

eikonocity

Publisher: FeDOA Press- Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II
Registered in Italy

Publication details, including instructions for authors and subscription information:
<http://www.serena.unina.it/index.php/eikonocity/index>

Il disegno delle città

Livio Sacchi

Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti- Pescara

To cite this article: Sacchi, L. (2017). *Il disegno delle città*: Eikonocity, 2017, anno II, n. 1, 9-21, DOI: 10.6092/2499-1422/5157

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.6092/2499-1422/5157>

FeDOA Press makes every effort to ensure the accuracy of all the information (the “Content”) contained in the publications on our platform. FeDOA Press, our agents, and our licensors make no representations or warranties whatsoever as to the accuracy, completeness, or suitability for any purpose of the Content. Versions of published FeDOA Press and Routledge Open articles and FeDOA Press and Routledge Open Select articles posted to institutional or subject repositories or any other third-party website are without warranty from FeDOA Press of any kind, either expressed or implied, including, but not limited to, warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, or non-infringement. Any opinions and views expressed in this article are the opinions and views of the authors, and are not the views of or endorsed by FeDOA Press. The accuracy of the Content should not be relied upon and should be independently verified with primary sources of information. FeDOA Press shall not be liable for any losses, actions, claims, proceedings, demands, costs, expenses, damages, and other liabilities whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with, in relation to or arising out of the use of the Content.

This article may be used for research, teaching, and private study purposes. Terms & Conditions of access and use can be found at <http://www.serena.unina.it>
It is essential that you check the license status of any given Open and Open Select article to confirm conditions of access and use.

Il disegno delle città

Livio Sacchi

Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti- Pescara

Abstract

Il saggio presenta una ricerca condotta all'interno del Laboratorio di Disegno dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti - Pescara dedicata al disegno delle città a partire da casi-studio selezionati dal CRESME. Da Amsterdam a Copenaghen, da Londra a Milano, da Rotterdam a Torino, il disegno non è solo strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane prese in esame, ma è, soprattutto, strumento della progettualità che tali città esprimono, ciò che le proietta verso il futuro.

Redesigning the city

The article presents research conducted within the Design Laboratory of the G. d'Annunzio University of Chieti - Pescara, about the design of the cities from case studies selected by CRESME. From Amsterdam to Copenhagen from London to Milan from Rotterdam to Turin, drawing is not only instrument of knowledge and analysis of urban areas considered, but it is, above all, the planning tool that these cities express, what projects into the future.

Keywords: Città, disegno, visione.

City, design, vision.

Livio Sacchi è Architetto, professore ordinario di Disegno presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara; consigliere CNAPPC; presidente European Italia; responsabile per l'architettura presso l'Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani; membro del CTS dell'UID e di Eurosolar.

Author: livio.sacchi@archiworld.it, livio.sacchi@unich.it

Received April 13, 2017; accepted May 23, 2017

1 | Introduzione

La ricerca che presentiamo, condotta a partire dal 2016 all'interno del Laboratorio di Disegno del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti - Pescara, è stata pubblicata da chi scrive nel volume *Metropoli. Il disegno delle città*. Il tema è il disegno delle città: di qui lo studio di una serie di casi selezionati dal Centro ricerche economiche e sociali del mercato dell'edilizia (CRESME), e, in particolare, analizzati seguendo le indicazioni fornite dal suo direttore, Lorenzo Bellicini. Alla ricerca ha partecipato un esteso gruppo di lavoro, coordinato da Daniele Calisi, che ha raccolto dati, documenti, progetti e immagini e, soprattutto, elaborato i grafici originali qui riprodotti. Protagonista della ricerca è il disegno, con la rappresentazione di dieci città europee: Amsterdam, Copenaghen, Berlino, Istanbul, Londra, Madrid, Milano, Parigi, Rotterdam e Torino. Disegno che è, in primo luogo, strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane esaminate, ma anche e soprattutto, strumento della progettualità che tali città sono in grado di esprimere, ciò che essenzialmente le proietta verso il futuro.

