delle aspettative della Comunità.

Il processo di sperimentazione e rigenerazione promosso da Adi-

8 Michel de Certeau. The Practice of Everyday Life. University of California Press, 1988.

città prosegue il suo percorso con il 2° Festival di Rigenerazione Urbana “Relazioni” (settembre 2013) che ripropone la stessa formula *low cost* dell’anno precedente (le risorse finanziarie ammontavano a circa 6.000 euro ottenuti da casse comunali, sponsor e finanziamenti di Crowdfunding), ha accolto un numero accresciuto di artisti, studiosi, architetti e studenti, in un’area diversa della città, nei pressi di Via Sandulli. Nella seconda edizione è prevista anche l’attivazione di una nuova sottosezione “Giardino Urbano” la cui coordinazione è assegnata al gruppo di ricerca dell’Università Mediterranea di Reggio Calabria che applica un approccio sul Paesaggio, sperimentato in altre ricerche attualmente in atto, che fa riferimento ai temi della rigenerazione della città e del paesaggio per riattivare economie, ritrovare senso e significato ai luoghi, migliorare la qualità di vita soprattutto in quei contesti che hanno subito processi recenti di rapida e caotica urbanizzazione a danno dei caratteri identitari del paesaggio.

Temi affrontati in particolare dell’Unità di Ricerca di Reggio Calabria all’interno del Programma di Ricerca di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) “Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per le architetture e le infrastrutture della città e del paesaggio”. L’approccio propone una sperimentazione applicata per la risignificazione di aree di scarto, del rifiuto, dell’abbandono, in nuovi paesaggi portatori di una dichiarata vocazione ecologica ed un messaggio eticamente e socialmente positivo. In questa ottica il riciclo è un dispositivo progettuale potente per la sua connaturale carica creativa capace di determinare relazioni efficaci quanto imprevedibili tra architettura, comunità, ambiente, mondo produttivo, paesaggio<sup>9</sup>.

“Quella del Sud è una comunità che ha ben presente la pratica

9 L’Unità di Ricerca PRIN della Mediterranea di Reggio Calabria, coordinata da V. Giofrè, assume come campo d’indagine i possibili nuovi cicli di vita dei paesaggi dello scarto nella Città metropolitana di Reggio Calabria ([www.recycleitaly.iuav.it](http://www.recycleitaly.iuav.it)).

del riciclo, attuata nella vita quotidiana in forme tutt’altro che banali, spesso con sorprendente inventiva nell’assegnare nuovi cicli di vita a manufatti che assemblano oggetti rinnovati nell’utilizzo fino al loro deperimento definitivo. Si tratta di accogliere ed istruire questa propensione al riciclo insita nelle comunità di abitanti per estenderla agli scarti del paesaggio.(...) La pratica del riciclo ha la sua efficacia se mantiene una componente creativa in grado di determinare processi evolutivi come esito di uno sforzo di creatività individuale ma soprattutto collettivo, secondo modalità operative in grado di attivare processi condivisi con gli abitanti, reali protagonisti delle trasformazioni dei territori in cui vivono” (Giofrè, 2013).

## 2. PROCESSI *BOTTON-UP* E *COMUNITÀ CREATIVA* PER LA RIGENERAZIONE DI ROSARNO\*

Il secondo Festival di Rigenerazione urbana della città di Rosarno è avviato con lo scopo di proseguire le pratiche di riciclo e riuso dei luoghi urbani abbandonati, sottoutilizzati o mai entrati in funzione avvalendosi del contributo attivo degli abitanti. La logica del festival rivela un approccio alla costruzione dello spazio urbano in linea con le tendenze in atto nel contesto internazionale, da considerarsi all’avanguardia nel territorio calabrese: I trend che a scala europea emergono negli ultimi anni puntano infatti a riportare al centro di interventi urbani i temi della sostenibilità e dell’innovazione sociale ed in questo il festival rappresenta un laboratorio aperto a nuove sperimentazioni. Strategie consolidate in altri paesi europei<sup>10</sup> che adottano una vision “umana e sociale”<sup>11</sup>

10 Alcune città europee hanno da anni avviato strategie che riportano al centro di sperimentazioni e servizi innovativi attività di co-design e partecipazione per riqualificare contesti urbani degradati, tra gli altri l’esempio di rigenerazione del quartiere di Heesterveld ad Amsterdam trasformato in un creative hot ([www.evadeklerk.com/en/gevelontwerp](http://www.evadeklerk.com/en/gevelontwerp))

11 Il progetto Periphéria ([www.periphéria.eu](http://www.periphéria.eu)) promosso dalla Comunità Europea si interroga su una

nella programmazione di nuovi assetti urbani, così come iniziative *bottom up* avviate dai cittadini in risposta alla crisi contemporanea, sono ormai diffuse ampiamente anche in Italia<sup>12</sup> e mostrano una crescente importanza di azioni fondate sulla collaborazione attiva delle comunità locali, considerate come *prosumers* (Tapscott, 2010) dei propri ambienti di vita. Nei casi più avanzati la pianificazione urbana basata sul concetto di *user-driven*<sup>13</sup> ha prodotto risultati notevoli nel raggiungimento di una migliore qualità della vita e sostenibilità ambientale, in linea con gli indirizzi europei di Horizon 2020.

L'esperienza di Rosarno è stata in tal senso un momento di riflessione su possibili contestualizzazioni dei trend europei a scala locale, dove se da una parte è evidente l'assenza di logiche consolidate di coesione e integrazione sociale e di strategie di sviluppo sostenibile pianificate dall'alto, dall'altra emerge in modo significativo la predisposizione degli abitanti a collaborare per migliorare i propri luoghi di vita. Coerente con l'affermarsi a scala planetaria di modelli di *social innovation* come fondamento di numerose politiche di governance territoriali, a Rosarno, il festival, diventa il luogo in cui sperimentare nuovi modelli e idee "...che incontrano bisogni sociali (in maniera più efficace delle alternative) e allo stesso tempo creano nuove relazioni sociali o nuove

---

visione umana delle smart city (Human Smart City), in cui le potenzialità offerte dalle ICT possono essere impiegate per favorire innovazione sociale e processi di partecipazione che riportino al centro delle tematiche urbane la qualità della vita dei cittadini.

12 Tra le città più attive nel contesto italiano troviamo Bologna, di cui si segnala il progetto social street ([www.socialstreet.it](http://www.socialstreet.it)) e Milano con l'esperienza di temporiuso ([www.temporiuso.org](http://www.temporiuso.org)).

13 La lunga tradizione della città di Helsinki attraverso il Forum Virium Helsinki ([www.forumvirium.fi](http://www.forumvirium.fi)) ben esemplifica come la definizione di strategie basate sul concetto di user-driven può indurre cambiamenti significativi e duraturi per il raggiungimento di una migliore qualità della vita e della sostenibilità ambientale.

collaborazioni"<sup>14</sup>. Mulgan e Landry (1995) ritengono che "l'innovazione sociale sia particolarmente diffusa nel momento in cui le istituzioni esistenti mostrano segni di tensione e quando problemi di coesione sociale, disoccupazione, decadimento urbano... sembrano resistenti alle soluzioni classiche". Questo spiega il motivo per cui, in un contesto altamente provato come Rosarno, da anni proliferano (soprattutto in seguito alla rivolta delle arance del 2010) associazioni culturali e movimenti giovanili decisi a rimbocarsi le maniche per il cambiamento.

Tra i tanti, *AdiCittà*, con il secondo evento di rigenerazione, prova a rispondere in modo innovativo alle problematiche di degrado e abbandono del centro storico, puntando su un network collaborativo di attori locali e internazionali che a partire dall'occupazione temporanea del quartiere come espressione di un bisogno, hanno risignificato un luogo anonimo con interventi concreti e materiali ma soprattutto attraverso un sistema di valori che gli abitanti hanno imparato a conoscere e identificare nell'area, trasformandola "in luogo dell'abitare e spazio di identità" (Bonesio, 2007).

In linea con lo spirito del festival, l'obiettivo della sezione Città/ Giardino Urbano<sup>15</sup>, è stato quello di stimolare la comunità locale ai temi contemporanei, invitandoli a riflettere sulla possibilità di un cambiamento che loro stessi possono generare con azioni creative e senso di collaborazione. Il concetto di "comunità creativa", che partecipa al processo di brainstorming e co-design di azioni orientate allo sviluppo sostenibile (Caponeschi, 2012), rappresenta la mission del progetto volto a favorire empowerment di comunità e processi bottom up come possibilità di rigenerazione urbana:

---

14 Secondo la definizione della Commissione Europea contenuta nel Libro Aperto dell'Innovazione Sociale, Murray, Calulier-Grice and Mulgan, 2010)

15 Sottosezione Giardino Urbano, Tutor Antonia Di Lauro e Elisabetta Nucera, dottorande in Architettura, curriculum Paesaggio, Mediterranea di Reggio Calabria.

gli abitanti costituiscono l'infrastruttura centrale del paesaggio per cui potenziare le loro capacità creative, accrescere la fiducia in se stessi e la consapevolezza di essere utili e responsabili nello sviluppo futuro dei luoghi, incentivare una mentalità collaborativa e aperta al cambiamento, diventano le azioni chiave per qualsiasi intervento volto allo sviluppo sostenibile e ad una migliore qualità della vita. Anche la CEP sottolinea il valore della comunità nelle politiche di valorizzazione e tutela territoriali: "se si rafforzerà il rapporto dei cittadini con i luoghi in cui essi vivono, essi saranno in grado di consolidare sia le loro identità che le diversità locali e regionali, al fine di realizzarsi dal punto di vista personale, sociale e culturale. Tale realizzazione è alla base dello sviluppo sostenibile di qualsiasi territorio preso in esame, poiché la qualità del paesaggio costituisce un elemento essenziale per il successo delle iniziative economiche e sociali, siano esse private o pubbliche"<sup>16</sup>. In quest'ottica è ritenuto fondamentale il coinvolgimento attivo degli abitanti, non solo come mezzo per il raggiungimento dell'obiettivo preposto, ovvero la rigenerazione dell'area, ma anche come principale scopo dell'azione progettuale, intesa come dispositivo sociale, espediente estetico per innescare logiche di coesione e inclusione con il fine di creare un network di attori capaci di generare, a lungo termine, processi virtuosi e collaborativi tra abitanti e amministrazione. Lo svolgimento delle attività con i cittadini nell'arco di una settimana non permette di parlare di un vero e proprio processo partecipato che richiede tempi più lunghi e dinamiche complesse, ma piuttosto di un intervento temporaneo e informale che punta sul risveglio di una coscienza collettiva, invitata a riflettere sul senso dell'abitare<sup>17</sup>. Sulla scia di quella che

<sup>16</sup> Art. 24, Relazione Esplicativa, parte II: Obiettivi e Struttura della CEP

<sup>17</sup> Secondo il senso che Heidegger attribuisce al termine "bauen" che sottolinea la stretta relazione tra costruire, abitare, pensare.

Mike Lydon (2011) definisce come tactical urbanism<sup>18</sup>, il progetto si fonda su operazioni semplici che ibridano *street art* e paesaggio in cui l'impiego di colore, materiali di riciclo e vegetazione hanno permesso azioni immediate e creative di costruzione dello spazio, con una forte componente di learning by doing per accrescere il sense of place, (P.,Davis, 2000) e l'empowerment di comunità.

I valori latenti di via Sandulli, quartiere multietnico e storico, e la comunità in se, considerata come risorsa e principale artefice e custode del proprio paesaggio (Bonesio, 2007) vengono valorizzati dal progetto, il cui compito è quello di tradurre in azioni concrete le possibilità nascoste che si celano nel luogo per rivelarne il *genius loci*.

L'intervento focalizza l'attenzione su un quartiere limitrofo al centro storico ma che per i caratteri di degrado che lo contraddistinguono assume pienamente le sembianze di un contesto periferico. Rosarno sembra riassumere qui, nel suo nucleo centrale, aspetti critici e potenzialità della città: il quartiere appare in netto contrasto con il corso, la piazza, la chiesa che definiscono il fulcro di una cittadina modesta e benestante e introduce ad un'altra dimensione attraverso un sistema di scalinate che in modo brusco supera il dislivello tra la parte alta, di rappresentanza e la parte bassa in cui si scopre l'essenza di un tessuto sociale denso di contrasti, scontri, modi di vivere antichi e moderni che si aggrovigliano in un singolare *melting pot*, vera identità di questi luoghi, molto spesso associati a fatti di cronaca che raccontano di un mondo fatto di mafia, discriminazione e razzismo, privo di possibilità future.

Il salto di quota sembra rispecchiare il divario esistente tra queste due parti: attraversarlo significa lasciarsi alle spalle un'immagi-

<sup>18</sup> Mike Lydon definisce l'urbanistica tattica come una strategia di azione che caratterizza la società contemporanea e che dimostra con interventi semplici e temporanei la possibilità di agire per cambiare i propri spazi attraverso iniziative dal basso coordinate da esperti.

nario precostituito<sup>19</sup> e decidere di guardare oltre, farsi spettatore attivo di una realtà complessa che per essere capita richiede dialogo, ascolto, comprensione. Non è possibile, infatti, entrarvi con lo sguardo del turista che ritrova nei peperoncini appesi ai balconi, nelle piante di aromi in fila sulle finestre, nelle donne anziane sedute sulla soglia di casa, il pittoresco quartiere delle terre del sud. Tutti aspetti che passano in secondo piano di fronte alle case murate, all'ultimo piano non finito, ai vecchi ruderi che raccontano della Rosarno dimenticata, abbandonata a se stessa, di cui una natura selvaggia mista a degrado, incuria e vandalismo, si rimpossessa.

Questo è ciò che appare al primo sopralluogo nel quartiere dove si concentrano, lungo via Sandulli, cinque diverse etnie: i rosarnesi convivono da anni con immigrati africani e dell'est Europa. Le scalinate sono gli spazi distributivi su cui affacciano le case che confluiscono lungo la via: questa da un'estremità riconnette il quartiere alla parte alta del paese, passando sotto "il ponte", dall'altra termina in uno slargo non ben definito in cui gli abitanti sostano per scambiare due parole, prima di rifugiarsi nei loro mondi privati, interni di case che come Giano bifronte spesso contrastano con l'esterno rustico e non finito.

L'area sottostante il ponte è il luogo d'intervento: vuoto urbano generato da lavori lenti e senza fine. Qui l'operazione interrotta ha prodotto uno spazio irrisolto, articolato in "stanze" che pilastri isolati, mura di contenimento, piani di calpestio sfalsati definiscono,

<sup>19</sup> Secondo Francesc Munoz "manteniamo una strana relazione di familiarità con luoghi e paesaggi che sono relativamente indipendenti dalla nostra esperienza fisica, spaziale e temporale del luogo" e che dipendono invece da processi di miniaturizzazione e ingrandimento che di volta in volta trasmettono non il paesaggio ma la sua riproposizione orientata in forma turistica e consumistica, un'immagine del paesaggio manipolata dai nuovi media, per cui in molti contesti ritroviamo attività e immagini quasi identiche. In questo caso, il degrado del quartiere impone di andare oltre l'immaginario precostituito e di individuare nuove letture del paesaggio per comprenderne significati e valori.

come fosse un interno scomposto e disconnesso. Queste "macerie" (Augè, 2004) di un'infrastruttura della mobilità mai portata a termine, hanno segnato profondamente il precario equilibrio del contesto. Qualcuno ricorda quando da bambina attraversava le scale per andare a scuola e ancora il ponte non c'era, e fa notare come dopo la sua costruzione, il luogo si sia trasformato in un ghetto; il sindaco racconta dei cestini per la spazzatura, bruciati ripetutamente fino a quando non sono stati tolti in modo definitivo. Sembra una lotta continua in cui è difficile trovare un canale di comunicazione tra chi riversa la colpa sull'amministrazione, chi disprezza una terra senza speranza che vuole presto abbandonare, chi è rassegnato perché costretto a rimanere, chi prova a fare qualcosa con scarsi risultati. Nell'area una casa in modo abusivo rilascia le acque nere sulla strada, un uomo di mezza età, muratore agli arresti domiciliari, ha seguito i lavori e le trasformazioni dello spazio sotto il ponte e ci racconta nel dettaglio che i mattoncini autobloccanti nascondono scarti e spazzatura, come polvere sotto un tappeto. Un africano, coinvolto nella protesta delle arance, da poco uscito dal carcere, compare lungo la scala in mezzo ai ruderi, saluta e ci osserva, poi racconta la sua condizione disagiata, la stessa di molti africani, a concludere un quadro complesso e drammatico generato da un circolo vizioso che si perpetua, degenerando, negli anni.

Tuttavia perdendosi tra i vicoli e gli interstizi del quartiere si scopre un insolito fermento sociale per una città troppo spesso descritta come morta, senza diritti e giustizia. Ascoltare le voci di chi vive, osservare le pratiche di autocostruzione che rivelano la cura per lo spazio di soglia, attraversare i luoghi con gli occhi e l'immaginazione dei suoi abitanti lascia intravedere, tra una miriade di problemi e disaccordi, l'immagine ancora viva, seppur assopita, di un'altra Rosarno, coesa e pronta al cambiamento, anche se incapace di



prendere iniziative e auto organizzarsi, priva di fiducia in se e negli altri.

Durante la settimana di permanenza a Rosarno docenti, tutor, studenti si mescolano con gli abitanti per vivere il luogo, sollevando questioni, emergenze, bisogni e cercando risposte.

La tavola è segno di accoglienza e abitudine consolidata di benvenuto in Calabria, così si svela un nuovo modo di porsi della comunità nei confronti dei partecipanti al workshop. E' il momento di socializzazione in cui la gente che guardava con curiosità le riunioni in strada, dalla soglia di casa, si avvicina offrendo vino e "zeppole" con generosità e abbondanza. La buona cucina è una risorsa che a Rosarno non manca e nel primo incontro è stato il pretesto per riunire associazioni, amministrazione e cittadini nella pseudo-piazza di via Sandulli.

Dal momento conviviale scaturisce da entrambe le parti il dialogo sincero che lascia intravedere la possibilità di una collaborazione costruttiva su cui avviare il lavoro dei prossimi giorni.

