



MIDDEL CITIES

Città medie oltre il policentrismo

a cura di Federica Alcozer

premessa. Città medie ora 8

di Federica Alcozer

introduzione. Middlecities 14

di Mosè Ricci

parte prima. Confronti: Città medie oltre il policentrismo 27

interventi di Alberto Clementi, Nicola Martinelli, Cristina Bianchetti, Aldo Bonomi, Pier Carlo Palermo, Manuel Gausa, Bruno Gabrielli

parte seconda. Ricerche: Piccole capitali 64

Piccole capitali - Federica Alcozer

Piccole capitali creative - Maurizio Carta

Dotazioni culturali d'eccellenza - Alessandra Badami

Sviluppo endogeno e competizione urbana nella Romania post socialista il caso di Sibiu - Giuseppe Cinà

Flussi, identità e accordi. tre dimensioni strategiche per l'area bassanese - Aldo Casciana

Chioggia: il progetto della città turistica - Sabina Lenoci

Spinte spontanee o strategie competitive? Lettura dei processi significativi a Reggio Calabria -

Francesca Moraci, Carmelina Bevilacqua, Celestina Fazio

Per una città dello stretto - Franco Zagari

L'internazionalizzazione del territorio siciliano - Daniele Ronsivalle

parte terza. Ricerche: Sistemi e coalizioni di città 124

Sistemi e coalizioni di città - Federica Alcozer

Governance verticale e policentrismo: lezioni e criticità in vista delle nuove politiche di coesione - Ignazio Vinci

Reti di città e sistemi metropolitani nella programmazione italiana degli anni sessanta
Cristina Renzoni

Quale governance per la città (di mezzo)? Da democrazia rappresentativa a democrazia partecipativa? - Franca Balletti Silvia Soppa

Le città intermedie della Sicilia occidentale: trasformazioni e opportunità di sviluppo
Domenico Costantino, Raffaella Riva Sanseverino

Sistemi e coalizioni di città in Sicilia: le sinergie messe in campo dalla città di Siracusa
Marilena Orlando

Il sistema urbano calabrese tra isolamento e policentrismo - Natalina Carrà

Il ripensamento dei modelli per le città medie europee. new towns, città satelliti, villes nouvelles
Dunia Mittner

Il sistema policentrico toscano nelle reti globali Chiara Agnoletti, Rita Allegrini, Giulio Giovannoni
Densificare le aree metropolitane? Le frange urbane come città potenziali. il caso del nolano
Michelangelo Russo, Giuseppe Guida, Enrica Papa

Il sistema dei contropoli come strategia di sviluppo territoriale Annunziata Palermo, Mauro Francini

Le metamorfosi dell'organizzazione urbana del Piemonte: evidenze empiriche Giovanni A. Rabino
Policentrismo "virtuoso" e ruolo delle città nella visione del piano di indirizzo territoriale 2005-
2010 della toscana Giuseppe De Luca

Multi/middle/cities nella Calabria urbana dei prossimi anni - Pino Scaglione con Donatella Cristiano
e Vincenzo Cribari

parte quarta. Ricerche: Provincia felix 216

Provincia felix - Federica Alcozer

Isole – un possibile modello analogo Stefania Staniscia

Strategie di sviluppo e costruzione sociale della territorialità nelle città medie Simonetta Armondi
Imago (non) urbis molisii – Luciano De Bonis

Il sistema delle Madonie in provincia di Palermo: un modello inedito e alternativo alla metropoli.
Giuseppe Abbate

Costruire "politiche per connettere". Scenari condivisi per i territori del vicentino Paola Pucci

Shrinking middlecities, programmare l'abbandono Paola Cannavò, Simona Stortone

Vanishing landscape e foreste abitabili - Mariavaleria Mininni, Luigia Capurso

I_Space Chiara Rizzi

Strategie di sviluppo della Provincia di Ferrara - Massimo Angrilli

Antinapoli. città oscura. Tracce emerse e costruzione occulta di un sistema urbano - Fabrizia Ippolito

parte quinta. Confronti: Indirizzi per l'azione sostenibile 266

interventi di: Curzio Maltese, Pio Baldi, Afonso Rui Braz, Ariella Masbounji, Rosaria Amantea,
Salvatore Vozza

riferimenti bibliografici 290

una disciplina territoriale prevalentemente centrata sulle questioni paesistiche e ambientali, tralasciando il governo delle funzioni strategiche caratteristico degli Schemi strutturali. Non si può non sottolineare il carattere involutivo di questa riforma, che rende ancor più necessario il ricorso a strumenti di governance a geometria variabile come i piani strategici. Strumenti che affrontano sì alcune questioni fondamentali – come quella del coordinamento intersettoriale, della costruzione del consenso e del reperimento delle risorse – ma che trattano spesso solo in superficie le problematiche territoriali.