2 | La rappresentazione delle città

In questa ricerca le città vengono dunque rappresentate. Una rappresentazione che vale come rappresentazione, descrizione grafica, ma anche come messa in scena, interpretazione, ermeneusi del palinsesto urbano e, soprattutto, come espressione, esibizione, proposizione e, nel senso del tedesco *vorstellen*, quasi progettazione. Hans-Georg Gadamer scrive in proposito:

La rappresentazione resta dunque legata in senso essenziale all'originale che si presenta in essa. Ma è di più di una semplice copia di quello. Che la rappresentazione sia un'immagine, e non l'originale stesso, non significa nulla di negativo, non è una diminuzione di essere, ma indica piuttosto una realtà autonoma. Il rapporto dell'immagine all'originale si presenta quindi in modo fondamentalmente diverso da quello che si verifica nel caso della copia. Che l'immagine abbia una sua realtà significa, per l'originale, che proprio nella rappresentazione esso si presenta. Nell'immagine, l'originale presenta sé stesso. [...] Ogni rappresentazione di questo tipo è un evento ontologico, e entra a costituire lo stato ontologico del rappresentato. Nella rappresentazione, questo subisce un aumento d'essere. Il contenuto proprio dell'immagine è definito ontologicamente come emanazione dell'originale [Gadamer 1983, 174-175].

Il disegno è così, in primo luogo, strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane esaminate, ma è anche strumento della progettualità espressa da queste città, ciò che essenzialmente, le apre, le orienta e le proietta verso il futuro.

3 | L'espansione delle città

I primi due decenni del XXI secolo appaiono chiaramente segnati da alcuni aspetti significativi: l'espansione delle città e la grande quantità di edifici realizzati (che non ha precedenti storici, nemmeno nei periodi di ricostruzione post-bellica); il crescente ricorso a nuove tecnologie, nuove tecniche costruttive, nuovi materiali; la sempre più diffusa consapevolezza in tema di sostenibilità; l'ibridazione tipologica; la sensazione di crisi (economica, prima di tutto, ma anche culturale e di valori) e la speranza di uscirne. Ma è, soprattutto, la globalizzazione ad avere fortemente cambiato le regole del gioco, con il suo asservimento ai capitali internazionali e la sua progressiva evoluzione verso la complessità, ma anche con la crescente attenzione a culture diverse e la progressiva perdita delle certezze di carattere critico e metodologico.

L'idea di città racchiude, com'è noto, almeno due aspetti diversi: quello fisico - l'*urbs*, fatta di edifici, infrastrutture ecc. - e quello sociale - la *civitas*, formata dai cittadini che vi abitano. In tal senso, le città costituiscono anche la concreta sostanza dei programmi politici con cui sono amministrate, rispecchiando le società di cui fanno parte e le relative forme di governo. Il loro successo testimonia il successo di tali società come di tali forme di governo e viceversa. Le città sono anche i luoghi della contiguità fisica e delle alte densità; della libertà e mobilità sociale; dell'ideazione, dell'innovazione e della maggiore produttività, dove conflitti fra culture, religioni e visioni del mondo diverse sembrano concentrarsi, confrontarsi, talvolta scontrarsi. Le città sono fatte di architetture, anche se l'architettura delle città non può che prendere atto della sua impotenza di fronte alla complessità dei fenomeni urbani, sdoppiandosi in ruoli diversi: la produzione di edifici come risposta a necessità pratiche da una parte; la ricerca di idee e qualità estetica dall'altra.

L'espansione della città e le sfide che essa ci pone coincidono, in larga misura, con i problemi dell'uomo e del pianeta in generale: residenza, lavoro, vita sociale e spazio pubblico, globalizzazione, mobilità e flussi migratori, segregazione sociale, sostenibilità. Si tratta di questioni note e dibattute; meno chiare, invece, le possibili risposte che pure siamo chiamati a dare. Come in molti altri ambiti, il dibattito critico sulla città e sul suo futuro appare diviso fra chi prevede situazioni terrificanti e chi adotta toni fiduciosi. Ma a nessuno, nemmeno a chi opta per una più saggia posizione intermedia, può sfuggire come la condizione contemporanea sembri precludere alla fine della stessa nozione storica di città. Da una parte quest'ultima sembra inadeguata alle nuove forme; dall'altra, la nozione di progresso legata all'idea di espansione della città, un