L'indagine sul campo comincia con alcune pratiche di animazione territoriale consolidate: un processo di *outreach* e passeggiate di quartiere (Bobbio, 2004) che conducono alla costituzione di un gruppo di lavoro. Il tentativo di diffondere un questionario come attività di ascolto indiretto non ha prodotto buoni risultati al pari delle riunioni di quartiere in cui forti barriere inibitorie hanno generato l'assenza di una comunicazione spontanea, così la nostra strategia s'indirizza verso pratiche di ascolto attivo per favorire un clima informale. Alcuni ragazzi del liceo scientifico decidono di collaborare con noi assieme ai cittadini membri di associazioni multietniche, mamme e maestre d'asilo, tutti interessati all'intervento, in quanto lo spazio pur in condizioni di degrado risulta essere un luogo di ritrovo soprattutto dei ragazzi che qui scendono per incontrarsi, vivendo ancora la strada. L'unico segno dei pomeriggi

passati sotto il ponte sono le porte per giocare a calcetto disegnate con il nero su due muri paralleli che delimitano l'area, il resto è tutto nella loro immaginazione. I frequentatori abituali, un gruppo di giovani adolescenti e bambini sembrano essere inconsapevoli di ciò che li circonda: lo spazio è invaso da spazzatura che loro stessi contribuiscono ad accumulare, erbacce, copertoni bruciati e il rigagnolo di acqua sporca che scende lungo il muro di contenimento dilagando sui mattoncini autobloccanti e alimentando la crescita di graminacee. E' evidente l'assenza di tutti gli elementi che un luogo pubblico dovrebbe avere: panchine, illuminazione, giochi ma soprattutto integrazione. Ragazzi e ragazze non stanno assieme, si conoscono e si evitano, i bambini di colore non vengono mai portati qui dai genitori, giocano da un'altra parte, adulti e anziani osservano in disparte, qualche volta occupano la panchina di fronte la loro porta. Il quartiere non ha un nome, indice di un'identità assente, dimenticata. Così prende avvio il processo di collaborazione tra noi "tecnici del mestiere" e i ragazzi di "sotto 'u ponti", questo il nome che decidono di dare all'area.

L'individuazione di un immaginario collettivo basato sulla percezione che il gruppo aveva del luogo è stato il primo passo verso la definizione dei caratteri che nella fase di realizzazione hanno costruito lo spazio, in modo diverso e con un'altra vocazione rispetto a quella che immaginavamo. Il metodo migliore per progettare un luogo è guardare come la gente lo usa, cercarne i punti di forza e sfruttarli, consolidarli. Non esiste alcuna logica che possa essere imposta dall'alto alla città, è la gente che la costruisce, ed è a loro che dobbiamo adeguare i nostri piani (Jacobs, 1958). Il progetto iniziale dell'orto viene infatti soppiantato da un'area giochi, l'osservazione e il dialogo hanno fatto emergere punti di vista che non avevamo considerato.

La definizione di una mappa percettiva con nomi dialettali, sto-

rie di vita e persone associate allo spazio, evidenzia il sistema di relazioni e significati di un'area apparentemente priva di identità. Il progetto è la traduzione di questo insieme di valori, materiali e immateriali, riconosciuti dai ragazzi in un sistema organizzato, funzionale ed estetico che ha reso visibili e comunicabili le relazioni intrinseche al luogo, consolidando la vocazione dell'area secondo usi e consuetudini della gente. L'immaginazione e la creatività degli abitanti è diventata la risposta intrinseca ai loro bisogni, così un processo collettivo di brainstorming ha delineato in modo spontaneo tutti gli ingredienti base su cui avviare l'intervento. Il nostro contributo, non senza preoccupazioni per l'incapacità di gestire un processo spontaneo, è stato quello di aiutare a riflettere i ragazzi sulle problematiche da cui inconsapevoli sono circondati, di stimolarli a ragionare sull'importanza dello spazio pubblico come valore collettivo, sociale, identitario, di cui devono avere cura, di supportarli nella costruzione dello spazio indirizzando la creatività e traducendo nel progetto le loro idee.

Durante la fase di realizzazione del progetto l'utilizzo di colore e materiale di riciclo è stata la strategia per proseguire in modo pratico le discussioni avviate nei giorni precedenti. La rigenerazione dell'area è affidata agli abitanti che attraverso un processo di *learning by doing* si mettono alla prova, sperimentano le loro abilità e apprendono gli uni dagli altri, riflettendo su come operazioni semplici e immediate possano migliorare lo spazio urbano. La scelta di materiali semplici da utilizzare ha permesso la partecipazione di tutti, grandi e piccoli, favorendo inclusione e coesione sociale. Fulcro del progetto è la scala, porta di accesso al quartiere e luogo di ritrovo dei ragazzi, trasformata in un pantone di colore che passa dalle tonalità del rosso al giallo, accentuando il senso dell'attraversamento. La scala organizza l'area giochi con il prolungamento delle linee di colore che dalle pedate fuoriescono invadendo lo

spazio e si trasformano in segno a terra, o sui muri, invitando al gioco e alla sosta. Giochi di strada, come "la simana" (la campana), e una lunga seduta (realizzata dai collettivi Superfluo e Dettofatto) completa di ripiani d'appoggio, arredano il "salotto urbano" dei ragazzi. Alle pareti, come quadri, due grandi murales che raccontano i temi affrontati in quei giorni: l'integrazione tra etnie e la rigenerazione urbana attraverso il contributo di tutti.

Le dimensioni ridotte dello spazio si prestano ad evidenziare come il progetto di paesaggio sia "un sistema di linguaggio che si "pone in un luogo" e interpreta significati costituiti da elementi anche molto eterogenei, purchè una volta scelti e accostati funzionino come una sequenza percepibile" (Zagari, 2006). In tal senso il progetto manifesta attraverso la narrazione nello spazio, tutte le potenzialità e i valori inespressi di cui il luogo e i fruitori sono portatori inconsapevoli, rendendo percettibili i caratteri identitari in cui la comunità può facilmente riconoscersi.

L'esito positivo dell'esperienza di Rosarno è stata confermata dall'impegno e la volontà che il gruppo locale ha dimostrato durante la settimana di workshop, in cui tutti, collaborando alla realizzazione della loro area giochi, hanno rafforzato la fiducia in se stessi e negli altri, migliorando i rapporti sociali e il senso di comunità. Le potenzialità di un simile intervento non sono tanto da ricercarsi nell'azione immediata, quanto negli effetti che può indurre a lungo termine sul contesto urbano. Empowerment di comunità, coesione e integrazione sociale sono infatti considerati come i fattori base per innescare processi di cambiamento in cui, attraverso un dialogo diretto con le istituzioni e iniziative bottom up, i cittadini possono migliorare il proprio ambiente di vita. In accordo con Adici città che considera questo uno dei principali obiettivi delle sue attività, abbiamo deciso di monitorare l'area con sopralluoghi periodici, per capire come il progetto ha inciso nel tempo sul contesto rosar-

nese. Ad un primo ritorno sull'area abbiamo potuto constatare che, pur persistendo atti di vandalismo, il gruppo di ragazzi coinvolto si prende abitualmente cura dell'area, sostituendo il servizio di manutenzione comunale nella manutenzione dello spazio e provando a risolvere alcuni problemi tecnici recandosi presso l'amministrazione (scarico abusivo delle acque nere, illuminazione). Ciò fa ben sperare nella possibilità che un processo costante di partecipazione, da condurre con interventi simili, attività collaborative e un dialogo costante con la comunità possa portare, a lungo termine, risultati proficui.

## BIBLIOGRAFIA

AA.VV. (2013), *Città pubblica/ paesaggi comuni*, Roma: Gangemi Editore,

AA.VV. (2011), *Re-cycle / Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Milano: Electa

Augé, M. (2004), *Rovine e macerie. Il senso del tempo*. Torino: Bollati Boringhieri.

Cibic A., (2010). *Rethinking happiness. Fai agli altri quello che vorresti fosse fatto a te*, Milano: Corraini

Bobbio, L. (2004). *A più voci, amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*. (a cura di). Napoli: Scientifiche Italiane

Bonesio, L. (2009). *Il paesaggio come luogo dell'abitare*, in *Estetica e Paesaggio*, M. D'Angelo (a cura di). Bologna: Il Mulino.

Bonesio, L. (2009). *Paesaggio, identità e comunità tra globale e locale*. Reggio Emilia: Diabasis.

Cacciari M. (2004), *La città*, Rimini: Pazzini

Caponeschi, C., (2012). *The Enabling City*. E-book. Creative Commons.

Clifford S., Maggi M., Murtas D. (2006). *Genius Loci. Perché, quando e come realizzare una mappa di comunità*. Torino: IRES.

Davis, P., (1999). *Ecomuseum: A sense of Place*. London and New York: Leicester University Press.

Clément G., De Pieri F. (2006), *Manifesto del terzo paesaggio*,

Macerata: Quodlibet

Giofrè V. (2013), *Reggio Calabria, il riciclo dei paesaggi delle infrastrutture*, in *Trasporti e cultura*, n. 36, pp. 36-43

Gasparini C., *Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche*, in *Eco-Logics*, PPC +25+26, Pescara, Dicembre 2011-Gennaio 2012, pp. 53-68.

Heidegger, M. (2008). *Costruire, abitare, pensare*, in Rocca Etторе (a cura di), *Estetica e Architettura*. Bologna: Il Mulino.

Jacobs, J. (2009), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Piccola Biblioteca Einaudi

Lydon, M., (2011). *Tactical Urbanism. Short-term action, long-term change*. Vol 1. Editor / Author: Mike Lydon

Lydon, M., (2012). *Tactical Urbanism. Short-term action, long-term change*. Vol 2. Editor / Author: Mike Lydon

Mangano A. (2009). *Gli africani salveranno Rosarno*. Terrelibere.org

Martellucci, S. (2012). *Dall'opera al dispositivo, from work to art of device*. Firenze: Alinea

Minervino, M.F. (2009). *La Calabria brucia*. Roma: Ediesse

Mozas J. (2011), *Public Space as a battlefield* in *a+t*, n.38, pp.6-19

Priore R. (2006), *Convenzione Europea del paesaggio. Il testo tradotto e commentato*, Reggio Calabria: Centro Stampa d'Ateneo

ReteRadici (2011), *Dossier Radici/Rosarno. Monitoraggio autun-*

*no-inverno 2010/2011*

Tapscott, D., Williams ,A., (2010). *Wikinomics 2.0. La collaborazione di massa che sta cambiando il mondo*. Milano: Rizzoli

Zagari, F. (2006). *Questo è paesaggio. 48 definizioni*. Roma: Mancuso.

## **RIPENSARE LA CITTÀ DISMESSA**

## RITRATTI DI “CITTÀ DEL TABACCO”: PASSATO, PRESENTE E FUTURO DI MANIFATTURE “ANDATE IN FUMO”<sup>\*1</sup>

Agata Spaziante\*

### Abstract

Alcuni “ritratti di città” italiane potrebbero essere rinominati “ritratti di città del tabacco”, perché le manifatture del tabacco sono state elementi determinanti per la loro evoluzione storica, fisica, economica e sociale. Nel 2002 la produzione di sigari e sigarette in Italia (distribuita fra ventuno impianti localizzati in ventuno città al Nord, Centro e Sud del Paese) era monopolio dello Stato e impiegava 5.000 addetti. Dieci anni dopo, nel 2012, solo una era ancora attiva, perché tutte le altre erano state repentinamente dismesse. Il presente contributo racconta questo sconcertante processo che ha distrutto in pochi anni un intero settore produttivo, producendo il declino e la trasformazione dell’immagine dei ventuno quartieri (e talora delle intere aree urbane). Espone in particolare le vicende di cinque di esse (Modena, Firenze, Rovereto, Bologna, Torino) di cui tratteggia tanto la storia della continua espansione fino all’improvvisa dismissione, quanto le operazioni condotte o in corso per il loro riuso. Si conclude con alcuni commenti sulle strategie di riqualificazione adottate nei casi esaminati e con riflessioni più generali sulla necessità di strategie alternative per l’intervento sui siti dismessi, in coerenza con le condizioni di contesto attuali<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> \*Agata Spaziante, già docente di Tecnica e pianificazione urbanistica presso il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del territorio (DIST) del Politecnico e dell’Università di Torino, Email: agata.spaziante@polito.it, Indirizzo: Via Michele Lessona 54/12, 10145 Torino

<sup>2</sup> Questo contributo trae spunto dagli articoli “Manifatture del tabacco in Italia, 1998-2012: una eredità industriale in fumo, un patrimonio urbano da valorizzare” (scritto dall’autrice e pubblicato nel volume *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, a cura di Patrizia Chierici, Renato Covino, Francesco Pernice, CELID, Torino, 2012) e “Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino” scritto dall’autrice con Egidio Dansero e pubblicato nel volume *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, (a cura di Emiliana Armano, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Fertaino), citato in bibliografia, oltre che dai numerosi articoli scritti

Parole chiave: manifattura tabacco; dismissione; riqualificazione; riusi alternativi

### 1. IL MUTEVOLE RITRATTO DELLE “CITTÀ DEL TABACCO” ITALIANE DAL XVI AL XX SECOLO

Le numerose piccole e grandi città italiane sedi di manifatture del tabacco offrono un’eccezionale occasione per riflettere sui paradigmi della crescita e dello sviluppo urbano rappresentati dalle loro particolari vicende accomunate, per alcuni decenni e talora per alcuni secoli, dalla continua espansione di un settore produttivo quale quello della coltivazione, lavorazione e commercializzazione dei prodotti del tabacco, ma differenziato dai contesti storici, geografici, economici, sociali delle aree sedi delle manifatture. E più ancora la riflessione comparativa si approfondisce, si articola e diventa stimolante quando si consideri che in queste storie urbane è intervenuto un particolare evento (che i matematici definirebbero “catastrofico”) che le ha coinvolte quasi tutte contemporaneamente quindici anni fa circa: la loro repentina dismissione. L’improvviso stop alla produzione ha innescato in tutte queste aree processi involutivi drammatici, con la conseguente crisi economica e sociale dei quartieri coinvolti e in alcuni casi dell’intero sistema urbano. Come questi centri hanno affrontato l’improvvisa inversione delle loro dinamiche urbane? Com’è cambiato il “ritratto” di queste città? Cosa sta avvenendo oggi e quali prospettive si aprono per il futuro di questi luoghi e dei sistemi in cui sono inseriti?

Questo è il filo conduttore del mio contributo al tema che il volume affronta sotto diversi angoli visuali.

Delle ventuno città italiane grandi e piccole sedi di manifatture del

dall’autrice sul tema della dismissione industriale, i più importanti dei quali sono analogamente citati in bibliografia. Anche alcune delle immagini sono tratte dal citato volume *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, come indicato nelle didascalie.

tabacco, distribuite dal Nord al Sud del Paese, potremmo dire che crescita e sviluppo urbano sono stati introdotti o alimentati fino a pochi anni fa dall'insediamento d'impianti per la lavorazione del tabacco che ne hanno comunque fortemente condizionata l'evoluzione per almeno un secolo (e in alcuni casi per due, tre o anche quattro secoli). La realizzazione delle manifatture ha segnato, infatti, il passaggio alla produzione industriale di lavorazioni che a lungo, dall'introduzione del tabacco in Occidente a metà del XVII secolo, era rimasta confinata in piccole fabbriche private o in casa. Questa modernizzazione ha prodotto processi territoriali nuovi e trainanti, in particolare in alcuni contesti minori, dove le manifatture del tabacco hanno svolto un ruolo molto dinamico, mobilitando, con produzioni che costituivano una punta avanzata della proto-industria, sistemi territoriali di carattere agrario relativamente statici. Anche questi sistemi urbani, come tanti altri in Italia e in tutto il mondo cosiddetto occidentale, si possono considerare delle significative metafore delle "città-fabbrica" e del loro veloce e complesso ciclo di sviluppo-declino. Sono pertanto meritevoli, come tali, di un'articolata riflessione attorno ai modi della loro crescita, dismissione e successiva, più o meno felice, rigenerazione per trarne stimoli alla progettazione e all'azione in situazioni analoghe che non mancano e non mancheranno in futuro di continuare a prodursi.

L'introduzione di queste lavorazioni industriali ha determinato in tutti i casi la realizzazione di impianti industriali posti a cerniera fra la città e le reti di accessibilità (strade, poi ferrovie, vie d'acqua naturali o artificiali, mare), in posizione strategica per approvvigionarle di materia prima e di forza-lavoro e per rifornire un mercato, non solo locale, del prodotto finito: tabacco da fiuto e da masticare nei primi secoli, sigari e poi sigarette a partire dall'800. Per questa ragione le ventuno città che hanno ospitato i più importanti

tabacchifici del Paese si sarebbero potute definire a buon diritto le "città del tabacco", per l'importanza, la dimensione, il ruolo che le grandi manifatture dei prodotti da fumo, vere e proprie "città nelle città", vi hanno rappresentato. Mi riferisco, infatti, non solo ad alcuni capoluoghi di Provincia (Napoli, Lucca, Bari, Bologna, Verona, Firenze, Modena, Cagliari, Trieste, Catania, Milano, Palermo, Lecce, Torino, Venezia) ma anche ad alcune città piccole (Chiaravalle, Rovereto, Scafati, Mesola, Cava dei Tirreni, Adria) distribuite su tutta la penisola.

Il "ritratto" di parti importanti del territorio di queste ventuno città, e talora dell'intera struttura, fino alla fine degli anni '90, assegnerebbe alle manifatture dei tabacchi un ruolo da protagoniste. Della rilevanza e dell'interesse di questi particolari "city portraits" ai fini della tesi proposta da questa raccolta di contributi, non c'è alcun dubbio: in queste ventuno città erano localizzati impianti di manifattura che producevano un articolo per il quale l'Italia, fino a pochi anni fa, era considerata uno dei leader mondiali, quale la produzione di sigarette e sigari. All'unità di Italia le "privative" erano quindici, ma tecnologicamente erano già piuttosto arretrate e collocate per lo più in strutture nate per altri scopi. Solo dalla fine dell'800 si è cominciato a realizzare manifatture o edifici di completamento degli insediamenti esistenti progettati ad hoc. Va detto che tutta questa filiera produttiva in seguito ha agito in condizioni di mercato molto particolare: la lavorazione del tabacco è stata, infatti, protetta da un regime di monopolio dal 1884; dal 1890 lo era anche la coltivazione del tabacco e nel 1928 è stata addirittura istituita un'apposita impresa pubblica, l'Azienda Autonoma dei Monopoli di Stato (AAMS) che governava il settore in regime controllato. Questa produzione, molto fiorente a partire dal '700, aveva conosciuto una grande ascesa soprattutto dopo la prima guerra mondiale, con la diffusione delle sigarette, e aveva

raggiunto la sua massima espansione dopo la II guerra mondiale, quando le manifatture avevano raggiunto il numero di ventiquattro e l'Italia è diventata (negli anni '50-'60) il primo Paese europeo del settore con 250.000 occupati ed il 56% della produzione europea, posizione che ha continuato a mantenere fino agli anni '90.