(FIG.1)



(FIG.2)



(FIG.1) Popolazione nelle Aree Urbane Funzionali (FUA)
(FIG.2) Dinamiche demografiche 1991-2001

DENSIFICARE LE AREE METROPOLITANE? LE FRANGE URBANE COME CITTÀ POTENZIALI. Il caso del nolano

**MICHELANGELO RUSSO
GIUSEPPE GUIDA
ENRICA PAPA¹**

Condizioni che cambiano I dati di crescita del nostro territorio degli ultimi venti anni dimostrano che l'espansione urbana non è un'esperienza conclusa, ma ha solo mutato di segno, attraverso processi non pianificati, frammentari e diffusi di produzione urbana. Processi spesso privi di ogni attenzione ai valori contestuali o addirittura fuori dalle regole dei piani, che hanno generato forme territoriali presenti ad ogni latitudine del nostro territorio nazionale, che assumono forme diverse e non prive di problematicità dal punto di vista urbanistico, ambientale e sociale. L' "arresto della crescita" è dunque una retorica confutata dall'aumento indiscriminato di "dispersione insediativa" in aree agricole, in zone polarizzate da nuclei industriali o da "aree sistema", lungo i tratti costieri, negli interstizi liberi delle aree urbanizzate e metropolitane; una dispersione che depaupera il territorio e i suoi valori insediativi e ambientali: consuma suolo, rende inefficace il sistema di trasporto pubblico, cioè indebolisce un sistema pubblico da intendersi come spina dorsale di insediamenti urbani compatibili. A fronte di questi fenomeni in continuo movimento, gli strumenti urbanistici e territoriali riducono progressivamente le espansioni insediative, come si riscontra nei più recenti piani regolatori che interessano città metropolitane e come, più in generale, viene ribadito dagli strumenti di pianificazione di area vasta e di tutela del paesaggio, che, con difficoltà, tentano di orientare strategie operative in grado di temperare sviluppo, trasformazione e conservazione. In questo quadro giocano un ruolo determinante le infrastrutture della mobilità, come potenziale sistema di interconnessione tra territori e sistemi di centralità che, nelle aree metropolitane – ridisegnando la nozione di contiguità e di prossimità –, contribuiscono a limitare il carattere di "perifericità" che caratterizza gli insediamenti della dispersione. Partendo da queste riflessioni e dallo studio di metodologie riferite al Transit Oriented Development, il lavoro propone un approfondimento di un'area della conurbazione napoletana, il nolano, dove un territorio a bassa densità mostra la potenzialità di trasformarsi in "città media" attraverso un sistema di strategie mirate all'interconnessione con nuove infrastrutture, al rafforzamento delle centralità e della qualità dello spazio di relazione, alla valorizzazione delle connessioni ecologiche e ambientali, al rafforzamento della mixité e dell'integrazione tra le funzioni portanti del telaio insediativo metropolitano. Il territorio che prendiamo in esame può essere scomposto in una struttura da interpretare in base alla società locale, ai caratteri dell'insediamento, alle relazioni con le infrastrutture, alla presenza di emergenze storico-ambientali, di funzioni attrattive, etc. Questa disamina potrebbe condurci alla definizione di un modello di densificazione "temperato", che utilizzi la "densificazione insediativa", sul modello TOD, come strumento da inquadrare entro i principi di uno sviluppo integrato.

Pratiche, strumenti e vision per un'innovativa "costruzione di territorio urbano": il Transit Oriented Development I processi di diffusione e dispersione insediativa, la crescente crisi da congestione,

¹ Lo studio oggetto di questa riflessione è frutto di un lavoro comune degli autori, che hanno curato insieme l'"introduzione"; in particolare Enrica Papa ha curato il par. 2, Giuseppe Guida il par. 3, Michelangelo Russo il par.4.