tempo positiva, assume oggi connotazioni spesso negative. Renzo Piano osserva, in proposito, che «il nostro secolo ha fatto degenerare la città: questa grande invenzione dell'uomo. Ne ha inquinati i valori positivi, ha alterato la miscela delle funzioni che ne è alla base; la stessa socialità che ne è il carattere distintivo e poi, anche, la qualità architettonica. La qualità del costruito, eredità di un tempo che fu e che oggi sopravvive a stento, soffocata e snaturata nei nostri centri urbani». Parlando dei “nostri” centri urbani, della città occidentale in generale e di quella europea in particolare, Piano suggerisce una soluzione: «invece che continuare a farle esplodere, dovremmo completare il tessuto della città. E questa è già un'idea più interessante e accettabile del concetto di una ‘crescita’ senza fine: l'idea della crescita ‘sostenibile’, attraverso la quale le periferie possono trasformarsi in città. È questa la nostra vera, grande scommessa per i prossimi cinquant'anni [Piano 2007, 37-38].

In un mondo in cui il 90% della ricchezza è nelle mani dell'1% dei suoi abitanti, il problema dell'espansione delle aree urbanizzate non è separabile da quello della distribuzione del benessere economico. Tale disuguaglianza, com'è noto, è all'origine dei fenomeni migratori dalle parti povere del mondo verso quelle ricche: «l'unica industria che prospera nelle terre dei nuovi arrivati (equivocamente e spesso ingannevolmente soprannominate “paesi in via di sviluppo”) è la produzione in serie di profughi» [Bauman 2007, 36]. La separazione fra gli immigrati e gli abitanti dei campi profughi da una parte e i cittadini, i radicati, come sono stati definiti da Norbert Elias, dall'altra, è sempre più forte: nell'età della mobilità globale, il termine straniero è paradossalmente sempre più vicino al suo significato etimologico e arcaico: estraneo, strano, insolito, con una connotazione ostile. Spesso ancora oggi «Il profugo, come scrisse Bertolt Brecht nella poesia *Die Landschaft des Exils*, è *ein Bote des Unglücks*, un messaggero di sventura» [Bauman 2007, 54].

Il consenso è generale sulla necessità di limitare l'utilizzo delle aree verdi, cioè la progressiva crescita delle aree edificate ai danni di quelle agricole: pressoché tutti i fautori della densificazione, pur sostenendo la necessità di immettere sul mercato immobiliare delle zone centrali e semi-centrali quote consistenti di alloggi a basso costo, considerano tuttavia accettabili solo gli interventi sui cosiddetti *brownfields*, le aree dismesse nel passaggio dall'era industriale a quella post-industriale, e non sui *greenfields*, aree verdi comunque da preservare. L'espansione dell'edificato ai danni della campagna è un esito che, soprattutto nelle regioni segnate da densità particolarmente alte, non può non preoccupare, aggravato com'è dai costi necessari per dotare tali insediamenti suburbani di servizi e infrastrutture. Ma è anche provato che il consumo del suolo è imputabile all'edificato in misura molto inferiore a quanto comunemente si pensa. La necessità di andare verso insediamenti sostenibili e smart non è più procrastinabile. La città è il campo di battaglia in cui si stanno giocando le sorti del futuro dell'umanità. La sostenibilità urbana è un concetto concretamente valido rispetto ad alcuni parametri fondamentali quali la produzione di più energia di quanta se ne consumi, la raccolta e il trattamento dei rifiuti all'interno dei propri confini, la raccolta e il riciclaggio delle acque ecc. Naturalmente tali obiettivi devono coesistere con quelli, più tradizionali, di creare benessere economico e sociale e favorire la crescita culturale e tecnologica. Si tratta, dunque, di una grande sfida: senza una profonda rivoluzione di pensiero, sarà difficile modificare lo stato delle cose.