Il settore ha incontrato un primo momento di difficoltà con il Trattato di Roma (1957, attuato però solo nel 1970) che aboliva i monopoli e liberalizzava la produzione del tabacco. Ciononostante, la produzione ha continuato ad aumentare e l'apice è stato raggiunto nel 2002, quando l'Italia ha prodotto 540 tonnellate di sigari e 45 milioni di Kg. di sigarette (di cui 13.200.000 per Philip Morris, la grande multinazionale che controllava all'epoca il 16% del mercato mondiale e produce marchi leader come Marlboro, Camel, L&M, Chesterfield, Philip Morris, Merit, Diana, Parliament e Virginia Slims) attraverso le due manifatture di sigari e le sedici manifatture di sigarette che erano ancora produttive dopo le prime chiusure avvenute alla fine degli anni '90. Torino, Adria, e Venezia erano state chiuse infatti nel 1996; Trieste e Milano le avevano seguite nei primi mesi del 1999.

L'1 gennaio 1999 il regime monopolistico cessa ed è istituito l'Ente Tabacchi Italiani (ETI, SpA), ente pubblico, poi trasformato in Società per azioni in data 19 luglio 2000, che diventa il proprietario di tutte le manifatture di Stato, e può vantarsi di aver in mano quasi in esclusiva un settore industriale funzionante a pieno regime e con posizione di leader a livello mondiale.

Al 2002, infatti, la produzione di sigarette aveva raggiunto il picco, in altre parole cinque miliardi di pacchetti, quasi uno per ogni abitante del pianeta, e occupava 3969 dipendenti, già ridotti rispetto ai quasi 5000 occupati nel settore prima delle prime dismissioni. L'importanza di questo comparto produttivo non era solo economica: nel dopoguerra un intero pezzo della società italiana, in par-

ticolare in alcune aree del Sud come il Salento, il salernitano e parti della Sicilia, si era sviluppato intorno alla cultura del tabacco e le manifatture hanno rappresentato il motore della scalata economica e sociale di queste aree non meno di quanto lo sia stato la presenza della FIAT a Torino<sup>3</sup>. Da non dimenticare inoltre una particolarità dal punto di vista sociale: le manifatture del tabacco hanno sancito un ruolo stabile e importante nel mercato del lavoro delle donne, la parte più debole e meno retribuita della classe operaia. E non solo hanno promosso nella famiglia e nella società locale il ruolo economico delle "tabacchine" o "sigaraie" o "zigarane" (o, a Modena, "apaltadori" perché dipendenti da società date in appalto). Hanno catalizzato la conquista di un loro ruolo sindacale e talora politico di primo piano, anche grazie ad alcune loro combattive rappresentanti<sup>4</sup>.

I quartieri della produzione del tabacco hanno attribuito dunque significative specificità al "ritratto d'epoca" di queste città e del loro territorio, oltre che alla loro storia!

Ai sensi della finalità di questa raccolta di contributi mi sembra utile sottolineare un'altra loro peculiarità che segnala una vocazione di

3 La lavorazione del tabacco (pianta giunta in Europa dall'America nell'ultimo quarto del XVI secolo) per ottenerne prodotti da fumo – tipico articolo voluttuario - ha una lunga storia e la sua diffusione si è paradossalmente appoggiata ai grandi conflitti europei: con la guerra "dei trent'anni" (1618-1648) si è diffuso l'uso della pipa, con le guerre settecentesche quello del sigaro, con la guerra di Crimea è nata la sigaretta. Il passaggio dalla lavorazione manuale a quella industriale avviene nel 1878, sebbene si tratti all'inizio di confezionare a macchina un cilindro "rollato" a mano. (Kiernan, 1993)

4 Da citare in particolare Adele Bei (Cantiano 1904 – Roma 1974), una battagliera partigiana, deputata comunista e sindacalista CGIL, unica rappresentante femminile nell'Assemblea Costituente, che ha guidato dal 1952 al 1960 il Sindacato Nazionale Tabacchine, aderente alla CGIL, in rappresentanza in particolare delle operaie addette alla prima fase della lavorazione delle foglie di tabacco (ben 125.000 all'epoca). La Bei contribuì a diffondere la coscienza dei propri diritti fra tutte queste lavoratrici sfruttate e mal pagate e a trainarle nelle lotte rivendicative nei confronti dei concessionari, fino a costituire un quadro di dirigenza sindacale forte, a livello provinciale, soprattutto nel leccese dove si trovava il nucleo più numeroso e combattivo di operaie.



questi sistemi urbani a rigenerarsi e rimettersi in gioco: tutte le storie di queste ventuno manifatture testimoniano una stratificazione d'interventi e di scelte, talora lungo i secoli, per adattare edifici e luoghi alle esigenze del processo produttivo che via via evolveva dalle prime lavorazioni esclusivamente manuali. E' il caso della manifattura di Modena nata nel 1513 in un monastero, di quella di Palermo inizialmente collocata nei magazzini di Piazza Marina e poi nell'area di un ex lazzeretto, di quella di Torino situata in un Palazzo Reale nel 1788. Questi opifici si sono ri-localizzati, talora più volte, e modernizzati fino a diventare le fabbriche completamente meccanizzate, ampliate, trasformate che abbiamo ereditato nella seconda metà del '900. Dunque un riuso e un riciclo di queste "città nella città" fanno parte da sempre della storia di molti di questi insediamenti. Voglio però segnalare che, se fino a pochi decenni fa l'obiettivo delle trasformazioni era la necessità di trovare soluzioni alle esigenze di espansione fisica delle fabbriche per rispondere alla crescita della domanda di mercato, si sono poi complessificati i processi di rigenerazione imperniati su questi insediamenti per approfittare di trasformazioni introdotte in queste importanti parti di città come risposta alla più ampia crescita economica e demografica dei territori in cui le manifatture erano localizzate. Nei caratteri identitari di questi sistemi urbani, dunque, è insita la capacità di inventare nuovi usi sui vecchi luoghi e sui vecchi edifici e di conseguenza promuovere processi di mobilità sociale ed economica e nuove identità urbane capaci di veicolare il progressivo affermarsi di cicli successivi (da quello basato sulla produzione agricola, in molti casi povera e arcaica, a quello proto-industriale, a quello industriale). Può essere utile, pertanto, richiamare, sia pure a grandi tratti, le tappe di queste fasi di riuso urbano praticate fino alla fine del '900 nel segno della crescita, per rivisitarle e reinterpretarle poi alla luce di un processo socio-

economico di segno opposto qual è quello intervenuto negli ultimi due decenni, dominato dalla decrescita, dal declino, dall'abbandono delle lavorazioni tradizionali. E' legittimo chiedersi, infatti, se riflettere sulla sperimentata capacità di "resilienza"<sup>5</sup> di queste città (si potrebbe dire, utilizzando un concetto oggi molto richiamato) e ragionare sui meccanismi che sono state capaci di sostenerle nel passato, può darci qualche spunto per discutere sui percorsi, sulle strategie, sugli strumenti con cui si sta affrontando la contrazione economica, la decrescita e il ridimensionamento di questi sistemi che vedono le manifatture dismesse al centro di operazioni di rigenerazione o, viceversa, in lunga e vana attesa di azioni che ridiano loro un ruolo e un'identità.

In questo contributo si coglie l'occasione di una riflessione su tali vicende, a partire da cinque di questi casi, per proporre alcune osservazioni su tali processi innescati dalla già ricordata repentina e molto discutibile decisione di venderle (o meglio svenderle) tutte e ventuno contemporaneamente in una notte alla fine del 2002, per far fronte a una delle periodiche emergenze finanziarie del nostro Paese.

La rassegna di questi casi d'improvvisa de-industrializzazione estesa a un intero settore, che ha portato all'improvviso e sconcertante abbandono di segmenti importanti di tante città "ordinarie", evidenzia la conseguente implosione delle funzioni economiche indotte, la crisi dell'organizzazione sociale coinvolta e il degrado dei quartieri (e talora dell'intero sistema urbano). Piuttosto ecce-

<sup>5</sup> Resilienza = capacità di far fronte in maniera positiva a eventi traumatici, riorganizzandosi positivamente dinanzi alle difficoltà; capacità di ricostruirsi cogliendo e valorizzando le opportunità positive che si offrono, senza alienare la propria identità. Sono sistemi urbani resilienti quelli che, coinvolti in circostanze avverse, riescono, nonostante tutto e talvolta contro ogni previsione, a fronteggiare efficacemente le contrarietà, a dare nuovo slancio al proprio futuro e perfino a raggiungere nuovi risultati positivi importanti.

zionalmente, la contemporanea dismissione di tanti impianti coinvolti in uno stesso processo fornisce l'occasione per confrontare percorsi diversi di riuso /rigenerazione a fronte di chiusure che hanno avuto cause comuni in contesti diversi nonché per far dialogare pratiche, progetti, esperienze, scelte (o "non scelte") molto vari con cui si è reagito a processi analoghi.

L'interesse di questa serie di casi risiede nell'opportunità di rendere espliciti e comparabili le dinamiche di crescita-decrescita dei rispettivi sistemi locali e di agevolare la comprensione dei fenomeni spaziali prodotti sui sistemi urbani da processi socio economici in larga misura comuni. Inoltre l'aggiornamento a oggi dei ritratti delle ex "città del tabacco" dà modo di tracciare se non una rassegna dei percorsi almeno una casistica di approcci con cui sono state affrontate (o non affrontate) le recenti criticità di questi sistemi locali, toccando le tematiche della rigenerazione urbana e delle nuove forme di sviluppo locale o, viceversa, della resa alla dismissione ed alla decrescita, in attesa di un futuro più attivo di cui si stenta a vedere l'avvio.

## 2. ALCUNI CARATTERI DISTINTIVI DEI "QUARTIERI DEL TABACCO"

Qui di seguito voglio evidenziare la trama che caratterizza i "ritratti" di queste "città nelle città" edificate intorno alle manifatture del tabacco, segnalandone i caratteri salienti e più significativi che accomunano questi impianti. Faccio riferimento alla scelta delle localizzazioni, alla loro dimensione, alle tipologie edilizie ricorrenti, al rapporto economico, sociale, ambientale, paesaggistico con le città ma anche alla storia sociale dei territori in cui sono state insediate. Esaminerò poi in dettaglio vicende e prospettive di cinque di esse che possono aiutarci a sostenere riflessioni più articolate sulle prospettive future cui puntare per un loro riciclo che ne con-

sentano un riuso qualificato e un nuovo contributo significativo al rilancio delle città cui già hanno dato per decenni e talora per secoli la loro forza propulsiva.

La **localizzazione geografica** delle manifatture in alcune aree del Paese è stata determinata dalla scelta del più agevole rapporto con i luoghi in cui la coltivazione del tabacco presentava condizioni adatte o migliori (almeno dal 1890, in altre parole da quando il tabacco, introdotto in Europa già nell'ultimo quarto del XVI secolo, non è stata più importata dall'estero ma prodotta localmente) ma anche dalla buona accessibilità alla rete ferroviaria, fluviale e marittima. Va sottolineato poi la **scelta localizzativa** di queste fabbriche entro il territorio urbano. Le zone privilegiate sono state quelle situate ai margini delle città, in cui si trovavano monasteri, residenze nobiliari di svago, opifici, magazzini, lazzaretti ovvero grandi immobili che, oltre ad essere adatti alla trasformazione in fabbriche, risultavano ben accessibili dalle grandi aziende agricole che coltivavano il tabacco e ben collegati alla rete di trasporto (strade e corsi d'acqua naturali o artificiali, porti, poi ferrovie) attraverso cui raggiungere il mercato nazionale e internazionale. Attorno alle manifatture si sono poi formati veri e propri quartieri residenziali per ospitare le famiglie della grande massa di manodopera femminile impiegata. Sovente le fabbriche e i quartieri di case operaie adiacenti sono poi stati inglobati nell'espansione urbana e nella seconda metà del '900 si sono trovati pertanto in posizioni semicentrali. Oggi questi complessi, dopo la dismissione, risultano particolarmente adatti alla riconversione verso altre funzioni urbane, perché insediate in aree ben valutate dal mercato immobiliare (si veda il caso di Modena, di Bologna, di Rovereto) e ottimamente collegate con le reti di mobilità urbane.

Un secondo carattere distintivo comune a questi impianti è costituito dalla loro **dimensione**. Si tratta, infatti, sempre di grandi

capannoni in grandi aree. Questo fattore costituisce per certi versi un pregio, perché offre oggi l'occasione per operazioni di riqualificazione di grande respiro, ma ne costituisce allo stesso tempo un limite, perché implica investimenti rilevanti e politiche che incrocino la loro riqualificazione con le strategie più generali delle città. Soprattutto occorre che i piani urbanistici ne abbiano già previste destinazioni che rendano appetibile la loro trasformazione verso nuovi usi o che si possano promuovere varianti di piano che propongano nuove funzioni ben considerate dagli operatori pubblici o privati su cui inevitabilmente occorre contare per riportare nuova vita in questi distretti urbani. Sarebbe auspicabile, ovviamente, che la reinvenzione di questi luoghi potesse far emergere nuove identità senza cancellare del tutto l'importante storia di questi luoghi e soprattutto riuscendo a promuovere il coinvolgimento delle comunità locali, sia pure in forme nuove. Si vedrà, però, che questi obiettivi non sono facili da raggiungere e soprattutto che sono stati raramente perseguiti con correttezza ed efficacia.

Molto interessante sarebbe anche una rassegna delle **tipologie edilizie** di queste fabbriche. Il ciclo di lavorazione di sigari e sigarette che nei primi due secoli di produzione di questo effimero articolo era sostanzialmente manuale, poi agevolata dall'introduzione dell'energia idraulica per la macinatura del tabacco, da metà '800 ha cominciato a comprendere una parte di lavorazione eseguita a mano dalle tabacchine (la "rollatura" delle sigarette, ad esempio) e una parte eseguita dai macchinari per la loro confezione. Erano pertanto necessari fabbricati a lunghe maniche, a pianta molto semplice e lineare, con grandi finestrate e con spazi il più possibile liberi. Importante anche la presenza di ampi cortili per lo scarico dei carri di tabacco e per il carico del prodotto finito. Per queste esigenze del ciclo produttivo in molti casi si sono dimostrati molto adatti a queste manifatture edifici facilmente riconvertibili a

questa funzione sebbene nati per tutt'altro uso. E' questo il caso dei tanti monasteri (es. a Modena, Bologna, Firenze, Lucca, Milano, Chiaravalle), ospedali (Modena) magazzini (ancora Modena e Palermo), fortezze (Ancona), addirittura residenze reali di caccia (il caso di Torino), opifici sei - settecenteschi, anche a causa delle scarse risorse destinabili alla realizzazione degli impianti (ad es. da parte del Demanio dopo il 1880, in condizioni di crisi economica dello Stato post-unitario).

Per le manifatture di più recente costruzione si tratta di edifici costruiti a questo scopo, talvolta come ampliamento dell'insediamento più antico, con criteri edilizi specifici ed aggiornati, come nel caso della manifattura di Rovereto, costruita nel 1854. In particolare per gli ampliamenti realizzati nel '900, è stato usato il calcestruzzo armato, per realizzare ampie finestrate e grandi superfici libere, coperture leggere, pensiline a sbalzo per il carico. E' il caso del nuovo complesso della manifattura di Firenze costruita nel 1932-40 ; dei nuovi edifici realizzati a Bologna nel 1955 ed a Modena nel 1969. E per questi impianti talvolta si è anche puntato su notevoli qualità progettuali e si sono coinvolti importanti professionisti, alla ricerca del "decoro" per la necessità di auto rappresentazione da parte dello Stato, allo stesso tempo committente e gestore<sup>6</sup>.

Va ricordato, poi, che in generale la filiera del tabacco in Italia, dal-

6 Si può ricordare che tra il 1930 e il 1960 oltre 20 opere (tra cui quelle di Firenze, Lecce, Perugia, Modena, Bologna, Piacenza, Ancona, Benevento, Napoli, Torino, Roma) sono le nuove manifatture interamente o parzialmente progettate da Pier Luigi Nervi con tecniche strutturali innovative e soluzioni di grande efficacia che gli consentirono di vincere le gare d'appalto indette dalla AAMS (Azienda Autonoma dei Monopoli di Stato), tanto che in molti casi ne fu anche l'impresario. In alcune di esse (come a Chiaravalle e a Torino), P.L. Nervi progettò il ripristino, dopo i danni della seconda guerra mondiale che aveva distrutto il 40% del patrimonio immobiliare dei Monopoli del tabacco. Anche altri progettisti di qualità si sono cimentati con questi edifici industriali, come Paolo Portoghesi, autore del nuovo edificio aggiunto alla manifattura di Modena nel 1969.

la seconda metà dell'800, ha assunto un peso economico rilevantissimo e crescente che ha raggiunto la sua massima dimensione negli anni '50-'60 del XX secolo: basti dire che già negli anni '30, nel periodo in cui è cominciata la grande espansione del mercato di sigari e sigarette, ben 150.000 contadini coltivavano il tabacco e 70.000 addetti (tra operaie, impiegati, dirigenti) lavoravano nei tabacchifici. E di conseguenza è stato sempre importantissimo il **rapporto economico, sociale, ambientale, paesaggistico che si è stabilito fra queste produzioni e le città**, specie con quelle di minore dimensione. Per decenni, se non per secoli, questi centri hanno basato quasi interamente il loro sviluppo sulle sorti delle manifatture e dei loro dipendenti; hanno visto i loro paesaggi connotati dai capannoni e dalle ciminiere fumanti; hanno convissuto con un ambiente gravato dai rumori e dagli inquinanti delle lavorazioni; hanno visto le loro strade trasformarsi in congestionati percorsi in cui si mescolavano i carri che trasportavano tabacco e i fiumi di operaie in entrata e uscita dalle fabbriche. A titolo di esempio si ricorda che la manifattura di una piccola città come Modena, nei suoi 500 anni di storia, è arrivata ad avere nel 1921 1500 addetti, al 90% donne; che una città di grande dimensione come Torino ha ospitato per 230 anni una grande manifattura che ha raggiunto un massimo occupazionale di 2.500 addetti; che una piccola città come Rovereto è arrivata a occupare 2000 operaie. Evidente dunque il ruolo che queste attività hanno avuto fino agli anni 2000, nella storia dello sviluppo economico di questi sistemi urbani.

Infine importantissimo è l'impatto di queste fabbriche sulla **storia sociale dei territori** in cui erano situate: la coltivazione e la lavorazione del tabacco hanno portato il benessere economico in zone dall'agricoltura povera (Salento, Campania interna, Val Lagarina, ecc.) ed hanno fatto di tante contadine delle operaie, perché le

donne si erano dimostrate più abili degli uomini nell'arrotolare con cura ("rollare") le foglie del tabacco per confezionare sigari e sigarette e più convenienti, perché pagate meno degli uomini. D'altra parte, nonostante le difficili condizioni lavorative e ambientali, il lavoro in manifattura era considerato dalle donne tra i più dignitosi. E' così che il loro ruolo familiare è cresciuto perché portatrici di un reddito importante, ma è aumentata anche la loro consapevolezza delle condizioni di sfruttamento cui erano sottoposte. I "lavoratori delle foglie del tabacco" (o "maestranze tabacchine" come preferivano farsi chiamare le più sindacalizzate, per porre l'accento sulla questione di genere che meglio le caratterizzava) sono state infatti al centro di forti azioni sindacali per la conquista di condizioni salariali, contrattuali ed ambientali migliori, fino ad ottenere già nei primi decenni del XX secolo, importanti successi nella difesa delle condizioni di lavoro femminile, con la conquista delle mense, degli asili nidi in fabbrica e della pausa per allattamento.

