

Il progetto urbanistico

Autor(en): **Caruso, Alberto**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica =
Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Il progetto urbanistico

Alberto Caruso

Dal largo del Rio, ho ripreso il mio blocco da disegno, ho disegnato i monti e, tra i monti, la futura autostrada e la grande cintura architettonica che la corona...

Le Corbusier, 1930

La relazione tra *mobilità* e *tendenza insediativa* è il fenomeno fondamentale dell'urbanistica, chiave di lettura della forma degli insediamenti umani sul territorio. Fino ad oggi, infatti, le strade ed i loro incroci, e poi le ferrovie con le stazioni e quindi le autostrade con gli svincoli e le metropolitane con le fermate, sono state la ragione determinante della distribuzione dei valori fondiari (le *rendite fondiarie differenziali*, le chiamano i teorici dell'economia) ed anche lo strumento principe della politica di governo e sviluppo del territorio attraverso gli investimenti pubblici, laddove, come nei paesi del nord, i gruppi dirigenti hanno effettivamente governato il territorio.

L'*accessibilità*, per usare un termine moderno, è stato sempre il requisito più richiesto nella scelta del sito, sia dal punto di vista residenziale (più di quello del clima o dell'esposizione), sia dal punto di vista produttivo (più di quello della distanza dalle fonti energetiche). Nel caso delle ferrovie, cui è specificamente dedicato questo numero di Archi, esiste una grande mole di studi sugli effetti, per esempio, della costruzione delle stazioni nella città ottocentesca, ed oggi assistiamo alla trasformazione delle stazioni da attrezzature funzionali a luoghi centrali cittadini, come hanno scritto Federica Colombo ed Enrico Sassi, curatori del numero, come segno del rilievo della mobilità nella socialità contemporanea.

L'economia degli insediamenti è sempre stata basata sul movimento delle persone e delle merci. Anche le nuove idee di città elaborate nel secolo scorso, da Garnier a Le Corbusier a Kahn, da Bakema a Niemeyer a Tange, sono delle variazioni, rappresentate nella forma urbana, sul tema della relazione tra mobilità e tendenza insediativa, determinate dalle diverse condizioni storiche e geografiche.

È la mobilità, ci hanno insegnato i maestri dell'urbanistica moderna, che condiziona lo sviluppo ed il carattere degli insediamenti, e le aree metropolitane più evolute e civili sono quelle dotate di trasporti collettivi più frequenti e veloci, per ridurre al minimo i tempi degli spostamenti, e quindi favorirli, stabilendo addirittura una relativa indifferenza e libertà nella scelta, lungo le linee di trasporto, del luogo di lavoro rispetto a quello della residenza.

Tuttavia oggi assistiamo, in molte tra le aree più popolate del continente, al rovesciamento di questa tendenza, o al fallimento dell'equazione ed al prevalere di quella di segno opposto: gli insediamenti si disperdono sul territorio secondo regole apparentemente non determinate dalla mobilità e la mobilità deve inseguire questa tendenza, con effetti inefficaci e costi insopportabili. Gli insediamenti per la produzione di beni diventano marginali e sono sostituiti da quelli deputati ai servizi, che utilizzano la *rete* come strumento fondamentale di comunicazione. Gli insediamenti residenziali si collocano nei siti più disparati, perlopiù caratterizzati dal basso costo del terreno, che è tale proprio perché privo di relazioni con il sistema dei trasporti, ed il mezzo individuale, costoso ed inquinante, diventa l'unica soluzione per il movimento. Così il territorio perde forma, l'abitazione diventa espressione di nuovi individualismi e lo stesso concetto di *cittadinanza* muta significato, perdendo i connotati della solidarietà sociale. Con ciò non vogliamo dire che bisogna liquidare queste vaste modificazioni territoriali per tornare acriticamente indietro, bisogna invece prendere atto che tutto ciò rivela la criticità degli assetti precedenti e l'inadeguatezza degli strumenti di governo conosciuti. In questa nuova condizione di incertezza, tuttavia, c'è un punto fermo: la necessità di mettere al centro di ogni strategia d'intervento, oltre ai programmi specialistici, il progetto urbanistico (così come continua ad invocarlo Aurelio Galfetti), di pensare ogni trasformazione in termini spaziali, per comprenderne la complessità e saperla governare.