4 | I casi studio in Europa

La progettualità espressa dalle dieci città europee studiate è straordinaria. Si pensi, per esempio, a *Port of Amsterdam - Vision 2030*, un progetto messo a punto all'insegna della flessibilità e dell'a-

dattabilità ai cambiamenti, coinvolgendo attivamente tutti i diversi *stakeholders*. L'area portuale della capitale olandese - il cosiddetto Amsterdam Metropolitan Port - è vista come un vasto un ecosistema posto all'intersezione fra il mare del Nord e il Reno e declinato in sei settori strategici: energia; cibo; agricoltura, minerali e riciclo; cargo e logistica, crociere; servizi marittimi e immobiliare. Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e il coordinamento con le aree portuali della North Sea Canal Area (al cui insieme ci si riferisce con l'acronimo ARA: Anversa - Rotterdam - Amsterdam) da una parte e con i molti porti del delta dei fiumi Reno e Schelda dall'altra, renderà l'intero sistema sempre più efficiente, sicuro, competitivo e, soprattutto, integrato al suo territorio. La cosiddetta *Structural Vision Amsterdam 2040*, redatta nel 2011 e continuamente aggiornata, prevede, fra l'altro, un generale processo di densificazione dell'edificato; il rilancio del centro storico; un uso mirato degli spazi verdi e dell'acqua a fini sportivi e ricreativi; 70.000 nuove abitazioni e servizi da realizzare entro il 2040; l'efficiamento energetico del patrimonio residenziale esistente; la complessiva riqualificazione dello spazio pubblico. Assieme a Rotterdam, l'Aja, Delft, Dordrecht, Haarlem, Hilversum, Leida, Utrecht e altri centri minori, Amsterdam forma la cosiddetta Randstad Holland, straordinaria regione storica urbanizzata ad anello, organizzata su di una struttura policentrica che circonda un'estesa area verde agricola dove sorge, fra l'altro, l'aeroporto di Schiphol: caratterizzata da una densità abitativa fra le più alte del mondo, sfiora, nel suo insieme, gli 8 milioni di abitanti. Rotterdam, in particolare, è considerata una combinazione fra uno hub globale per container, carburanti ed energia e un cluster industriale, anche grazie alle reti infrastrutturali che la collegano alla sua provincia e ad Anversa in Belgio.

Il porto, il cosiddetto Europoort, è costituito da un gigantesco sistema lineare di corsi d'acqua diversi che dal mare del Nord penetrano all'interno del territorio olandese: è considerato il più grande d'Europa e fra i primi quattro del mondo. È stato oggetto di recente del progetto *Port Vision 2030*, che ne delinea il futuro in stretto collegamento con quello di Anversa, simmetricamente posta nella parte meridionale dell'articolato sistema del cosiddetto delta apparente del Reno. Il multiculturalismo è parte integrante della sua condizione contemporanea. Circa un terzo degli abitanti di Rotterdam è nato all'estero, tra i minorenni tale percentuale raggiunge i due terzi, con un'altissima prevalenza islamica. Ma, non diversamente da Amsterdam, è soprattutto il rapporto con l'acqua a caratterizzare molti progetti strategici contemporanei: piazze d'acqua, quartieri e parchi galleggianti, canali di collegamento. Grande sviluppo hanno anche avuto i tetti verdi: le superfici attualmente raggiunte superano i 150.000 mq.

Berlino si è anch'essa dotata di una serie di piani strategici che guardano lontano: nel 2013 è uscito l'*Urban Development Concept 2030*; del 2014 sono piani decennali quali l'*Urban Transportation Development Plan 2025*, dedicato alla mobilità pubblica, e l'*Urban Development Plan for Housing 2025*, rivolto all'edilizia residenziale sociale; nel 2015 è stata, infine, prodotta la *Smart City Strategy Berlin*. La crescita della città è inquadrata all'interno di un piano di sviluppo policentrico che si concretizza in 10 poli accomunati da tre obiettivi generali: stabilità economica, miglioramento della qualità della vita e della consapevolezza sociale. Forte appare la proiezione verso il futuro: un terzo delle imprese attive in città sono legate a settori ad alta innovazione, dall'energia alla mobilità e alla logistica, dalla sanità ai media alla creatività. I piani per l'edilizia residenziale puntano alla realizzazione di 50.000 nuovi alloggi in 25 grandi siti, ma anche a circa 70.000 nuove case in siti di medie e piccole dimensioni e 30.000 abitazioni diffuse nella città consolidata. L'85% delle case berlinesi è in affitto: ciò testimonia la propensione alla mobilità dei suoi abitanti. La mixité etnica e culturale è anch'essa evidentemente in crescita: Berlino prova ad acco-