Ebbene, il ritratto di queste ventuno città, fortemente caratterizzato fino a quindici anni fa dalla presenza di queste lavorazioni, oggi offre di questi stessi luoghi un ritratto totalmente trasformato, tanto che in alcuni casi si stenta a trovare traccia di questa importante storia. Nell'immaginario collettivo delle popolazioni di queste città rimane, solo nei casi migliori, qualche memoria di tutto ciò. Nei casi peggiori resta invece solo l'ingombrante presenza di alcuni edifici industriali dismessi, la cui vicenda è stata rimossa e le cui sorti sono oggetto di proposte, ipotesi, interessi più o meno trasparenti, talora di piani e progetti deboli o poco credibili o di azioni parziali e temporanee che tendono a rinviare il problema senza risolverlo.

E in tutti i casi la consapevolezza di questo particolare e rilevante passato, già scarsissima, tende a sbiadire e a scomparire.

Quale processo ha investito, nel giro di pochissimi anni, l'intero

settore ed ha fatto delle “città del tabacco” un cimitero di capannoni abbandonati e di quartieri urbani in declino? Quale repentino evento ha trasformato il ritratto di queste pulsanti “città nelle città” nell’immagine di luoghi di “rovine e macerie” (Augé, 2004) o, viceversa, in luoghi del tutto rigenerati quali centri polifunzionali della residenza e del terziario, in cui non si trova più traccia dell’importante attività produttiva per la quale l’Italia e la stessa città eccellevano?

### 3. 1998 – 2012: LA DIMISSIONE DELLE VENTUNO MANIFATTURE DEL TABACCO DEI MONOPOLI DI STATO<sup>7</sup>

L’evento che ha sconvolto le singole città e più in generale l’intero settore della lavorazione del tabacco ha una data precisa: con un decreto (legge n. 282 firmato il 24 dicembre 2002) è stato messo in vendita l’intero comparto. Era iniziata la “privatizzazione”, o meglio la “cartolarizzazione”, operazione tipica di quel periodo di “finanza creativa” considerata esemplarmente innovativa perché in grado di portare immediatamente denaro alle casse dello Stato attraverso la cessione di beni non facilmente e immediatamente commerciabili.

In realtà la decisione di dismettere l’intero settore trova le sue premesse e la parziale giustificazione nella crisi del settore cominciata già negli anni ‘70. Numerose le concomitanti cause contrarie che hanno gradualmente determinato il declino della produzione di sigari e sigarette, alcune delle quali globali, altre nazionali:

- la generale tendenza alla delocalizzazione delle imprese produttive verso Paesi extraeuropei per i minori costi del lavoro

<sup>7</sup> Si veda per un’analisi più dettagliata di questa vicenda il saggio di Agata Spaziantè su “Manifatture del tabacco in Italia, 1998-2012: un’eredità industriale in fumo, un patrimonio urbano da valorizzare” (Spaziantè A., 2012)

e per le più permissive legislazioni sull’impatto ambientale e sulla sicurezza

- la riduzione di domanda (in realtà piuttosto forte in Italia, ma tutt’altro che sensibile nel resto del mondo dove si consumano ancora 5.400 miliardi di sigarette/anno) dei prodotti derivati dal tabacco, per la diffusione della consapevolezza sui danni del tabacco per la salute e per il successivo divieto generalizzato del fumo che dagli Stati Uniti si è rapidamente esteso all’Europa
- nel caso italiano la fine dei Monopoli, già decretata dal Trattato di Roma (1957) e applicata negli anni ‘70
- l’eccessiva dispersione degli impianti in molte sedi, mentre altrove la produzione veniva concentrata per renderla più efficiente;
- la vetustà delle fabbriche, che avrebbero richiesto di introdurre nuove tecnologie produttive con investimenti che il proprietario, pubblico, non era in grado di affrontare
- la scarsa capacità imprenditoriale dei manager, provenienti sempre meno dall’ambiente tecnico e sempre più da un ambiente amministrativo molto controllato dal peggiore clientelismo politico
- di conseguenza l’assenza o l’inefficacia di strategie industriali, commerciali, finanziarie divenute invece necessarie, per affrontare l’improrogabile ammodernamento produttivo
- perfino la concorrenza sleale del contrabbando di sigarette enormemente cresciuto negli anni ‘80
- non ultima, la riconversione delle coltivazioni agricole e quindi la scomparsa della poco redditizia coltivazione del tabacco, che aveva caratterizzato l’agricoltura di molte aree e favorito la nascita delle manifatture.

Dunque la cartolarizzazione ha puntato sulla dismissione di que-

sto settore, ancora molto fiorente all'estero, e quindi certamente appetibile, ma in difficoltà produttiva nel nostro Paese per le citate ragioni globali e locali. Si sono così prodotte le improvvise condizioni che hanno invertito, con un processo che i matematici definirebbero "catastrofico", il precedente ciclo di crescita in un rapidissimo ciclo di decrescita. Ed è su questi diversi percorsi che qui si propone di condurre qualche riflessione stimolatrice di suggerimenti, forse utile in future analoghe situazioni.

Va detto che, grazie alla modalità particolare di quest'operazione finanziaria, la cessione delle manifatture del tabacco è avvenuta senza dover acquisire il parere del Ministero dei Beni Culturali, come sarebbe stato invece obbligatorio per tutti questi immobili di proprietà dello Stato e di sicuro valore storico artistico. Inoltre non è stato possibile, per decreto, prevedere per gli enti locali la possibilità di esercitare un diritto di prelazione, che peraltro difficilmente sarebbe stato esercitato. Le manifatture tabacchi sono state così, nei pochi giorni compresi fra il 24 dicembre e la fine dell'anno 2002, acquisite dalla Società Fintecna, una Spa a capitale pubblico costituita formalmente per promuovere grandi progetti di trasformazione urbana ma di fatto destinata a vendere (e, si è anche detto, a svendere!) il patrimonio delle imprese statali o a partecipazione statale, tra cui l'intero patrimonio immobiliare dell'IRI. Lo scopo era quello di ottenere immediatamente capitali per il Ministero del Tesoro alle prese con una delle periodiche crisi economiche del Paese. E la Fintecna, infatti, appena le ha acquisite, le ha messe rapidamente in vendita. Nel 2003 ad aggiudicarsi le fabbriche italiane del fumo per 2,3 milioni di euro fu la British American Tobacco (BAT), potentissima multinazionale delle sigarette, che controllava all'epoca il 13% del mercato mondiale, produttrice di marchi importantissimi come Dunhill, Kent, Lucky Strike, MS, Pall Mall. Si è trattato del più grande investimento che

una società estera abbia mai compiuto in Italia.

Dunque nel 2004 delle gloriose manifatture tabacchi che avevano segnato una delle tappe di successo dell'industrializzazione italiana, rimanevano attive quelle di Scafati (Salerno), Bologna, Rovereto, Cava dei Tirreni (Salerno), Lucca, Lecce, Chiaravalle (Ancona), che la BAT si era impegnata a mantenere produttive. Invece, nel giro di sei anni anche questi impianti sono stati ceduti, chiusi, passati ad altre produzioni e si è completato il tracollo di un settore industriale nel quale l'Italia aveva a lungo mantenuto una posizione di prestigio a livello europeo e mondiale.

Dei sette stabilimenti rimasti attivi nel 2004 i primi a essere chiusi sono stati quelli di Scafati e Bologna, poi quello di Rovereto, mentre gli stabilimenti di Cava de' Tirreni e di Lucca sono stati ceduti dalla BAT alla società Manifatture Sigaro Toscano, nata nel 2006 e guidata dalla famiglia bolognese Maccaferri (primaria azienda nel settore agroalimentare) assieme a soci importanti come Piero Gnudi e Luca Cordero di Montezemolo. Queste fabbriche, con circa 400 addetti nei due impianti di Lucca e Cava de' Tirreni e nel Centro di raccolta di Foiano della Chiaia (Arezzo) hanno continuato a produrre non più sigarette ma sigari, il solo prodotto da fumo italiano considerato un'unicità commerciale di cui è riconosciuto al "made in Italy" un valore insostituibile.

Infine la BAT ha completato l'operazione di dismissione chiudendo il 31 dicembre 2010, dopo centoventi anni di attività, anche la Manifattura Tabacchi di Lecce.

Oggi l'unica di queste fabbriche di sigarette ancora attiva in Italia è quella antica e prestigiosa di Chiaravalle, che nel 2009 ha celebrato 250 anni di storia. Nel 2007, dopo soli tre anni dall'acquisto e nonostante millantate prospettive di crescita, la BAT ha venduto anche questo impianto a una cordata d'investitori italiani costituitasi come MIT (Manifattura Italiana Tabacchi). Si tratta di

una piccola società titolare di marchi nostrani per fumatori nostalgici (Futura, Linda e 821) che continua la sua produzione, rimasta ultima memoria di una tradizione industriale ormai in estinzione. E' così che nel giro di dieci anni il comparto produttivo della produzione di sigarette, saldamente in mano allo Stato fino al 1998, è stato smantellato e questa "foto di famiglia" composta di ventuno grandi impianti importanti e in alcuni casi aulici, è andata metaforicamente in fumo!

Con la dismissione, nel giro di pochi anni, di quasi tutte le manifatture e con la velocissima liquidazione dell'intero settore produttivo, si è rinunciato definitivamente a un motore economico e sociale che aveva trainato, in alcuni casi per secoli, territori già dominati dalla miseria, portandovi benessere e innovazione, sia pure a prezzo di condizioni di lavoro durissime e di costi sociali altissimi. E la componente economica e fisica di questa crisi non è la sola a meritare di essere ricordata. Se rimane un'importante eredità di siti e edifici abbandonati, veri e propri pezzi di archeologia industriale rimasti come lascito di questa storia incardinata sui luoghi fisici (aree agricole, percorsi, fabbriche) dove si coltivava e poi si trasformava il tabacco in sigari e sigarette, più labile è invece l'eredità immateriale di questo passato, non meno importante ma più difficile da conservare di quello materiale. Ed è forse per questa ragione che l'eredità immateriale è stata in larga misura rapidamente rimossa e cancellata e sono andati persi: le foto delle fabbriche pullulanti di donne che tramandavano di madre in figlia l'arte di arrotolare "le bionde" con un rapido gesto delle mani, frutto, in realtà, di un lungo e paziente apprendistato della durata di diciotto mesi; la memoria dei paesaggi rurali di foglie gialle appese a essiccare; i racconti delle poche tabacchine superstiti e degli eredi dei raccoglitori di tabacco; i canti popolari; i saperi della coltivazione del tabacco e della produzione dei prodotti da fumo, oggi non

più tramandati; il ricordo delle battaglie sindacali e delle conquiste sociali che avevano fatto di questi distretti luoghi di lotte sociali fortissime, a difesa del lavoro femminile e di conquiste esemplari estese poi ad altri settori produttivi<sup>8</sup>. Anche, e forse soprattutto, di queste memorie immateriali e di queste storie urbane è fatto il ritratto di queste città, la rappresentazione della loro complessità, di un'immagine multidimensionale che la fotografi da più punti di vista! E l'affievolirsi di queste memorie segnerà il dissolversi del loro singolare ricordo, come e più della scomparsa dei "land-mark" costituiti dalle ciminiere fumanti.

Qual è dunque oggi il ritratto di questi luoghi?

Solo in alcuni casi la nuova immagine di queste "città nelle città" mostra aree riutilizzate e edifici riqualificati in tutto o in parte. Ciò avviene già a Bologna, Modena e Rovereto e sta per avvenire a Firenze. In queste città gli insediamenti dismessi sono stati in tutto o in parte riutilizzati, sia pure con criteri non sempre del tutto condivisi o condivisibili, per funzioni diverse. Oggi questi casi offrono la plastica rappresentazione del passaggio dall'era industriale a quella post-industriale, con la sostituzione delle funzioni che erano state fra le prime tipiche forme di produzione materiale con le nuove funzioni caratteristiche dell'economia della conoscenza, dell'era post-industriale. Va detto che solo nei casi più fortunati, però, queste operazioni possono considerarsi anche saggi e responsabili interventi nei confronti del valore storico-artistico dei manufatti e di un beneficio collettivo dalla sostituzione di funzioni. Le finalità qualitativamente più elevate per l'interesse collettivo della città e della sua popolazione, sempre al vertice degli auspici e delle intenzioni dichiarate dalle amministrazioni locali, sovente non sono poi quelle che guidano l'attuazione di questi program-

<sup>8</sup> Dei tanti scioperi per migliorare le durissime condizioni di lavoro si ricorda qui quello nella Manifattura di Tricase, Lecce, dove nel 1935 vi furono anche cinque morti.

mi e progetti; è triste consuetudine dover constatare, a consuntivo, che a produrre le azioni sono piuttosto gli interessi speculativi di operatori privati e pubblici, espliciti o nascosti.

In molti altri casi, però, e tra questi c'è anche Torino, l'immagine che ci arriva è ancor più preoccupante, perché fatta di rovine e macerie di queste manifatture e di città che non hanno saputo intraprendere né pratiche di rigenerazione né iniziative di pianificazione idonee ad affrontare il processo di dismissione economica e sociale, oltre che fisica, in atto da ormai quasi venti anni in questo settore. In non poche città, per le più varie ragioni economiche, politiche e sociali, i proprietari, che sovente sono oggi le stesse amministrazioni locali, hanno rinunciato addirittura al riciclo di queste aree, alla promozione di nuove forme di sviluppo in sostituzione della funzione produttiva cancellata, alla reinvenzione di questi luoghi e al rilancio di una loro nuova identità. In breve queste città hanno rinunciato ad affrontare efficacemente l'inevitabile ridimensionamento delle proprie risorse economiche e del proprio ruolo, causato dalla cessazione di queste attività, e non sono finora riuscite a cogliere e valorizzare le opportunità positive di cui disponevano per dare nuovo slancio a questi distretti urbani e alla popolazione che attorno a queste fabbriche aveva costruito la propria storia. E' il caso, ad esempio, di Lecce, che non è stata ancora capace, dopo numerosi tentativi in più direzioni, di adottare per questa "città nella città" politiche che oggi potremmo definire "resilienti"; ma è anche il caso di Firenze, una delle città esaminate in dettaglio più avanti, che fino a qualche mese fa non aveva avviato un percorso di efficace rigenerazione della sua importante manifattura.

Il ritratto delle "città del tabacco" è dunque irreversibilmente cambiato, perché le protagoniste (le grandi manifatture) sono funzionalmente "andate in fumo". In molti casi la nuova immagine di città

è quella di un sistema urbano che sulle rovine delle manifatture ha costruito nuove forme di attività e nuovi modi di coinvolgere la società locale, ripercorrendo in altro modo processi d'innovazione che nei secoli o decenni precedenti avevano dato origine all'insediamento delle manifatture dei tabacchi. In altri casi, però, non possiamo che prendere atto di un nuovo sconcertante ritratto delle città del tabacco: quello di "vacant cities", di luoghi metaforicamente "spenti", che non hanno trovato la forza per intraprendere nuovi percorsi.

Qui di seguito ci sembra interessante esemplificare, con pochi casi molto diversi fra loro, le particolari modalità con cui è avvenuto il cambiamento che ha modificato nel giro di pochi anni l'immagine di così tante città del nostro Paese e ne ha costruita una nuova, sia pure con alterni e discussi risultati.

Nelle conclusioni sarà portato qualche commento su questi casi e qualche riflessione sia sui suggerimenti che da queste esperienze si possono trarre, sia sulle strategie alternative che oggi si possono delineare, in condizioni di contesto molto diverse e molto più difficili di quelle intraprese nei primi anni della recente storia della dismissione di queste fabbriche.

#### **4. MODENA, FIRENZE, ROVERETO, BOLOGNA, TORINO: CICLO E RICICLO DI CINQUE MANIFATTURE, PRIMA E DOPO IL 1998**

Non ci sono qui le condizioni per presentare di tutte le ventuno città coinvolte in questo processo, il ritratto passato per confrontarlo con quello attuale e dedurne riflessioni sulla probabile immagine futura, in altre parole sul modo in cui le città hanno reagito alla repentina cessazione di una parte importante della loro base economica e sociale. Lo si farà, sia pure brevemente, per cinque di esse particolarmente interessanti e significative, capaci di avvalorare,



a mio giudizio, la tesi posta alla base della raccolta di contributi qui presentata. Il confronto fra questi cinque casi ben argomenta, infatti, la considerazione che l'unico modo per comprendere la complessità urbana sia tragarla da più punti di vista e che uno dei modi più efficaci per farlo sia confrontare percorsi diversi di dismissione di segmenti urbani rilevanti e far dialogare pratiche, progetti, esperienze di reazione a questo evento "catastrofico". La scelta dei cinque casi è caduta sulle città di Firenze, Modena, Rovereto, Bologna, Torino che offrono già un'interessante varietà di reazioni alla dismissione delle manifatture e quindi esemplificano bene alcuni dei diversi possibili percorsi con cui si sono affrontati i processi di dismissione industriale. Tra questi casi sono incluse alcune città di minore dimensione (come Rovereto e Modena), in cui le manifatture sono state un elemento importante della base economica locale, e altre di maggiore dimensione (come Torino, Bologna e Firenze) in cui la manifattura, pur rappresentando una componente importante del sistema urbano, è stata piuttosto una "città nella città". La fabbrica ha, infatti, caratterizzato, sia in termini fisici e paesaggistici che in termini economici e sociali, interi quadranti urbani, pur senza costituire il motore trainante dell'intero sistema locale.

#### 4.1 MODENA

Particolarmente interessante e rappresentativa per la complessa stratificazione e trasformazione di luoghi, edifici e funzioni che l'hanno ospitata, è la vicenda della Manifattura di Modena, una delle prime e delle più durature. Il ritratto della città ha visto, come in una serie di successive dissolvenze, apparire e "scompare" la Manifattura in diversi luoghi, senza che l'attività cessasse per quasi 500 anni. La vicenda ha preso avvio nel 1513 nel Monastero di Santa Maria Maddalena e poi di Sant'Orsola, trasformato nel



Fig. 1- L'area della Manifattura Tabacchi.