AMSTERDAM Houttuin 2020, Puntmeijer Francesca Mazzocchi, Anton Giulio Romano, William Vergallo



Area Centrale
 Area Residenziale
 Area Portuale
 Area verde
 Area Agricola


ROTTERDAM Area della città Hall/Edif. Frutkin, Pagina/Diriz, Sarroca/Gerardo



BERLINO

VISIONE 2030 - 2050

Virgilio Claudio, Natasha Kiyakyo, Valentina Molfino



COPENHAGEN

Waterfront

Pisierchio Federico, Tempesta Alessandro

SMART LONDON PLAN

Usare il potere creativo delle nuove tecnologie per servire Londra e migliorare la vita dei londinesi

Promotore del piano Boris Johnson, sindaco di Londra dal 2008 al 2016.
L'obiettivo del piano è quello di supportare la crescita futura di Londra garantendo a quelle innovazioni che la tecnologia digitale può portare. Questo Smartgovern London Plan è per i londinesi, le imprese, i ricercatori, gli investitori e tutti coloro che hanno un interesse nel futuro della capitale.

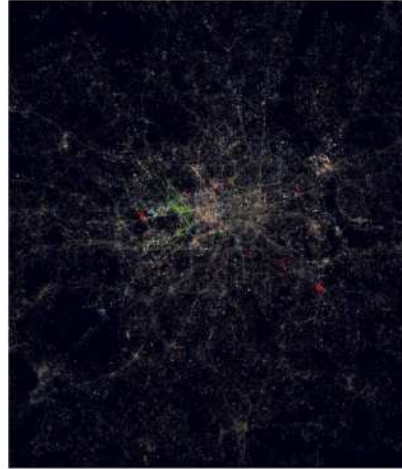
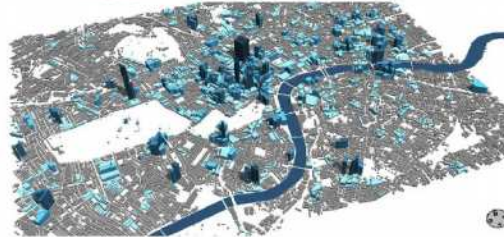


Photo: diana.london.gov.uk



Il termine "SMART" (intelligente) riferito alla capitale britannica riguarda la modalità di funzionamento nel suo complesso come conseguenza della interazione tra i suoi "attori": i mercati del lavoro locale, i mercati finanziari nazionali, l'istruzione, la sanità, il trasporto. Uno Smart London è dove i collegamenti tra questi attori siano rafforzati, dove la tecnologia viene utilizzata per meglio integrare il tutto. Londra diventa quindi un'ecosistema reale digitale che rende la città prima tra le capitali europee e mondiali, il tutto a beneficio dei londinesi e di tutte le persone che nei ristoranti, imprenditori, lavoratori, pendolari ecc vivono e godono della "Londra intelligente".



Studenti: Martina Pacci, Giulia Ricci



Vista renderizzata:
Parco del retiro

Federica Vitturini, Valeria Sonacore

gliere e integrare, cercando di garantire un'alta qualità della vita. I piani per la mobilità prevedono investimenti pari a circa 7,5 miliardi di euro fra il 2011 e il 2025, con una serie di ambiziosi obiettivi specifici, oltre a quello generale di una mobilità *city-friendly*.