Fig. 2- La vecchia facciata.

'700 in ospedale, poi magazzino di salnitro, e infine in Manifattura Tabacchi. Nel 1788 la "Ferma ducale per l'Appalto dei Tabacchi, acquavite e rosoli" passò dal Duca Ercole III allo Stato e fu spostata in Via Ganaceto, nel soppresso convento dei Cappuccini riadattato e modernizzato con la dotazione di strumenti tecnici innovativi, come una ruota a pale mossa dall'acqua di un canale e una macchina a vapore. Ed è a questo punto che le operaie iniziano a essere definite con un termine rimasto a lungo presente nel dia-



Fig. 3 - Edifici restaurati.

letto locale, “paltadóre” (Appaltadore) poiché lavoravano nell’Appalto del tabacco. Nel 1898 la manifattura era già la maggiore industria modenese (quasi 1000 operai, per il 90% donne) ed ha continuato a crescere nei decenni successivi: nel 1902 è stata raddoppiata con una struttura multipiano e dotata di un asilo nido; nel 1921 è ancora cresciuta ed è arrivata a occupare 1500 dipendenti; nel 1969 aveva ancora bisogno di essere ampliata, tanto che fu realizzata una nuova struttura progettata da Portoghesi. Poi repentinamente, nel 2002, ha subito la stessa sorte di tutte le altre manifatture di proprietà dello Stato ed è stata chiusa. E l’immagine del declino post-industriale ha cambiato il paesaggio e la struttura socio-economica della città.

Dopo alcuni anni di abbandono e dopo una variante al Piano regolatore nel 2005, il piano di recupero è stato affidato agli architetti Paolo Portoghesi e Tiziano Lugli. A parere di molti studiosi, il Comune di Modena non si è cautelato in questo strumento con previsioni che disciplinassero realmente gli usi possibili dell’area, salvaguardando un opificio già di proprietà pubblica che aveva dato lustro alla città per molti secoli. Si è optato per una “polifunzionalità” non meglio precisata, che, di fatto, ha rimandato le scelte alle preferenze del mercato.

Inizialmente era stata individuata come funzione trainante una destinazione pubblica come quella museale, ipotizzando un Museo dell’automobile che si avvalsesse della fama conquistata dai

marchi Ferrari e Maserati, vanto di quest’area, ma accompagnata da una funzione privata, ovvero un piccolo centro commerciale. Poi, dal 2011 si è aperto per la manifattura di Modena un nuovo scenario urbano guidato da un progetto di riqualificazione, molto discusso, affidato alla società “Quadrifoglio Modena”, costituita per il 50% da Cassa Depositi e Prestiti Immobiliare (l’immobiliare del Demanio, sempre protagonista nelle storie dei grandi immobili di proprietà dello Stato) e per il 50% da imprese cooperative e private del settore edilizio (CMB, CCC, ecc.) per il recupero dell’immobile e il rilancio del quartiere. Dei 14.000 mq. totali gran parte è stata destinata a usi privati: oltre 2.000 mq sono stati destinati a uffici, circa 1000 mq a centro commerciale, altri 4.000 mq ad attività commerciali. Solo 500 mq. sono stati, alla fine, dedicati a un uso pubblico con l’attrezzatura di uno spazio destinato all’arte e alla cultura come museo comunale “MaTa” (acronimo di Manifattura Tabacchi), peraltro in modo provvisorio, perché lo spazio dedicato al museo è stato solo affittato dal Comune fino al 2021, in attesa della definitiva collocazione del museo nel nuovo polo culturale S. Agostino, la cui realizzazione è da anni bloccata da controversie giudiziarie sugli appalti delle opere.

La città dal 2011 ha intrapreso, dunque, una fase di rigenerazione di quest’area conclusa nel 2014, abbandonando la sua storica funzione produttiva per un ruolo residenziale e terziario, prevalentemente privato e solo in piccola parte pubblica, polemicamente definita “una frammentazione in 150 pezzi” (quante sono le unità immobiliari previste dal progetto)<sup>9</sup>, di cui solo uno destinato a una funzione culturale pubblica, per di più temporanea.

In realtà a oggi (maggio 2017) l’operazione ha sollevato nelle as-

9 Si veda il capitolo dedicato da Giovanni Losavio al caso di Modena nel volume Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di) *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, CELID, Torino, pagg. 235-238.

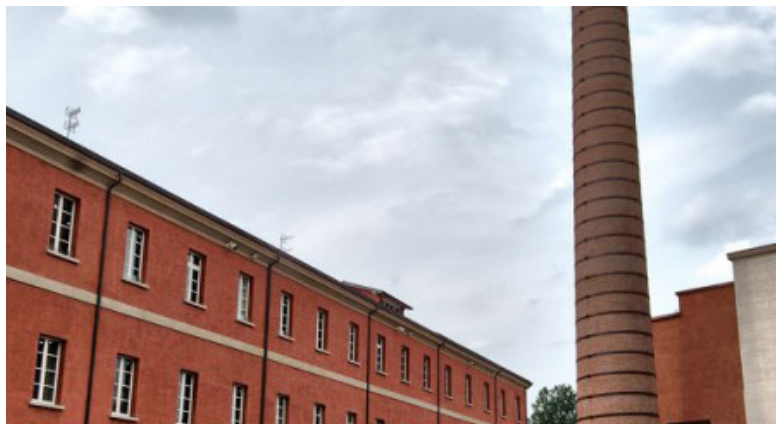


Fig. 4 - Edifici e ciminiera restaurati.

sociazioni di cittadini molte critiche: solo una ventina di alloggi sui settantasette realizzati è stata venduta; solo due attività commerciali sono in funzione sui tredici spazi disponibili, nessun ufficio è stato venduto.

Forti pertanto permangono le preoccupazioni che il progetto milionario affidato alla società proprietaria della maggioranza del complesso immobiliare, fallisca e che la situazione disastrosa della parte non ristrutturata e in abbandono, alle spalle della Piazzetta dedicata alle Paltadore (le sigaraie), si prolunghi e si aggravi. L'intervento del Comune con l'apertura del MaTa (18 settembre 2015) costituisce un tentativo pubblico, debole, di salvare un'operazione privata oggi considerata fallimentare. Ne consegue l'intenzione – poco plausibile e molto opinabile - dell'azionista di maggioranza (Cassa Depositi e Prestiti) della SpA "Quadrifoglio" di cedere la sua quota ai privati per liberarsi di un investimento poco remunerativo, spostando così completamente l'operazione sulla gestione locale. L'unico aspetto veramente di successo di quest'operazione che non riesce a decollare è l'intensa frequentazione di pubblico nella piazzetta delle Paltadore e lungo la passeggiata che dalla Stazione porta direttamente al centro: immagine vivace di un ritratto pieno di ombre!

La vicenda della manifattura di Modena, la prima delle cinque qui esaminate, coinvolta in processi per molti versi analoghi a quelli degli altri casi trattati successivamente, manifesta, sia pure con al-

cune particolarità proprie di questo comparto produttivo, la rilevante influenza esercitata dalle sorti di tutti i comparti industriali importanti sulle dinamiche di evoluzione dei sistemi locali. Ne nascono dunque elementi interessanti di riflessione sugli effetti che la crisi economica e quella industriale hanno determinato e stanno determinando sulle città che ne sono investite, ma anche sulle linee di analisi e di comprensione dei fenomeni spaziali a esse associati e sulle difficili prospettive di reazioni alla dismissione verso un rilancio dello sviluppo urbano intorno al riuso dei luoghi abbandonati. Importante è la ricostruzione dell'intreccio fra i caratteri propri del sistema urbano e le dinamiche del settore produttivo, in entrambe le fasi di segno opposto: quella dell'espansione del settore produttivo e del coinvolgimento delle città nello sviluppo e nella crescita fisica nonché nella diffusione del benessere sociale; quella della crisi industriale e del declino che trascina con sé la qualità economica, sociale ambientale del distretto urbano e dell'intera città. E' da questo intreccio che nasce la peculiarità delle dinamiche di crescita-decrescita e la composizione-ricomposizione del ritratto di città per la sua parte analitico-interpretativa. Ed è oggi interessante osservare come da queste intersezioni nascono (o abortiscono) i tormentati percorsi della rigenerazione di edifici e luoghi, pilotati dalle strategie urbane o promotori a loro volta di progetti orientati al rilancio di quartieri e sistemi urbani: processi sempre molto connessi fra loro, nella buona e nella cattiva sorte.

#### 4.2 FIRENZE

Anche la Manifattura di Firenze ha una storia lunga e articolata, fatta di successive localizzazioni che hanno segnato con riciclo e riuso di più edifici parti diverse della città via via coinvolte nell'evoluzione dell'attività produttiva di questo voluttuario ma diffusissimo articolo. La prima sede è stata l'ex convento di Sant'Orsola nel

quartiere di San Lorenzo; la seconda l'ex chiesa di San Pancrazio nel quartiere di Santa Maria Novella; la terza, che ha sostituito i due vecchi stabilimenti, è stata costruita ad hoc fra il 1932 e il 1940 nel quartiere di Piazza Puccini, in coerenza con il PRG (1918-24) che promuoveva il decentramento della città verso il settore EST (quartiere industriale di Rifredi) in prossimità della rete ferroviaria. Anche in questo caso, dunque, il ritratto di questa città presenta una successione, lunga molti secoli, di usi e riusi e trasferimenti d'impianti che hanno via via trasformato edifici e quartieri per rispondere alla domanda crescente di questa produzione. L'ultimo impianto, inaugurato nel novembre 1940, è un grande complesso produttivo, innovativo sotto molti punti di vista, che ha segnato la struttura e la vita lavorativa del quartiere. E' stato realizzato a partire dal disegno dell'Ufficio tecnico dei Monopoli di Stato (1933) dall'impresa Nervi, su progetto dello stesso Pier Luigi Nervi e di Rodolfo Nebbiosi, che, nella Firenze fascista, hanno scelto per questo che si può considerare un primo ed ambizioso esempio di architettura industriale costruita ad hoc, un monumentale e pregevole stile novecentesco, seguendo i canoni del razionalismo e conferendo al complesso una elegante compostezza formale. Questo progetto ha certamente contribuito a innovare la cultura tecnica fiorentina molto conservatrice, segnando una forte discontinuità con la tradizione, come riconosciuto anche dalla critica architettonica del momento<sup>10</sup>. L'impianto è costituito da una serie di sedici edifici a planimetria e volumetria compatte, di cui alcuni a sei piani, distribuiti su sei ettari di superficie che ricoprono circa

<sup>10</sup> La critica architettonica, dopo i positivi giudizi apparsi sulla stampa all'epoca dell'inaugurazione, si è interessata tardivamente al complesso, riconoscendone, sia pure in anni recenti, tanto l'equilibrio tra lessico razionalista e dinamismo spaziale, quanto l'inserimento nel tessuto urbano. Non è mancato, anche se in ritardo, l'apprezzamento per l'austera classicità applicata alla tipologia della manifattura, per il movimento impresso al fronte e per il disegno della facciata che conferisce al manufatto uno straordinario senso di continuità favorito dall'uso del travertino (Cfr. Cozzi, 2001.)



Fig. 5 - L'area della Manifattura Tabacchi di Firenze.

la metà dell'area. I vari corpi di fabbrica occupano 22.200 mq di superficie ed hanno complessivamente una cubatura di 410.000 mc.; la superficie utile dei magazzini è di 35.000 mq, quella destinata a laboratori e officine è di 15.000 mq e complessivamente, comprese le parti interrante, misura oltre dieci ettari di pavimento. Il complesso comprende anche un edificio per il dopolavoro, con il teatro caratterizzato da una grande torre vetrata.

Si tratta, com'è evidente, più che di un quartiere, di una piccola città racchiusa dentro le mura che la cingono dai quattro lati, con strade, servizi, un asilo aziendale e accessi alla ferrovia, che ne lambisce il lato sud per tutta la sua lunghezza. All'epoca della sua inaugurazione vi lavoravano oltre 600 persone, per la maggior parte donne, che confezionavano sigarette e sigari. E questa "città nella città", che ha sostenuto l'economia di un intero quartiere ed ha rappresentato un fattore trainante per lo sviluppo locale, ha avuto anche un ruolo rilevante nella memoria urbana: è stata protagonista di episodi significativi del periodo bellico e in particolare della lotta partigiana<sup>11</sup>.

Anche la Manifattura di Firenze, dopo una così lunga storia, è stata coinvolta dalla vicenda esposta al par. 2, in altre parole dalla vendita nel 1999 all'ETI, la definitiva chiusura dal 16 marzo 2001, la vendita alla Fintecna nel 2003.

<sup>11</sup> Nell'agosto del 1944 per lunghi giorni ha visto combattimenti del popolo fiorentino e dei partigiani per liberare Firenze, come ricorda una lapide voluta dal Comune nel 2004.



Fig. 6 - La facciata d'ingresso.

Va rilevato che poi, con la cessione degli immobili da FINTECNA a una società mista, (la Manifattura Tabacchi – MT – costituita da FINTECNA con operatori privati quali Ligresti, Baldassini e Tognozzi, Consorzio Etruria e altri) nel 2006, erano stati annullati gli effetti del protocollo firmato dall'ETI con il Ministero delle Finanze e il Comune di Firenze. Questo protocollo prevedeva, in considerazione del rilevante valore dell'impianto sia per la data di edificazione sia per l'alta qualità dell'opera progettata da Pier Luigi Nervi e pertanto vincolata fin dal 1997 dalla Soprintendenza ai sensi della legge 1089/39, il riutilizzo dell'area e degli immobili a uso pubblico per localizzarvi importanti istituzioni culturali, scientifiche e sociali. Si prevedeva l'insediamento di circa 800 lavoratori delle strutture tecniche e amministrative della municipalità, su una superficie di pavimento di circa 25.000 mq: indirizzi e prospettive che puntavano ad un riuso che preservasse dalle demolizioni la maggior parte degli edifici e ne mantenesse la funzione lavorativa, sia pure con contenuto diverso. La demolizione si sarebbe limitata al grande magazzino, costruito sull'estremo limite ovest nei primi anni '50 del '900, che non possiede la qualità architettonica



Fig. 7 - Il dopolavoro.

e costruttiva del resto degli edifici. Si sarebbe così garantita la complessiva integrità non solo edilizia ma anche percettiva dell'ex fabbrica di sigari di cui tuttora si percepisce nel paesaggio urbano l'eccezionale potenza. Il complesso edilizio e urbanistico, con piazze, affacci, edifici di grande qualità, costituisce, infatti, un raro esempio di struttura urbana contemporanea interamente progettata.

Da allora si è discusso a lungo e con alterne vicende sull'uso possibile di questo immenso patrimonio edilizio senza riuscire a individuare un percorso fattibile per il suo recupero<sup>12</sup>. Sono state via via prese in considerazione funzioni trainanti diverse e attori diversi, senza riuscire a implementare nessuna soluzione:

- 1) polo dell'arte contemporanea con ruolo di coordinamento di altri usi compatibili (Protocollo fra ETI e Comune di Firenze, 2001);
- 2) polo del restauro secondo quanto previsto dal Piano Strutturale del 2004 che indicava per l'area la "trasformazione" con vincolo alla realizzazione di un polo di attività culturali a scala regionale, (Archivio di Stato di Firenze, Biblioteca Nazionale, Gabinetto

<sup>12</sup> Cfr. Innocenti (2002) e Preite (2012)



Fig. 8 - Edifici in abbandono.

Vessieux, Mediateca Regionale, Soprintendenza archeologica e opificio delle Pietre dure) misto con altre funzioni, con finalità di riqualificazione urbana e mitigazione della mobilità;

3) mix di funzioni (2005) per attività high-tech, sport, arte e cultura quale “luogo della contemporaneità”, con museo della manifattura, uffici pubblici e privati, polo terziario, residenza, attraverso uno studio di fattibilità affidato a CENSIS con alcuni professionisti;

4) proposta, a parità di superficie utile, di tre diverse soluzioni in cui cambiavano volumetrie (2 o 3 torri) e piani (da 17 a 23), per ospitare funzioni di tipo ricettivo, commerciale, direzionale, residenziale; quest’approccio è stato affidato alla progettazione dello studio 5+1 AAA di Genova e prevedeva una procedura innovativa, ovvero il ricorso ad un Laboratorio di partecipazione che si esprimesse sulle tre ipotesi progettuali.

Va considerato che la prima opportunità che il riuso di quest’area dovrebbe proporre, in realtà, è la sua “riapertura” al sistema urbano, sia per ampliare l’offerta di nuovi servizi per l’intera città sia per collegarsi anche fisicamente con la struttura urbana. Ciò richiede che siano realizzati nuovi collegamenti pedonali che scavalchino il Mugnone, fino a raggiungere la sponda destra del torrente e i servizi lì presenti; che si attui il collegamento con la ferrovia per

assicurare facilità di accesso alle funzioni pubbliche e private da insediarvi; che si realizzi un nuovo asse di collegamento viario fra la riaperta Stazione Leopolda delle ferrovie e la via Pistoiese.

Questi interventi infrastrutturali dovrebbero essere gli assi portanti indispensabili per rinnovare il destino e l’immagine di questo distretto urbano. Da essi dipende, infatti, la possibilità di includere la Manifattura Tabacchi in un grande progetto di riassetto del sistema urbano fra l’Arno e la via Pistoiese, da Porta al Prato a San Donnino, con l’inclusione anche della residua area dell’ex parco ferroviario di Porta a Prato, e il “completamento” dell’area delle Piagge, sulla base del Piano Guida, ultima opera progettuale di Giancarlo De Carlo, approvato dal governo cittadino nel 2006.

In realtà negli ultimi dieci anni le ipotesi citate, tutte gravate da condizioni sempre più difficili di fattibilità delle operazioni, si sono via via spostate verso usi misti pubblico-privato con la prevalenza di funzioni residenziali e terziarie, che hanno però stentato a ottenere dei risultati. A tutt’oggi l’area di proprietà in maggioranza di Cassa Depositi e Prestiti (la ben nota cassaforte immobiliare dello Stato) è lasciata per diverse sue parti in stato di vergognoso abbandono ed è usata solo, nei pochi locali agibili, come un contenitore dismesso per ospitare eventi, feste e manifestazioni private. Questi impieghi temporanei sono certamente utili al Comune per far cassa ma sono fortemente osteggiati dai comitati cittadini che vogliono salvaguardarne il valore architettonico e urbano e si sono più volte mobilitati contro questi usi effimeri, contro la sua svendita ai privati e più in generale contro la sua sottrazione all’uso collettivo.