A Copenaghen, il recente piano strategico per il futuro della città, disegnato all'insegna dello slogan *Coherent City*, prevede 45.000 nuove abitazioni per il 2027, di cui il 95% in prossimità di una stazione metropolitana o ferroviaria; una mobilità equamente distribuita in tre parti uguali fra biciclette, mezzi pubblici e auto private, con un deciso incremento del traffico verde (piedi, biciclette e mezzi pubblici) entro il 2025 e una copertura verde pari ad almeno il 50% per gli spostamenti verso scuole e posti di lavoro. Ma, soprattutto, punta alla densificazione dei poli insediativi già esistenti, seguendo il principio del minore disturbo per la popolazione oltre che di ottimizzazione dei finanziamenti: le infrastrutture cresceranno dunque soltanto in presenza di insediamenti di dimensione significativa. Non diversamente dalle altre città scandinave in particolare e nord-europee in generale, favorita dalle buone condizioni economiche e da un alto grado di coesione sociale nonostante la significativa presenza di immigrati, dagli anni novanta del secolo scorso Copenaghen ha poi gradualmente e intelligentemente consolidato una politica di investimenti volti alla tutela del paesaggio naturale e artificiale, operando attraverso sperimentazioni di rigenerazione urbana e strategie di riassetto territoriale. Di qui, anche, il riconoscimento di *European Green Capital* nel 2014. Ma è soprattutto il collegamento diretto con la Svezia, determinatosi nel 2000 con la costruzione del ponte di Øresund, ad averne cambiato radicalmente la percezione, trasformando l'area metropolitana danese in direzione transnazionale, legandola a Malmö e amplificandone, di conseguenza, le potenzialità di sviluppo. Esempio, in tal senso, è il nuovo insediamento di Ørestad, baricentrico fra la capitale e l'aeroporto di Kastrup oltre che fra i due Paesi scandinavi.

Londra si sta preparando al futuro con lo Smart London Plan del 2011; con i Piani per l'ambiente, redatti fra il 2010 e il 2015; con il Piano per lo sviluppo infrastrutturale 2050, all'insegna dello slogan *Bigger and Better*, in previsione di quasi 3 milioni di nuovi abitanti, frutto di un'ampia ricerca di consenso sociale e coinvolgimento delle imprese e di tutti gli *stakeholders* interessati. Di qui i progetti per la progressiva digitalizzazione di ogni aspetto della vita urbana; per il generale miglioramento della rete metropolitana; per nuove linee tranviarie ad alta capacità e una rinnovata rete di autobus meno inquinanti; per nuove autostrade ciclabili, nuove strade e per il nuovo Silvertown Tunnel sotto il Tamigi; per l'istituzione della ULEZ, Ultra Low Emission Zone, dove i veicoli più inquinanti saranno costretti a pagare; per grandi piani di rigenerazione di interi quartieri al fine di ospitare il milione e mezzo di abitanti che la città prevede di accogliere entro il 2030. Ancora più ambiziosi i piani per il 2050: sempre più multiculturali e aperti agli scenari globali, Londra avrà bisogno di 1,5 milioni di nuovi alloggi e 9000 ettari di aree verdi pubbliche e facilmente accessibili e di un nuovo piano della mobilità, prevalentemente ferroviaria, per attraversare rapidamente le aree centrali della città o, meglio, per evitarle, agevolandone la decongestione, con un complesso sistema di attraversamenti carrabili sotterranei e la progressiva diffusione di veicoli *driverless*.

Dal 2009 Madrid è stata duramente colpita dalla crisi che ha afflitto l'Europa in generale e i suoi Paesi meridionali in particolare e la produzione architettonica ha subito un brusco rallentamento. Un'analoga situazione si è determinata in ambito demografico: se nel periodo 2000-2014 la popolazione urbana ha fatto registrare costanti quanto sensibili aumenti (collocandosi al terzo posto in termini di crescita in Europa, dopo Tirana e Oslo), attualmente le proiezioni per il periodo 2015-2030 prevedono un calo preoccupante. Significativo rimane, tuttavia, il

grande progetto Madrid Centro, che delinea le nuove strategie per il 2030 e con il quale la città cerca di reagire progettualmente ai quasi dieci anni di difficoltà appena vissuti: oltre a una serie di condivisibili obiettivi generali legati alla sostenibilità, alla coesione sociale, alla complessiva ridefinizione dell'identità culturale e urbana e alla progressiva valorizzazione delle aree storiche centrali, il piano è soprattutto caratterizzato da un grande sistema formato da tre assi verdi che svolgeranno la funzione di naturalizzare la città, migliorandone al tempo stesso l'immagine e i livelli di qualità della vita.