Le ultime notizie ci dicono (al recente aggiornamento del maggio 2017) che, dopo un’ulteriore modifica della sua destinazione d’uso, l’area è stata venduta dal suo ultimo proprietario (una società in maggioranza posseduta da Cassa Depositi e Prestiti) a un fon-



Fig. 9 - Planivolumetrico del progetto di nuovi interventi.

do immobiliare americano fra i più importanti al mondo (PW Real Estate Fund che fa capo all'immobiliarista Perella) e la cittadinanza è ora in attesa di capire se e quale sarà il suo destino. Sembra, infatti, che il fondo immobiliare intenda, con un piano da 200 Milioni di euro, far rinascere i 90.000 mq. della Manifattura realizzando un collegio universitario della catena europea di residenze di lusso per studenti (Student Hotel Mc Gregor), un hotel, negozi, spazi di smart working, appartamenti ecologici e sostenibili dotati di domotica all'avanguardia, ecc. I volumi della vecchia fabbrica, in ogni caso, dovrebbero essere solo in parte demoliti e ricostruiti, perché protetti dal vincolo della Soprintendenza ai monumenti. Al momento è in corso di espletamento un concorso di progettazione e solo alla sua conclusione si potrà conoscere il destino di questa "città nella città" che oggi costituisce un buco nero nella struttura urbana di Firenze.

Anche in questo caso, dunque, gli attori pubblici del processo sono stati prima integrati e poi di fatto sostituiti da attori privati, a condizione che l'amministrazione comunale ne variesse la destinazione verso usi "profit". Va riconosciuto, per contro, che i privati,

a differenza del pubblico, sono stati capaci di proporre trasformazioni e presentare progetti fattibili a tempi stretti e sono riusciti a coagulare interessi e finanziamenti di diversi operatori.

E' inevitabile, peraltro, che in tale strategia sostanzialmente privata, non siano inserite e considerate le ricadute sociali e l'effetto di riqualificazione dell'area a scala più vasta. Andrebbe rimproverato agli enti locali (che da quest'operazione si aspettano consistenti benefici, tra cui in questo caso quasi 10 Milioni di euro di oneri in urbanizzazione) che questi aspetti non siano in giusta misura inseriti nella trattativa che ha spostato l'iniziativa e la regia dalla mano pubblica (sempre debole e lenta) a quella privata, forte e rapida nelle sue decisioni, come sempre.

Si conferma dunque, anche per la Manifattura di Firenze quanto detto per il caso di Modena, ovvero l'opportunità di un monitoraggio articolato (un "ritratto continuo") della discussa operazione di trasformazione di questo importante comparto urbano. Valutarne i risultati in termini di generazione di nuovo sviluppo locale e d'interazione con gli attori sociali sarà, sul lungo periodo, il metro di giudizio sulle ricadute per la comunità locale e sull'efficacia del riuso di questa eredità industriale così significativa per la storia della città.

#### 4.3 ROVERETO

Costruita nel 1854 per lavorare il tabacco della qualità molto ricercata prodotto nella vicina val Lagarina, ed estesa su un'area di circa 10.000 mq, la Manifattura ha rappresentato il primo e più pregiato immobile storico di Rovereto che ha campeggiato per oltre 150 anni nel ritratto della città.

Dopo i tre anni di mancata coltura del tabacco durante la I guerra mondiale e il passaggio dal governo austriaco alla Direzione generale dei Monopoli industriali del Regno d'Italia, nel 1919 la lavo-

razione fu subito ripresa con 1.400 operaie e aumentò fino a 2.000 addetti. Fra il 1953 e il 1979 la fabbrica è stata ancora ampliata, ma, ceduta nel 2000 con tutte le altre fabbriche alla società ETI (Ente Tabacchi Italiano) e poi alla BAT nel 2003 (con l'impegno a mantenere il livello occupazionale per almeno tre anni in cambio di adeguate commesse), ha sospeso la lavorazione il 31 marzo 2008. Per le ragioni comuni alla crisi di tutto il comparto, la produzione è stata trasferita nell'impianto di Lecce, lasciando a casa il numero ormai molto esiguo degli ultimi addetti (nel 1999 erano ancora 270 ma nel 2004 si erano ridotti a 154).

Dopo soli sette mesi dalla cessazione della produzione la Trentino Sviluppo, società nelle mani della Provincia di Trento, ha acquistato l'intera area e dopo altri sei mesi ha costituito la società Manifattura Domani con il compito di trasformare l'antico luogo di fabbricazione delle sigarette senza rinunciare alla sua primaria identità di opificio e soprattutto preservandolo dalle speculazioni edilizie. Un'operazione di grande impegno, condotta puntando a opportune destinazioni inserite nel Master Plan del 2010 e contando su ingenti investimenti (era previsto un finanziamento di 110 milioni di euro), due terzi dei quali a carico della Provincia di Trento e un terzo dello Stato.

Il caso di Rovereto ben rappresenta uno dei possibili ma poco praticati percorsi di trasformazione di un'area dismessa che tenti di evitare la cancellazione della funzione produttiva insita nell'area, pur adeguandola alle necessarie innovazioni e alle nuove forme che deve assumere l'attività produttiva nel terzo millennio. E certamente in questo interessante e diverso processo di rilancio è stato decisivo il ruolo di un attore pubblico forte, come questa ricca Provincia autonoma, che ha saputo trovare e ben impiegare risorse rilevanti. Nelle intenzioni della Provincia di Trento l'ex Manifattura è destinata, infatti, a ospitare le lavorazioni e le attività

per le quali il Trentino si distingue per qualità e per tradizione, opportunamente aggiornate tanto da aver consentito alla Provincia di evitare una crisi economica più profonda. Si tratta della produzione di componentistica edilizia di qualità, per la quale questa Regione ha sviluppato competenze specifiche molto apprezzate e una multi-settorialità che ha creato un solido indotto intorno alla produzione edilizia. L'ex Manifattura del Tabacco dunque è stata destinata a trasformarsi in un luogo in grado di accogliere una sessantina di aziende, sostenute e accompagnate da ricercatori che trasferiscano i loro laboratori nel medesimo complesso industriale. Si tratta di aziende specializzate nell'edilizia e nei suoi componenti (porte e finestre, pavimenti e cucine, mobili e bagni, legni, marmi, piastrelle e vernici nonché un'infinità di altri accessori) che a regime dovrebbe dar lavoro a circa mille persone.

Si è inteso così favorire l'insediamento di nuovi tipi e forme di produzione, promuovendo l'aggregazione e la collaborazione di attività per la sperimentazione e l'innovazione delle case del futuro sotto il profilo architettonico, ingegneristico ed energetico. Oltre alle imprese, ai centri di servizio, ai luoghi per la formazione è stata favorita, infatti, la destinazione d'importanti spazi a funzioni pubbliche, da un parco ai luoghi per il tempo libero. Per ottenere questo risultato la riqualificazione dell'area è stata affidata dal proprietario pubblico (la Provincia di Trento) a una società a capitale pubblico (Manifattura Domani), nata con lo specifico compito della sua riqualificazione, e a un Master Plan, approvato nel luglio 2010, il Progetto Manifattura, per trasformare i 56.000 mq coperti dello stabilimento, che si estende su un'area totale di 8,5 ettari<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Della progettazione urbanistica e architettonica generale sono stati incaricati Kengo Kuma & Associates e Carlo Ratti Associati. La partnership Kuma/Ratti è stata incaricata della definizione dei caratteri architettonici e urbanistici dell'intervento di ristrutturazione/ricostruzione della ex Manifattura Tabacchi, ivi inclusa la progettazione delle linee-guida da seguire nei progetti preliminari ed esecu-





Fig. 10 - L'ingresso della Manifattura Tabacchi di Rovereto.

Il piano ha consentito la realizzazione di un parco di cinque ettari al posto dei capannoni costruiti negli anni '60 e '70 e nuovi servizi per il tempo libero, a costituire un naturale prolungamento del vicino borgo Sacco con cui il complesso trasformato è collegato tramite nuovi accessi, il parziale abbattimento del muro di cinta e una pista ciclabile che collega il Trentino con Monaco di Baviera. Il progetto ha inteso così promuovere l'apertura alla città di questo luogo rimasto per un secolo e mezzo circondato da un recinto ed escluso all'uso cittadino, favorendo un apprezzabile dialogo fra passato e futuro che ha consentito anche il recupero dell'intero archivio della Manifattura Tabacchi di Borgo Sacco. Quest'azione collaterale, promossa dal Comune di Rovereto e dalla Biblioteca civica, ha consentito di rendere accessibile al pubblico una fonte

ivi. Responsabile delle soluzioni tecnologiche sostenibili dal punto di vista energetico e ambientale è stata la società ARUP cui è stata affidata la definizione progettuale dei caratteri di sostenibilità ambientale e di efficienza energetica che dovranno connotare l'intervento di recupero consentendo la scelta degli scenari tecnologici più idonei per qualificare il sito sotto il profilo della sostenibilità ambientale e energetica. Responsabile dell'analisi tecnico-economica e della definizione del profilo dei soggetti da insediare nella manifattura è stata la società Kanso, incaricata di definire il piano d'impresa del progetto, ivi inclusa la caratterizzazione delle imprese da insediarvi e le modalità per identificarle, selezionarle e studiare un "pacchetto di offerta" per l'attrazione delle imprese giudicate interessanti per la riuscita del progetto.

di conoscenze preziose per la memoria collettiva locale e per lo studio delle storie d'impresa; dunque una ricaduta pubblica e sociale di notevole rilevanza ed uno strumento per la conservazione dei caratteri identitari e delle tradizioni del luogo. Va ancora sottolineato che la trasformazione della manifattura ha puntato sul risanamento conservativo dell'edificio principale dell'ex manifattura tabacchi, quello delle "Zigherane", destinato ad ampliare l'offerta di spazi dedicati ad attività produttive leggere, quali uffici e laboratori, soprattutto destinati alle imprese della "green economy"<sup>14</sup>. La trasformazione dell'ex Manifattura di Rovereto si qualifica, dunque, come occasione di riproposizione e d'innovazione del ruolo produttivo dell'area e della fabbrica. Soprattutto si presenta come opportunità di sperimentazione per un progetto innovativo e ricco di contributi tecnologici sperimentali a vantaggio della qualità della città e della sua capacità di competere sul mercato globale nei settori in cui può avvalersi di specifiche competenze. In altre parole è proposta una linea di rigenerazione che restituisca alla città il suo luogo-simbolo riqualificato e rinnovato ma non privato della sua caratterizzazione produttiva.

A conclusione di questi interventi, il nuovo ritratto della città di Rovereto offrirà dunque una lusinghiera immagine di riuso al tempo stesso innovativo nella funzione e negli edifici ma rispettoso dell'identità tradizionale di luogo del lavoro, sia pure reinterpretato, che

14 Il progetto del risanamento conservativo della manifattura è stato affidato ad un gruppo misto romano-trentino, costituito dalla società VIA Ingegneria di Roma, in raggruppamento con tre imprese di progettazione trentine – Arca Engineering, IC Srl, Studio ing. Franco Detassis – che si è aggiudicata in data 29.7.2011 il bando di gara europeo per la progettazione definitiva, progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza, per il risanamento conservativo dell'edificio delle Zigherane. Progettista è l'architetto spagnolo José Ignacio Linazasoro. A inizio 2012 è stato completato il progetto definitivo. Attualmente il progetto urbanistico-architettonico ed il progetto edilizio sono in corso di realizzazione.



questa parte di città ha rappresentato negli ultimi 150 anni. Va qui sottolineato che gli attori prevalenti in questa trasformazione sono di natura pubblica e che il loro ruolo propositivo è stato rilevante ed efficace. Non si può sottovalutare però il fatto che in questa Provincia a statuto speciale si può contare su una disponibilità di fondi e su un'esperienza nella gestione di progetti complessi che negli altri casi esaminati certamente non si sono presentate con la stessa forza. Questo spiega in parte come mai nell'attuale contesto economico le azioni fattibili ed efficaci siano state molto più sovente intraprese da privati: il pubblico è diventato, di norma, un attore debole economicamente, quando non lo è anche tecnicamente e soprattutto politicamente. Un secondo aspetto d'interesse del caso di Rovereto è il riuso produttivo, veramente poco consueto in questi ultimi anni, sebbene si



Fig. 11, 12, 13, 14 - Il progetto di ristrutturazione della Manifattura Tabacchi. Foto del progetto dello studio Kengo Kuma & Associates e Carlo Ratti Associati.

tratti ovviamente non tanto di produzione di beni materiali quanto di produzione di servizi e di strumenti tecnologicamente innovativi che fanno dello spazio della fabbrica un uso del tutto diverso da quello che era stato il suo uso storico. Questa reinterpretazione dell'attività produttiva, che ha consentito di mantenere all'area la sua destinazione, la sua caratterizzazione di luogo del lavoro e la funzione di attrattore di flussi di lavoratori (non più operai ma

tecnici), è quanto oggi può consentire di riallocare negli edifici che sono stati rappresentativi dell'industrializzazione delle nostre città, nuove attività definibili come "neo-industriali".

E si conferma anche in questo caso la sollecitazione a promuovere un monitoraggio dell'evoluzione di questo progetto per valutarne e confrontarne le ricadute territoriali, economiche, sociali sulla città, anche a confronto con gli altri casi diversamente orientati.

#### 4.4 BOLOGNA

Anche la manifattura di Bologna ha alle spalle una storia di rilocalizzazioni, riusi, trasformazioni. La sua prima sede è stata il grande fabbricato di un convento di suore Domenicane, S. Maria Nuova, espropriato nel 1798 dai francesi e messo a disposizione della pubblica amministrazione per un altro impiego. A metà dell'800, il convento è così diventato un opificio che sfruttava l'acqua di un canale derivato dal fiume Reno per muovere dodici macchine sempre in azione e produrre sigari, tabacco da fiuto e tabacco da masticare. La nuova fabbrica, sebbene poco appariscente nel paesaggio urbano bolognese, ha svolto per tutto il periodo della Restaurazione un ruolo economico importante perché ha consentito alla città di fronteggiare la grave crisi del tradizionale settore della lavorazione della seta che la concorrenza di Svizzera e Francia (capaci di fornire prodotti più scadenti ma meno cari) aveva generato anche nell'area bolognese. E' diventata così una delle maggiori imprese dell'area.

Dopo il 1855, la produzione ha attraversato un periodo di crisi sia per la diminuzione della domanda di prodotti da fumo (socialmente mal considerati) sia per le difficoltà di approvvigionamento della materia prima; ma già nel 1883 la crisi era superata e si provvedeva a un primo ammodernamento della fabbrica con la sostituzione dell'energia a vapore a quell'idraulica, poi completata nel 1905.

Anche in questa fabbrica la prima metà del '900 registrava una fase di espansione, con progressi sia tecnologici (con l'introduzione di macchine speciali) che sindacali (con la destinazione di locali per mense, asilo nido, allattamento ecc.). I gravi danni di guerra e l'esigenza di ampliamento hanno portato nel 1955 alla decisione di realizzare un nuovo stabilimento la cui progettazione è stata affidata a Pier Luigi Nervi, che ha disegnato e realizzato un edificio di grande interesse e qualità.

Nonostante il suo recente e importante ampliamento, anche questa manifattura ha subito la sorte delle altre 21, cedute nel 2002, ed è stata dismessa. Dopo la dismissione, il complesso immobiliare dell'ex Manifattura Tabacchi è stato acquistato dalla Regione Emilia-Romagna che l'ha ridestinato a sede del Tecnopolo di Bologna, centro per l'innovazione, la sperimentazione e la ricerca, grazie alla normativa emanata dalla Regione Emilia-Romagna per organizzare il sistema dei Tecnopoli regionali destinati alla ricerca industriale e al trasferimento tecnologico. Per tale intervento la Regione si è avvalsa di un Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) in cui sono state definite le normative e le esigenze del progetto di trasformazione che ha riguardato l'intero complesso, per una superficie di circa 130.000 mq. Il progetto si estende fino alla tangenziale e alle strade circostanti, come un complesso unico, autonomo e funzionale, composto di tredici costruzioni principali, tra cui sette grandi capannoni (cinque con volta a botte), e numerosi edifici minori, oltre a vasti piazzali e aree scoperte per una superficie totale di quasi 47.000 mq<sup>15</sup>.

Dunque l'ex Manifattura Tabacchi, divenuta il Tecnopolo di Bolo-

<sup>15</sup> Promotori della trasformazione oltre alla Regione Emilia-Romagna (attraverso risorse europee - Por Fesr - e contributi regionali diretti) sono la Provincia e il Comune di Bologna che hanno affidato alla Finanziaria Bologna Metropolitana l'incarico di definire le linee guida progettuali, il concorso di progettazione e la conduzione dei lavori.

gna, è il risultato di un progetto di grande impegno economico e tecnico sostenuto dal contributo pubblico, destinato a svolgere la funzione di hub della Rete regionale dell'alta tecnologia, ospitando laboratori attivi su diverse piattaforme tecnologiche: meccanica, materiali, costruzioni, scienze della vita, energia-ambiente, Ict & Design<sup>16</sup>.

A questo risultato si è arrivati nel 2014 con non poca fatica: dopo la cessione dell'impianto alla multinazionale British American Tobacco (BAT) Italia la Regione Emilia Romagna ha stipulato un accordo in merito al risarcimento nei confronti del territorio e della sua popolazione, chiedendo un impegno dei nuovi proprietari per una riassunzione dei lavoratori rimasti alla manifattura nell'ambito delle nuove attività insediate nell'area, attraverso un percorso di qualificazione professionale. Nel frattempo (2011), è stato predisposto un bando per l'elaborazione del progetto preliminare relativo alla riqualificazione e recupero funzionale del complesso. L'obiettivo era proporre un'operazione che, nel rispetto della sostenibilità ambientale intesa nel senso più ampio (sicurezza strutturale, protezione dall'inquinamento acustico, risparmio energetico, sistema di verde, ecc.), consentisse di realizzare un insediamento integrato all'ambiente urbano circostante. Soprattutto si puntava a potenziare la connessione con le reti di comunicazione materiali

<sup>16</sup> La Giunta regionale dell'Emilia-Romagna ha approvato nel marzo 2014 il programma operativo per lo svolgimento di tutte le attività e procedure necessarie per avviare la realizzazione dell'infrastruttura per l'innovazione, la ricerca ed il trasferimento tecnologico nell'ex Manifattura Tabacchi di Bologna, attuando il progetto Gerkan-Marg, vincitore nel 2014 del concorso per la riqualificazione del sito, indetto nel 2012. Il nuovo Tecnopolo, secondo tale programma regionale e secondo il progetto vincitore del concorso, avrebbe dovuto ospitare, in particolare, laboratori dell'Università di Bologna, dell'Istituto Ortopedico Rizzoli, dell'Enea, del consorzio Ricos e T3 Lab; società per l'informatica e di servizi innovativi sia pubblici che privati; strutture regionali per la sicurezza del territorio (Arpa e Protezione civile).

e immateriali, in modo da garantirne la massima fruibilità da parte degli utilizzatori. E' recentissima la notizia (marzo 2017) che l'Emilia-Romagna, con il supporto d'importanti istituzioni e agenzie italiane operanti nei settori delle previsioni meteorologiche, del monitoraggio e della protezione ambientale, ha vinto la sfida europea della ricerca e dei Big Data e Bologna è stata scelta, fra sei città europee, per ospitare il Data center del Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine (ECMWF). Questo importantissimo Centro di ricerca sarà collocato nel Tecnopolo, e dunque nell'ex Manifattura Tabacchi, su una superficie circa 9.000 mq. Questa novità potrà probabilmente modificare in parte le previsioni di utilizzo dell'insediamento contenute nel citato programma regionale e nel progetto vincitore del concorso di cui alle note 15 e 16, in direzioni che al momento non si è in grado di riferire. E' possibile, dunque, fare qualche considerazione generale anche sulle caratteristiche di questo intervento di rigenerazione. Si tratta ancora di un'iniziativa non solo pilotata dal pubblico ma destinata ed economicamente sostenuta soprattutto da soggetti pubblici diversi, in partnership con operatori privati. Il progetto propone per l'area dell'ex manifattura il ruolo di luogo motore del futuro processo di trasformazione della città nel quale la vecchia fabbrica ha visto svilupparsi tutta la sua storia, ma le caratteristiche delle attività che si prevede di insediarsi sono tipiche del cosiddetto "postindustriale". È in questa direzione che la Regione Emilia-Romagna ha inteso sviluppare il proprio polo tecnologico, in continuità con le scelte di specializzazione che Regione, Provincia e Comune si propongono di sviluppare per favorire l'innovazione del proprio comparto produttivo: centri di ricerca, università, agenzie pubbliche, laboratori high-tech, ecc. E le recentissime decisioni europee vanno a confermare questa strategia e a sostenerla con nuove funzioni internazionali di alta tecnologia.



Fig. 15 - I vecchi capannoni della Manifattura Tabacchi di Bologna. Foto inclusa nel volume a cura di Chierici P., Covino R., Pernice F. (2012), op. cit.

#### 4.5 TORINO

Il caso torinese presenta una storia ricca di trasformazioni, riusi e ricicli, in cui le pratiche di pianificazione degli ultimi venticinque anni, attorno ai temi della decrescita e della implementazione di nuove forme di sviluppo locale, hanno pilotato e sostenuto il rilancio della città dalla grave crisi industriale degli anni 70'80: storia ben nota nel panorama delle città italiane ex-industriali riconvertite verso altre funzioni motrici dello sviluppo. E in questo contesto va letta la vicenda della Manifattura Tabacchi, che offre un interessante ritratto dinamico di una parte della città dismessa e sollecita spunti di riflessione coerenti con il filo conduttore generale di questa pubblicazione.

La vicenda inizia a metà del '600, quando in Piemonte è stata introdotta, molto precocemente, la lavorazione del tabacco; e già tra il 1723 e il 1740 la produzione di prodotti da fumo si è affrancata dall'importazione della materia prima, sviluppandone localmente la coltura (a Trofarello, Racconigi). La "Regia Manifattura Tabacchi", poi denominata Regio Parco, fu costruita nel 1768 nel Parco Reale fra Po, Dora e Stura, trasformando in opificio (per opera dell'arch. Benedetto Ferroggio) un Palazzo del '600, progettato dal Viboccone come luogo di svago e caccia, che nel 1700 era già abbandonato e degradato: dunque, un primo riuso. La Manifattura è uno dei più antichi complessi industriali della città ed è un esempio unico di questo tipo fra tutti gli Stati pre-unitari. L'edificio, ultimato nel 1789, era costituito da fabbricati a lunghe maniche adibiti ad alloggi e laboratori con ampi cortili utilizzati per lo smaltimento dei carri carichi di tabacco, circondato da terreni adatti al



Fig. 16 - La facciata della Manifattura Tabacchi in abbandono.

piantamento di colture di tabacco.

Nel perimetro della fabbrica era situata anche una cartiera che produceva carte valori e verso il 1840 attorno alla fabbrica sorse il borgo. In quel periodo la Manifattura Tabacchi, con 600 operai, era il più grande opificio torinese e, dopo l'unità d'Italia, era ancora il secondo per importanza. All'insediamento principale si erano intanto aggiunti due altri edifici e un canale artificiale collegato al Po, che produceva l'energia idraulica necessaria a tritare le foglie di tabacco. Il ritratto di questa "città nella città" presentava volutamente ai clienti e ai visitatori, molti dei quali stranieri, un complesso di grande qualità con facciate in mattoni arricchite dallo stemma della Casa Savoia, un viale alberato, il canale, piantamenti ordinati. Molte le trasformazioni e gli ampliamenti del complesso nell'800 sia per concentrare in quest'area tutte le lavorazioni e i magazzini che fino allora erano, in parte, ancora rimasti nel centro della città (in Via della Zecca, attuale Via Verdi) sia per rispondere alla crescente domanda di tabacco da fiuto. Nel 1847-1858 l'insediamento è stato ulteriormente ampliato, con l'aggiunta di un grande fabbricato a tre piani, fuori dal recinto dello stabilimento per realizzare magazzini e alloggi per gli operai. Nel 1875 la manifattura contava circa 2.500 tra operai e impiegati e dopo gli anni '80, per rispondere alla domanda generata dal nuovo prodotto, la sigaret-



Fig. 17 - La facciata della Manifattura Tabacchi restaurata.

ta, la produzione è stata ancora aumentata e la fabbrica è stata ampliata tanto che tra il 1907 e il 1927 la manifattura era diventata una vera e propria comunità dotata di asilo nido (detto incunabolo) per 530 bambini, officine, mense, alloggi per i dipendenti, dopolavoro con teatro, sale giochi e bar, stazione della Guardia di Finanza. Ai corpi ottocenteschi della fabbrica, molto danneggiati dalla II guerra mondiale soprattutto durante il bombardamento del 1943 e ripristinati nel 1947, si sono aggiunti nel 1961 due nuovi fabbricati in cemento armato con grandi finestrate e copertura a shed e il complesso è stato modernizzato con un raccordo ferroviario per l'ingresso delle merci, un cinema, una sala biliardo. Segnali di una prospettiva di crescita.

Contrariamente a queste premesse positive, la Manifattura di Torino è stata la prima a essere chiusa, nel 1996. I dipendenti sono stati trasferiti al Ministero delle Finanze e il ritratto di questa parte di città è improvvisamente cambiato, con l'abbandono sia della fabbrica sia delle residenze aziendali. Della primitiva Manifattura Tabacchi, (quella progettata da Benedetto Ferroggio) è rimasta solamente una parte delle strutture murarie degli edifici lungo C.so Regio Parco e di quella progettata dall'architetto Brunati nel 1819 rimangono residui delle murature dei piani terreni delle due maniche lunghe che delimitano il cortile centrale di accesso.

L'edificio è stato vincolato dal Ministero dei Beni Culturali e per alcuni anni il soggetto più attivo per un recupero edilizio e fun-

zionale di quest'area è stato l'Università di Torino che, attraverso un accordo con Ministero delle Finanze (proprietario della Manifattura Tabacchi) e Comune di Torino (proprietario dell'adiacente fabbrica dismessa dell'ex FIMIT), ha collocato qui il suo Centro Immatricolazioni, su una superficie di circa 50.000 mq., in un'area di grande pregio paesaggistico, quale il Regio Parco sulle rive del Po, divenuto un tassello-chiave nel più generale programma di riqualificazione della zona Nord-Est di Torino.

Il progetto Manifattura Tabacchi-FIMIT faceva parte, infatti, di una strategia di riqualificazione che la precedente Amministrazione comunale (2011-2016) ha incluso con molta convinzione nella cosiddetta "Variante 200". Il riuso di questo complesso, trainato dall'Università di Torino e con il forte supporto del Comune, rientrava inoltre fino a un anno fa in una più vasta strategia dell'Università di Torino, che intendeva espandere i propri spazi didattici e scientifici con il recupero d'importanti aree industriali abbandonate, quale come avvenuto per il nuovo Campus Luigi Einaudi sorto sull'area dell'Italgas. Alla Manifattura era stato riservato in questo progetto un ruolo importante: se ne prevedeva la destinazione per il 52% a residenze universitarie e social housing e per il 21% all'uso più strettamente universitario, con uffici amministrativi, aule e impianti sportivi per la Facoltà di Scienze Motorie, mentre la parte restante era destinata a commercio e residenze libere, attraverso una partnership pubblico-privato. E' in questa prospettiva, che nella Manifattura erano già stati collocati il centro per le immatricolazioni degli studenti e l'ASTUT (Archivio Scientifico e Tecnologico dell'Università di Torino), con sale, laboratorio di restauro, uffici ecc..

Sono venute a mancare però le condizioni per la realizzazione di questo importante progetto. I due bandi per la riqualificazione dell'area lanciati dalla vecchia amministrazione comunale sono

andati deserti, perché gli investitori non ritenevano che i canoni versati dall'Università sarebbero stati sufficienti a ripagare l'investimento e perché rimaneva l'incognita di una necessaria bonifica dall'amianto, di cui non è quantificata l'entità. Inoltre la stessa Università negli ultimi anni ha ridimensionato il suo interesse a disporre di un grande centro per le immatricolazioni perché le immatricolazioni operazioni burocratiche degli studenti avvengono ormai prevalentemente per via digitale. E' insorta infine un'emergenza finanziaria per l'Università che ha dovuto convogliare gran parte dei propri investimenti sulla bonifica dall'amianto dell'edificio di Palazzo Nuovo.

Ai generali motivi di rallentamento che, dal 2007 hanno fermato in tutto il Paese, ed anche a Torino, il processo di trasformazione dei tanti immobili industriali dismessi e in particolare di quelli posseduti o guidati da attori pubblici nonché al ripensamento dell'Università per i motivi appena citati, si sono aggiunte infine altre recentissime difficoltà dopo il cambio di amministrazione comunale avvenuto un anno fa. La nuova Giunta ha rimesso in discussione le prospettive per la riqualificazione di questo immobile e proposto alla proprietà (Comune e Demanio, rappresentato dalla Cassa Depositi) una diversa strategia e un percorso che preveda anche un possibile uso temporaneo di questo luogo.

Di conseguenza l'Università ha deciso di restituire gli spazi già usati per l'archivio e il magazzino e di rinunciare all'uso della Manifattura per i suoi servizi, anche in considerazione del venire meno di altre certezze importanti quali quelle su efficienti servizi di collegamento di quest'area ai punti strategici della città (Stazioni, Rettorato, altre sedi universitarie) ed in particolare ai tempi di realizzazione della linea 2 della Metropolitana. L'insediamento in quest'area di un polo didattico dell'Università potrà quindi essere ripreso in considerazione solo se si troverà un partner che investa



Fig. 18 - La facciata della Manifattura Tabacchi di Torino. Foto Vittorio Zunino Celotto - Getty Images per Urban Center Metropolitan Torino.

nel progetto di riqualificazione dell'insediamento ma soprattutto se si potrà contare sulla realizzazione in tempi rapidi di servizi e collegamenti con le altre strutture, prima fra tutte la linea metropolitana. Questo caso dunque si colloca in un contesto, quale quello torinese, di grande interesse e di relativo successo per le pratiche di riqualificazione urbana, ieri come oggi al centro del dibattito tecnico e politico intorno alla trasformazione delle città industriali.

Va sottolineato che, dopo oltre venti anni d'iniziative e di successi dell'attore pubblico, protagonista, promotore e motore dei processi politici urbani o almeno regista delle grandi operazioni di riuso del patrimonio industriale dismesso, sia pure sovente in partnership con attori privati, il trend in continua ascesa del riuso di molti milioni di metri quadrati di aree produttive abbandonate, si è fermato. I processi di riqualificazione e riciclo delle aree ex - industriali sono in stallo, per effetto della crisi economica generale ma anche della difficoltà di aggiornare strategie e contestualizzare idee e strumenti da parte degli attori locali, pubblici e privati.

Il ritratto di questa parte di città che ha per 250 anni offerto l'immagine di un luogo del lavoro di grande forza e che da venti anni fotografa e rappresenta la crisi dell'attività trainante degli ultimi



Fig. 19 - L'ingresso della Manifattura Tabacchi di Torino. Foto Vittorio Zunino Celotto - Getty Images per Urban Center Metropolitan Torino.

150 anni di questo sistema urbano, non promette al momento una prospettiva chiara: i suoi lineamenti sono incerti come le ipotesi di riuso e le risorse degli attori. E' per questa ragione che si possono auspicare nuovi modi di riuso (l'informale? la temporaneità? nuove funzioni? nuove vocazioni? nuove identità? nuove forme di interazione tra i soggetti locali?) come ipotizzato da Chiara Lucchini nella sua introduzione.

Toccherà ai prossimi anni dare conto del nuovo ritratto che si prepara per questa importante parte di Torino e si giustifica, anche in questo caso, l'auspicio che si possa monitorare lo sviluppo di questa lunga storia, per le ragioni e con le finalità già citate nei precedenti casi esaminati.

## 5. CONCLUSIONI

### 5.1 LE CINQUE "CITTÀ DEL TABACCO" ALLE PRESE CON LA GESTIONE DELLA LORO EREDITÀ

Molto appropriata, in rapporto alle finalità di questa raccolta di contributi, si presenta una riflessione più generale sulla dimensione operativa delle politiche, dei piani e dei progetti che hanno coinvolto negli ultimi anni le città del tabacco alle prese con la

post-dismissione, e in particolare quelle cinque che abbiamo esaminato in dettaglio.

Un primo aspetto riguarda gli **attori** delle trasformazioni in atto. Nei processi che hanno prodotto delle operazioni di effettivo riuso degli insediamenti dismessi, gli attori sono, nella maggior parte dei casi, soggetti economici forti che associano capitali pubblici e privati. La presenza della mano pubblica locale è nettamente più debole ma comunque significativa e si dimostra, alla fine, necessaria, in generale, in tutte le politiche di rigenerazione italiane. E merita attenzione la tempistica della formazione di questa partnership, perché rivela un processo ricorrente, in cui l'iniziativa nasce dagli attori pubblici cui si accostano quelli privati che poi subentrano ai primi fino a sostituirli del tutto via via che il mercato immobiliare manifesta interesse per usi "profit", residenziali / terziari. In realtà l'attore pubblico si dimostra comunque, sebbene debole e lento, indispensabile per assicurare la variazione della destinazione che da pubblica dovrà virare verso usi "profit" (è il caso di Modena, ma anche di Firenze). Va detto, peraltro, che spesso questo mix di operatori pubblico/privato, sia pure con percorsi molto vischiosi e contorti, è quello alla fine capace di esprimere, anche nei casi esaminati, proposte, idee e strumenti fattibili, riuscendo a coagulare gli interessi di diversi attori in grado di promuovere e sostenere il cambiamento. Sebbene modesta, la compartecipazione del Comune o della Provincia o della Regione si rivela dunque sovente indispensabile ma allo stesso tempo insufficiente a mettere in campo quella capacità attrattiva di cui sono invece portatori i privati. In tempi di scarse risorse, e di quelle pubbliche in particolare, è evidente che una partnership con attori privati è condizione necessaria perché si possa intervenire con qualunque tipo di operazione su comparti così impegnativi.

Non va poi trascurato il fatto che, nella complessa vicenda seguita



alla svendita di tutte le manifatture nel 2002, il primo passo è stato il passaggio dal Demanio all'immobiliare pubblica (Cassa Depositi e Prestiti), poi è avvenuta la cessione in tutto o in parte a istituzioni pubbliche locali quali Regione, Provincia o Comune (casi di Rovereto, Bologna, Firenze, Modena, Torino) e solo in ultima battuta, in alcuni di questi casi, sono intervenuti gli operatori immobiliari privati, dotati di obiettivi, risorse, domanda di usi per assicurare operatività alle ipotesi di riqualificazione. In un iter di questo tipo ci si aspetterebbe che al soggetto pubblico, per il suo compito di gestore del territorio e di detentore della scelta sulle funzioni ammesse nonché di depositario dell'interesse collettivo, spettasse un ruolo da protagonista nelle decisioni sul futuro di questi siti. Com'è noto, invece, la debolezza economica, e sovente anche politica, del soggetto pubblico lo espongono al ricatto dei promotori immobiliari, che condizionano l'intervento al conseguimento di varianti urbanistiche a volte compiacenti, sbilanciate sulla quantità e qualità delle funzioni "profit" a danno di soluzioni capaci di mettere sul piatto della bilancia non solo i benefici a breve termine e strettamente economici, ma anche quelli sociali e culturali che di norma si manifestano solo sul lungo periodo. Importante dunque sarà dar conto, anche sul lungo periodo, del ruolo e dei risultati ottenuti dai diversi soggetti nelle pratiche delle operazioni sulla città dismessa, di cui i cinque casi qui esaminati sono una buona esemplificazione.

Quanto alla **destinazione** di questi insediamenti riqualificati, è impensabile per queste grandi aree una mono-funzionalità in cui inevitabilmente gli interessi e le risorse aggregati attorno al progetto di riqualificazione sarebbero più frequentemente orientati a privilegiare la funzione residenziale-commerciale "profit", eventualmente con una piccola presenza di funzioni "no-profit", talora addirittura transitorie, con ruolo di facciata.

Preferibile dunque è certamente la polifunzionalità, più flessibile e più coerente con l'attuale esigenza di duttilità del mondo del lavoro e delle imprese. Un mix funzionale non progettato attentamente, non monitorato nella fase di attuazione e non sostenuto da interessi concreti e volontà certe, offre però poche garanzie sulla qualità del risultato. E, infatti, nei casi esaminati la polifunzionalità non ha prodotto sempre soluzioni di successo. La generica destinazione a usi polifunzionali, di fatto, rischia di rinviare le scelte vere a tempi successivi e di renderle pericolosamente soggette alle preferenze contingenti del mercato e alla prevalenza degli interessi più forti al momento, con poche prospettive di un equilibrato mix finale di funzioni, di una progettazione integrata, di una considerazione non marginale e non apparente degli interessi della collettività. L'auspicabile polifunzionalità, dunque, va controllata e guidata con determinazione dall'attore pubblico verso un mix ben studiato che garantisca un contributo strategico corretto della rigenerazione allo sviluppo dell'intero sistema urbano e meglio ancora all'intero sistema territoriale, evitando distorsioni e altri squilibri nelle dinamiche di riuso e nell'interazione con il sistema sociale già fortemente penalizzato dalle ricadute territoriali della lunga dismissione di queste "città nella città".