Fra le città italiane, Milano è quella che ha di recente espresso maggiore capacità di rinnovamento, sia pur non sempre all'interno di una strategia coerente e partecipata. Seconda per popolazione dopo Roma, ma prima se si guarda alla città metropolitana, Milano appare anche la più attrattiva nei confronti di giovani, creativi e dei segmenti più attenti all'innovazione. Il rinnovamento architettonico a cui sono state sottoposte alcune sue parti, anche molto centrali, ha interessato in particolare due zone: Porta Nuova Garibaldi e City Life. Il tema dell'*housing* sociale ha poi trovato applicazione, per esempio, nelle case al Nuovo Portello di Cino Zucchi e nel comparto Campari di Mario Botta a Sesto San Giovanni. Molti i nuovi edifici voluti dalla committenza costituita dai grandi gruppi della moda: si pensi, per esempio al riuscito recupero disegnato da Rem Koolhaas per la Fondazione Prada. Si segnalano, infine, le nuove sedi dell'Università Bocconi di Grafton Architects e della Fondazione Feltrinelli a Porta Volta di Herzog & de Meuron. Seconda soltanto a Milano per capacità propositive e spinte innovative è stata poi, in questi ultimi anni, Torino. La riconversione dall'età industriale, periodo particolarmente significativo per la storia della città, a quella post-industriale può dirsi ampiamente riuscita. Ancora irrisolto resta tuttavia il collegamento ferroviario transfrontaliero ad alta velocità con Lione e, quindi, con l'Europa occidentale, un progetto, com'è noto, oggetto di gravi contestazioni. Preoccupanti restano anche i tassi d'inquinamento atmosferico. Altrettanto preoccupante appare, inoltre, la tendenza all'invecchiamento, fenomeno peraltro comune alla maggior parte dei centri urbani italiani. Nel 1974 la città contava 1.203.000 abitanti; da quell'anno, il decremento demografico - dovuto all'esodo verso la provincia e al calo delle nascite - ha fatto perdere a Torino circa 300.000 abitanti, nonostante il sensibile aumento degli stranieri: romeni, in primo luogo, ma anche marocchini, peruviani, cinesi e albanesi.

A Parigi sono soprattutto i progetti alla scala urbana a promettere un radicale rinnovamento della città. Si pensi ai 10 scenari per il *Grand Paris*, in mostra nel 2007 alla *Cité de l'Architecture e du Patrimoine*, a cui ha fatto seguito il progetto di sviluppo omonimo del 2014 che, rivolto all'intera area metropolitana parigina, punta a migliorare la qualità della vita per i residenti, correggere le disuguaglianze regionali e costruire una città sempre più equa e sostenibile. Il progetto parte dalla constatazione che nella regione sono concentrati 12 milioni di abitanti che rappresentano il 19% della popolazione francese; che vi si produce il 31% del GDP del Paese; che si tratta della prima economia europea sotto diversi punti di vista; del terzo distretto R&D, *Research and Design* del mondo; della città più richiesta per le mostre; del maggiore aeroporto d'Europa (nono al mondo, con 60 milioni di passeggeri l'anno); della terza città più turistica in assoluto. Un investimento senza precedenti, stimato in 26 miliardi di euro in 15 anni, sotto un'unica authority, la *Société du Grand Paris*, e un'unica governance, la *Métropole du Grand Paris*. All'interno del nuovo piano per la mobilità è prevista, fra l'altro, la realizzazione di quattro raccordi autostradali anulari, di collegamenti diretti fra i tre aeroporti internazionali, di 200 km di linee ferroviarie metropolitane completamente automatizzate (per il 90% sotterranee) con 68 nuove stazioni destinate a servire 2 milioni di passeggeri al giorno, oltre a 10 business hubs col-

Modello Tridimensionale:
Milano



1_Vista Milano



4_Profilo storico



5_Serra Vallesse



2_Area Sestiere Centrale



3_Area Strada Centrale



6_3D Milano

 MILANO

Marco De Luca



 TORINO

Vista urbana

Grimoldi C., Sardone V., Totaro F.

APPROFONDIMENTO DEL PROGETTO "MORLAND". DAVID CHIPPERFIELD ARCHITECTS, 2016-2020



PARIGI

Ciriè Nicolò, Di Muzio Flaminia, Portanza Francesca



ISTANBUL

Andrea Passarelli, Lorenza Notaro

locati in altrettante posizioni strategiche e a 250.000 alloggi. Ma si pensi anche a *Réinventer Paris*, la mostra tenuta nel 2016 al *Pavillon de l'Arse*nal che ha esposto 358 progetti prodotti da altrettanti gruppi interdisciplinari chiamati a interrogarsi sul futuro della capitale francese. Con 74 finalisti e 23 vincitori, ne emerge uno scenario urbano ad alta sostenibilità, destinato a cambiare le modalità dell'abitare, con il superamento della obsoleta dicotomia fra città e campagna, aree edificate e aree rurali, e con l'inserzione di una elevata percentuale di verde (sia pubblico sia privato, con funzioni ricreative ma anche agricole) all'interno della città consolidata.

Unica per posizione geografica e stratificazione storica, è, infine, Istanbul. La più grande città d'Europa - con una popolazione che sfiora i 15 milioni di abitanti, due terzi dei quali nel nostro continente e un terzo in Asia - è anche la maggiore del Medio Oriente. Nonostante la recente tendenza all'islamizzazione e i problemi politici interni, la sua impetuosa crescita, insieme alla valorizzazione del patrimonio architettonico e al rinnovamento culturale della sua classe creativa l'hanno posta all'attenzione internazionale in diversi settori, dal design alla moda all'arte contemporanea. Un nuovo aeroporto è in costruzione sulla costa europea del Mar Nero, 35 km a nord del centro: dotato di sei piste, sarà in grado di ospitare 150 milioni di passeggeri l'anno. I collegamenti fra Europa e Asia sono com'è noto assicurati da due ponti: il Bosphorus Bridge e il Fatih Sultan Mehmet Bridge. Non senza polemiche, in costruzione sotto il Bosforo è l'Eurasia Tunnel, galleria a due livelli lunga 14,6 km. La realizzazione di un terzo ponte, lo Yavuz Sultan Selim Bridge, è iniziata nel 2013 non senza proteste ambientaliste. La struttura, lunga 2164 m, con una campata sospesa di 1408 m, ospiterà quattro carreggiate e una linea ferroviaria. Le metropolitane in funzione sono tre, due in Europa e una in Asia; altre linee sono in costruzione. Nel 2013 è stata inaugurata la galleria Marmaray, primo collegamento ferroviario diretto fra Tracia e Anatolia: un tubo in cemento armato adagiato sul fondale a profondità che raggiungono i 50 m. Una volta completo, il sistema determinerà un aumento del traffico su rotaia dal 4 al 28%.

5 | Conclusioni

A cavallo tra I e il II secolo d.C., Tertulliano usa il verbo mortificare per significare “mettere a morte”, “far morire”. Dall'assenza di *vision*, di strategia progettuale, di prospettiva, in una parola di disegno per il futuro, le città escono mortificate nel senso etimologico del termine. L'assenza di disegno per il futuro costituisce una condanna a morte per le città.

Bibliografia

- BAUMAN, Z. (2007). *Modus vivendi, inferno e utopia del mondo liquido*. Roma-Bari, Laterza.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2006). *Città. Architettura e società, la Biennale di Venezia, 10. Mostra Internazionale di Architettura*. Venezia, Marsilio.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2007). *The Endless City. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. London-New York, Phaidon.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2011). *Living in the endless city*. London, Phaidon Press.
- DROEGE, P. (2006). *The Renewable City: a comprehensive guide to an urban revolution*. Wiley, Chichester.
- GADAMER, H.G. (1983). *Verità e metodo*. Milano, Bompiani.
- GLAESER, E. (2011). *Triumph of the City*. London, Macmillan.
- PIANO, R. (2007). *La responsabilità dell'architetto, Conversazione con Renzo Casigoli*. Bagno a Ripoli, Passigli Editore.
- ROMANO, M. (2008). *La città come opera d'arte*. Torino, Einaudi.
- RYKWERT, J. (2000). *The Seduction of Place: The City in the Twenty-First Century*. New York, Pantheon Books.
- SACCHI, L. (2010). *L'espansione delle città*. In «XXI secolo», *Gli spazi e le arti*. Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da G. Treccani, Roma, IV volume.
- SACCHI L. (2010). *I sistemi urbani nordamericani*. In «XXI secolo», *Gli spazi e le arti*. Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da G. Treccani, Roma, IV volume.
- SACCHI L. (2017). *Metropoli. Il disegno delle città*. Roma, Gangemi.
- SASSEN S. (2006). *Cities in a world economy*. Thousand Oaks, Calif., Pine Forge Press.