Una destinazione particolarmente auspicabile in questo senso sarebbe quella verso un mix che comprenda almeno una parziale presenza di attività lavorative, non necessariamente industriali ma comunque capaci di attrarre imprese post o neo-industriali e non solo commerciali. Queste aree sono state per secoli poli attrattori di flussi di lavoratori e nel ripensarne un loro ruolo sarebbe interessante vederle nuovamente coagulare forze lavorative, sia pure reinterpretate secondo la natura del nuovo mondo del lavoro (con mix di ricerca, informatica, logistica, robotica applicate ai più vari settori, ecc.). E tra i casi esaminati qualche esempio confortante

in questa direzione c'è: le operazioni sulle manifatture di Rovereto e Bologna costituiscono, infatti, delle buone pratiche verso una riproposizione di queste aree come poli del lavoro, rivisitati e aggiornati.

Un terzo aspetto su cui riflettere riguarda il **rapporto fra i progetti di riqualificazione/riuso di questi grandi distretti e le strategie generali delle città** di cui costituiscono una parte importante. Può apparire velleitario, di questi tempi, richiamare la necessità di inserire questi interventi negli strumenti di gestione complessiva delle città, attraverso la pianificazione locale e quella territoriale, per utilizzare al meglio l'occasione della riqualificazione di queste loro parti così rilevanti e così degradate. Le ben note crisi dell'economia, della politica ma anche della disciplina urbanistica hanno rimosso dal dibattito sulla gestione del territorio i temi del piano, della pianificazione, delle strategie urbane e territoriali. Eppure solo attraverso i tradizionali e trascurati processi di formazione e attuazione dei piani, ovviamente ripensati e aggiornati, si può valorizzare il contributo di queste risorse territoriali all'intero sistema locale, attraverso la restituzione di un patrimonio di suoli infrastrutturati, la ricucitura fisica e sociale tra parti di città rimaste per decenni e talora per secoli separate ed escluse all'uso cittadino, la rigenerazione e la valorizzazione di distretti urbani una volta rappresentativi della forza motrice della città e oggi simbolici del degrado fisico e sociale in cui questi stessi sistemi urbani rischiano di essere trascinati.

Per agevolare queste necessarie riflessioni e valutazioni, appare come un passaggio obbligato un **monitoraggio** articolato sull'esperienza di riciclo, molto discussa, di queste parti strategiche di città e sulle loro criticità, specie nei confronti dei risultati in termini di generazione di nuovo sviluppo locale e di interazione con gli attori sociali (se riuscirà ad attivarne). Solo in questo modo si potrà

capire nel lungo e nel breve periodo se e come le istituzioni locali hanno colto con saggezza le occasioni e promosso soluzioni di riuso utili anche per la comunità locale (e non solo per gli operatori economici privati e pubblici) e gestito efficacemente la rigenerazione di questo patrimonio di aree dismesse, anche nell'ottica del contrasto allo spreco di suolo a cui si ispirano le recenti strategie ambientalmente virtuose.

Non va dimenticato che attuali e future nuove dismissioni appaiono inevitabili e rilevanti, se non s'inverte questo ciclo economico di recessione che rende obsoleti gli impianti industriali realizzati anche solo qualche decennio fa. E il perdurare di questo processo deve portare all'attenzione di tecnici e politici il rapporto con la "città dismessa" in quanto questi temi si rivelano centrali non solo per le pratiche di pianificazione a scala urbana, ma anche per la gestione di intere Regioni, fino ad investire la stessa politica nazionale.

## 5.2 DALLE MANIFATTURE TABACCHI LE PROSPETTIVE PER IL RIUSO DELLE CITTÀ DISMESSE

Il particolare argomento trattato in questo contributo, ovvero la repentina e contemporanea dismissione di un intero settore produttivo distribuito su alcune decine di città italiane di diversa dimensione, diversa collocazione, diverso carattere, diversa struttura economica e sociale, consente di aggiungere qualche più generale ipotesi sulle nuove prospettive di riciclo e riuso della città. Soprattutto si può avviare una riflessione sulle possibilità di rilanciare, attraverso interventi innovativi sulle strutture fisiche ereditate da questo imponente processo di dismissione, caratteri e identità che sostengano nuove forme di sviluppo locale.

Nella maggior parte dei casi questi siti sono ancora in attesa di una destinazione o di una reale riqualificazione e la crisi attuale

non fa ben sperare sull'accelerazione di queste iniziative: il "ri-tratto di città" che li rappresenta è nella maggior parte dei casi il rudere contemporaneo (come a Firenze e Torino), ma non mancano, dopo almeno quindici anni di attesa più o meno attiva, i casi di rigenerazione avvenuta o in corso (come a Bologna, Modena, Rovereto).

Negli anni '90, in una fase quindi precedente ai due ultimi decenni, i soggetti pubblici hanno potuto avvalersi, talvolta, di progetti e programmi almeno parzialmente finanziati con risorse pubbliche locali, nazionali ed europee, per far sì che le grandi aree della dismissione industriale potessero svolgere un ruolo importante e significativo per la rigenerazione delle città e non fossero relegate alla funzione di "vuoti" da lasciare abbandonati o da riempire di attività redditizie ma banali. Anche se non sempre questo ha significato valorizzare l'identità di luoghi e edifici che i decenni e talora i secoli avevano caricato della memoria di lavorazioni specializzate che avevano fatto la fortuna delle città, certamente questi modi d'intervento hanno segnato l'inevitabile fine del secolo dell'industria e il passaggio al nuovo secolo e al nuovo millennio: quello dell'economia della conoscenza.

Oggi, e almeno per alcuni anni futuri, questo tipo d'intervento sostenuto dall'attore pubblico che ha trainato la rigenerazione di numerose città europee, è diventato impervio (e in Italia ancor più che altrove) e non meno difficile appare l'intervento di operatori privati, nelle attuali condizioni di perdurante difficoltà del mercato immobiliare.

Sono molte e note le ragioni del recente rallentamento della spinta propulsiva pubblica, dalla crisi economica mondiale, al generale indebolimento della rappresentatività degli enti locali come soggetto capace di attivare la propria comunità, alla debolezza crescente degli strumenti disciplinari sia urbanistici sia finanziari a

disposizione degli attori, pubblici e privati, per governare la necessaria trasformazione del patrimonio ereditato dal nostro passato industriale.

In attesa dell'auspicata uscita dalla lunga crisi, occorre dunque rassegnarsi a convivere con le "rovine contemporanee"?

### **5.3 VERSO NUOVE STRATEGIE E NUOVI RUOLI DELLA "EREDITÀ DISMESSA"**

Difficile rispondere al quesito che conclude il precedente paragrafo. Mi sembra però stimolante, in chiusura, ricordare qualche suggestione su percorsi innovativi da sperimentare per "mantenere" questo patrimonio di edifici, di cultura, di storia e di competenze anche nell'attuale fase di scarsità di risorse, in attesa di anni nuovamente affluenti e di prospettive migliori, che ci si auspica di ritrovare.

Innanzitutto val la pena di ricordare che riempire i "vuoti" lasciati dalla crisi dell'industria non è il solo modo per pensare a un loro futuro: le città hanno sempre offerto, alternanze di vuoti e pieni ("porosità"), e i vuoti sono elementi di flessibilità, che offrono potenti occasioni di successive trasformazioni. Possiamo rilevare che la vorticoso crescita del '900 ne ha ridotto numero, dimensione, distribuzione sul territorio urbano riducendo così la "riserva" di trasformabilità dei nostri sistemi urbani. Inopinatamente, nella seconda metà del '900 la dismissione industriale ha apportato un imprevedibile contributo di nuovi margini di flessibilità in aree già troppo dense e consolidate; ha accostato questi vecchi comparti svuotati dalle loro funzioni alle "porosità" rappresentate dalle aree verdi pubbliche e private, dalle aree agricole, dalle aree già destinate a usi non interessanti per gli operatori e perciò in attesa di futuro.

E' evidente che per la rigenerazione e il rilancio delle città alle pre-

se con la lunga crisi che ci ha investito negli ultimi decenni occorre puntare su strategie di adattamento “deboli” e poco costose; sulla ricerca di sostenibilità anche in termini di più equilibrato rapporto domanda – offerta di risorse economiche, sociali, ambientali; sul coinvolgimento anche delle parti e degli attori abitualmente “negletti”; sulla capacità di far valere la priorità da assegnare alla rigenerazione di aree già urbanizzate; sull’accessibilità, connettività, integrazione fra quei “pori urbani” che possono sfruttare e accrescere la flessibilità (e le aree industriali dismesse vanno annoverate fra queste); sullo sviluppo di politiche infrastrutturali urbane che potenzino non solo le reti tecnologiche ma anche quelle sociali ed ecologiche.

Vanno pertanto valorizzate quelle strategie di riuso che si propongono innanzitutto di migliorare la “manutenzione”, le condizioni di sostenibilità e di durata di aree ed edifici già esistenti o già urbanizzati, realizzando o rinforzando la loro accessibilità, connettività, integrazione e puntando ad accrescerne la fruibilità da parte delle comunità locali e di piccole imprese, start-up, attività artigianali, piccoli e grandi operatori nel campo della innovazione, della ricerca applicata, della creatività, sovente alla ricerca di spazi piccoli, poco costosi, già infrastrutturali e ben collegati alle reti di comunicazione fisica e tecnologica.

Queste modalità “minimaliste” rappresentano l’attuazione di quella capacità di “resilienza” che si ritiene indispensabile promuovere e sostenere nelle città in crisi e in particolare in quelle città in contrazione (le “shrinking cities”) caratterizzate da riduzione delle risorse, declino demografico, paralisi del settore immobiliare, crisi ambientale. Queste situazioni vanno affrontate innescando innanzitutto processi di manutenzione e rigenerazione che favoriscano soluzioni temporanee per presidiare il territorio contro degrado e abuso con il minimo impiego di risorse, in attesa di nuovi modi di

pensare alla città e di un’azione urbanistica capace di facilitare e valorizzare la convivenza con le emergenti forme di abbandono. In siffatti contesti s’impone però anche la messa a punto di tecniche e di strumenti idonei a governare il territorio alle prese con le suddette condizioni. Quelli di cui oggi disponiamo, invece, sono adatti a gestire i processi di rigenerazione che abbiamo conosciuto ancora nei passati decenni, caratterizzati dalle derive della grande crescita della seconda metà del ‘900 (e che hanno connotato anche le azioni sulle cinque Manifatture Tabacchi oggetto di questo contributo).

Si apre dunque un vasto campo di ricerca, per ora poco esplorato, per la disciplina urbanistica, che comporterà: un nuovo orientamento da parte del soggetto pubblico sui modi di interagire con la dismissione (rinaturalizzazione, usi sociali temporanei, salvaguardia e valorizzazione delle aree e dei manufatti “memoria del passato prossimo”)

la messa a punto di strumenti normativi, progettuali, tecnologici per rendere possibile la “resilienza” delle città che ospitano comparti urbani in abbandono, per convivere con l’attesa di un loro nuovo futuro non necessariamente orientato all’“infilling” ma anche alla preservazione delle nuove ed impreviste porosità create dai fenomeni di declino e di contrazione delle attività tradizionali il ripensamento dei temi della bonifica delle molte aree dismesse inquinate e delle stesse modalità della loro demolizione (e quindi revisione dell’attuale quadro normativo).

Questo vuol dire procurarsi obiettivi e strumenti adatti a intervenire in modo nuovo, e per ora solo in parte sperimentato, sul tema della riqualificazione delle aree industriali dismesse che ha dominato la politica urbana e la trasformazione di tanti sistemi urbani negli ultimi venticinque anni. Significa privilegiare la demolizione selettiva degli edifici, il riciclo dei materiali costrut-

tivi, il ripristino del terreno;  
 lo smontaggio e il riuso degli elementi prefabbricati degli edifici abbandonati (capannoni industriali, centri commerciali, scuole, ad es. riutilizzandoli in interventi infrastrutturali, installazioni paesaggistiche, ecc.);  
 anche l'agevolazione, talvolta, di processi di riappropriazione da parte della natura (rinaturalizzazione) o l'azione di semplice messa in sicurezza;  
 l'accettazione, forse, della convivenza con "rovine contemporanee", inglobate nella vegetazione, come testimonianze di un passato prossimo o l'uso temporaneo da parte di soggetti individuali o collettivi per esigenze sociali, attività sportive, funzioni commerciali;  
 ma anche la localizzazione di piccole e medie attività produttive o artigianali; di luoghi destinati al co-working o ai "talent gardens"; di impianti per le colture idroponiche ecc.  
 Spostare in questa direzione le modalità e le stesse finalità degli interventi sulla città dismessa è oggi una necessità, ma non si può escludere che queste azioni minimaliste possano produrre una benefica ricaduta sulle strategie urbane e sulla stessa evoluzione dell'urbanistica, costringendo ad una revisione importante degli strumenti di governo del territorio che corregga le irresponsabili deformazioni cui dobbiamo una dilapidazione sempre più inaccettabile delle nostre risorse. E possiamo augurarci che, ancora una volta, si possa veder trasformato un problema in un'opportunità.

## BIBLIOGRAFIA

- Augé, M. 2004, *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Torino, Bollati-Boringhieri
- Bondonio, A. - Callegari, G. - Franco, C. - Gibello, L. 2005, (a cura di), *Stop and Go. Il riuso delle aree dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Firenze, Ed. Alinea
- Campos Venuti, G. - Oliva, F. (a cura di) .... *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942 – 1992*, Bari, Ed. Laterza
- Chierici P., Palmucci L. (2012), „La Manifattura Tabacchi di Torino“ in *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di), CELID, Torino
- Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di) (2012), *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, CELID, Torino
- Cozzi M. (2001), „Architettura per l'industria“ in Godoli E. (a cura di) *Architettura del Novecento. La Toscana*, Ed. Polistampa, Firenze
- Dansero, E. - Giaimo, C. - Spaziantè, A. 2000, *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Ed. Alinea
- Indovina, F. 1995, "Vuoti ... molto pieni", in *Archivio di Studi urbani e regionali*, n. 58
- Inti I., Cantaluppi G., Persichino, M. 2014, *Temporismo. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono in Italia*, Cantù (Co), Ed. Altra Economia

Dansero E. e Spaziante A. 2016, "Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino" in Armano E., Dondona C.A.,

Ferlaino F. (a cura di) *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, IRES Piemonte-Regione Piemonte, Torino

De Angelis C., Tozzi Fontana M. (2012), „Per una storia della Manifattura Tabacchi di Bologna“ in *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di), CELID, Torino

Innocenti R. (2002), *Il recupero e la trasformazione delle aree dismesse a Firenze*. Ed. La nuova città, Firenze

Kiernan V. G. 1993, *Storia del tabacco. L'uso, il gusto, il consumo nell'Europa moderna*, Ed. Marsilio, Padova

Pernice F. (1998), "La Regia fabbrica del tabacco" in Comoli Mndracci V., Goy F., Rocca R. (a cura di) *Piazze e strade di Torino. Piazza Abba*, Celid, Torino

Pernice F. (2012), "La manifattura Tabacchi di Torino, fra storia e recupero", in *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di), CELID, Torino

Preite M. (2012), "L'incerto futuro della Manifattura Tabacchi di Firenze" in *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di), CELID, Torino

Ronchetta C., Trisciuglio M. (a cura di) 2008, *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid, Torino

Secchi B. 1985 a, "Il territorio abbandonato. 1" in *Casabella*, Anno XLIX, n. 512,

Secchi B. 1985b, "Il territorio abbandonato.2" in *Casabella*, Anno XLIX, n. 513

Secchi B. 1990, "Un ampliamento dello sguardo", in *Rassegna*, n. 42, numero monografico su "I territori abbandonati"

Spaziante A. 2009, „Vuoti industriali: eredità e innovazione“, in *Carta del territorio. La proposta del Piemonte per un nuovo governo del territorio regionale*, IRES Piemonte, Torino, pp. 85-95

Spaziante A. 2011, „Il riuso del patrimonio industriale come contributo alla rigenerazione responsabile del territorio“, in *Patrimonio industriale*, V (2011), n. 7

Spaziante, A. 2012, "Il difficile significato urbano del riuso del patrimonio industriale dismesso" in Maspoli R. - Spaziante, A. (a cura di), *Fabbriche, borghi, memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Firenze, Ed. Alinea

Spaziante A. 2012, "Manifatture del tabacco in Italia, 1998-2012: una eredità industriale in fumo, un patrimonio urbano da valorizzare", in Chierici P., Covino R., Pernice F. (a cura di) *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, CELID, Torino

Spaziante, A. 2014, "Recycling cities, recycling Turin: problems and opportunities", in D'Arienzo, R. - Younes, C. (editors) *Recycler l'Urbain. Pour une écologie des milieux habités*, Geneve, Metis Presses



---

Questa pubblicazione raccoglie una selezione dei contributi presentati nell'ambito del convegno internazionale "Ritratti di Città: Detroit e le altre", realizzato grazie alla collaborazione tra la Scuola di Dottorato dello IUAV di Venezia e i dipartimenti DAD e DIST del Politecnico di Torino. Strutturato attorno a una call for papers e a due giornate di studi il convegno ha proposto una riflessione a più voci e su più contesti attorno ai temi della crescita, della decrescita e dello sviluppo urbano, a partire dalla ricostruzione di alcune delle vicende che hanno interessato la storia recente di Detroit.

La discussione si è concentrata attorno ai processi di contrazione urbana e declino, che spesso legano tra loro dinamiche di deindustrializzazione, impoverimento, spopolamento ed abbandono, contribuendo a definire condizioni di crisi urbana che trovano nella dimensione spaziale una delle sue tracce più evidenti e concrete. La riflessione proposta ha provato a ragionare sul doppio ruolo di "criticità" e "valore" che la dimensione fisica assume nelle dinamiche di dismissione urbana. Le questioni legate alla disciplina, al trattamento ed all'uso dello spazio "in attesa" sembrano in effetti porsi (non solo) nel contesto detroiter come delle opportunità per generare metafore ed immaginari per lo sviluppo, intrecciandosi con la formulazione di nuovi modi di guardare all'ambiente costruito, con la strutturazione di nuove forme di dialogo tra i soggetti locali, con l'emergere di spazi di azione pubblica, e l'affermarsi di nuove vocazioni ed identità per la città in crisi.

Pur tenendo conto degli evidenti caratteri di eccezionalità presentati dal caso studio di partenza, ciò che ha informato il nucleo centrale dei contenuti raccolti, sono le modalità attraverso le quali questo tipo di processi sembrano sovvertire alcune tipiche dinamiche di regolazione dei sistemi locali. Le vicende della città americana hanno assunto importanza anche nella misura in cui sono state interpretate come un'occasione per riportare emergenze, questioni e criticità entro una cornice più ampia (non solo statunitense, ma anche europea e nazionale), che tenesse conto della dimensione "operativa" di politiche, piani e progetti.