i consistenti investimenti in infrastrutture di trasporto su ferro in ambito urbano e regionale sono elementi chiave che hanno contribuito alla diffusione di teorie e pratiche per uno "sviluppo urbano orientato al sistema di trasporto pubblico su ferro": il Transit Oriented Development (TOD). Questo termine, introdotto per la prima volta da Calthorpe nel 1993, sintetizza teorie e metodi volti a favorire uno sviluppo metropolitano policentrico i cui poli sono i Transit Villages ovvero comunità urbane ad alta densità e mixité funzionale intorno alle stazioni della rete su ferro. Per controllare la diffusione urbana e lo sprawl, il TOD assegna al trasporto su ferro un ruolo chiave nelle forme di organizzazione e trasformazione urbana: gli interventi sulle linee e sulle stazioni possono svolgere un'azione di volano alla riqualificazione ambientale e alla ricucitura dei tessuti urbani esistenti. Gli effetti positivi legati al TOD (Arrington e Parker, 2001) sono innanzitutto a vantaggio delle agenzie di trasporto pubblico e delle amministrazioni locali con una crescita degli spostamenti, a cui consegue un incremento diretto dei guadagni; inoltre è dimostrato da numerosi studi (Cervero e Duncan, 2002; Huang, 1996) come questo tipo di interventi possa generare processi di value capturing, ovvero di incremento dei valori immobiliari e dei suoli per diverse destinazioni d'uso, che determina un potenziale incremento dei ricavi per le amministrazioni locali attraverso le imposte comunali sugli immobili. Infine un ulteriore vantaggio per le amministrazioni consiste nel rafforzare le relazioni istituzionali tra i diversi enti ed agenzie coinvolte nel processo decisionale e nella fase di trasformazione. Inoltre i benefici del TOD comprendono la riqualificazione di aree degradate della periferia, il miglioramento delle condizioni di traffico in aree congestionate, la riduzione di consumo di suolo legata alla diffusione incontrollata e infine uno sviluppo economico ed un aumento della competitività del sistema territoriale. D'altra parte negli Stati Uniti le applicazioni del TOD non sempre hanno condotto agli effetti sperati: gli interventi di densificazione intorno alle stazioni suburbane e periferiche, non inseriti in un piano complessivo territoriale, possono infatti portare alla costruzione di quartieri dormitorio e alla delocalizzazione di residenti dai centri urbani centrali. Il successo delle pratiche di TOD negli Stati Uniti, come dimostrato in molti casi di studio (Porter, 1997), dipende dal dinamismo del mercato immobiliare e quindi dalla efficacia delle politiche pubbliche nel coinvolgere investitori privati nelle trasformazioni delle aree di stazioni. Gli esempi di TOD di maggiore successo sono infatti quelli nei quartieri centrali direzionali delle grandi capitali americane come San Francisco e Oakland a seguito della costruzione del sistema di trasporto su ferro BART. Per quanto riguarda gli esempi di trasformazione di aree di stazione in contesti suburbani, un esempio di successo è quello di Vancouver, in cui la forte crescita demografica ed un piano regionale che ha definito alti valori di edificabilità nelle aree adiacenti alle stazioni, hanno contribuito allo sviluppo di quattro poli urbani. La risposta europea ai TOD è stata proposta nel 2002 dal RICS (Royal Institution of Chartered Surveyors) in Gran Bretagna con la pubblicazione del primo studio sulle Transport Development Areas

(TDA) in cui si propone un metodo per l'applicazione dei TOD in Inghilterra ed un'articolata rassegna di pratiche di successo. Lo studio (RICS, 2000) definisce le TDA come un nuovo approccio integrato tra il governo della mobilità ed il governo delle trasformazioni urbane che ha applicazione nei nodi del trasporto pubblico e in tutti i luoghi strategici ad elevata accessibilità. Nel documento si fa riferimento alla necessità di integrare gli strumenti per la pianificazione urbana e gli strumenti per il governo della mobilità alle diverse scale territoriali, tenendo conto delle particolari situazioni di contesto in cui le aree di stazione sono inserite. Sin dalle prime definizioni è evidente la differenza tra l'approccio Statunitense e quello Europeo: mentre i TOD sono legati a particolari interventi di trasformazione non sempre contestualizzati nel quadro normativo di riferimento e nel sistema territoriale di appartenenza, lo studio inglese fa riferimento ad un nuovo "TDA approach", ovvero ad un nuovo modo di interpretare, orientato a trasformare, le aree urbane ad alta accessibilità. Questo, in termini operativi, è stato tradotto nella definizione per ogni livello di pianificazione (nazionale, regionale e locale) di strategie, linee guida, metodi e tecniche per seguire e mettere in pratica i principi del nuovo approccio alla pianificazione integrata. Uno dei rischi legati alla mancanza di una procedura condivisa ai diversi livelli amministrativi consiste in un abbassamento della qualità degli interventi alle diverse scale territoriali; la mancanza di un coordinamento nella fase decisionale ed un'eventuale incoerenza tra i piani di trasporto ed i piani urbanistici può comportare che le scelte legate a logiche infrastrutturali siano indirizzate ad un approccio prevalentemente settoriale, con una scarsa attenzione alle interazioni con il territorio.

Un caso di potenziale densificazione/trasformazione nel "sistema territoriale" nolano Leggere il territorio dell'area metropolitana di Napoli secondo l'immagine dell'incompletezza della sua struttura multipolare, consente di cogliere almeno due caratteri comuni ad altri sistemi metropolitani europei: da un lato la vocazione ad un inserimento più compiuto nella dimensione sovra-regionale e sovranazionale; dall'altro, la volontà di fare emergere le individualità locali e le potenzialità dei singoli ambiti territoriali, che si formano attorno a coalizioni territoriali, verso comuni obiettivi di sviluppo. I piani e le recenti politiche per il territorio e le infrastrutture, stanno agendo sul sistema della mobilità (in particolare, quella sul ferro, con il progetto di Metropolitana Regionale), favorendo l'innesto nel territorio metropolitano di funzioni diversificate con elevata capacità di attrazione, e riconoscendo come indispensabile la presenza di aspetti legati alle morfologie dei territori e dei paesaggi, ma anche a fattori immateriali quali gli aspetti estetici, simbolici, storici. Ciò contribuisce all'identificazione della società locale, attraverso i caratteri delle nuove centralità e dei nuovi aggregati "medi" metropolitani (Provincia di Napoli, 2005), rilanciandoli sul piano della competitività alle diverse scale. Il caso di studio proposto tratta il tema di un progetto urbano per un ambito del sistema

nolano, che gravita su Napoli alle spalle del Vesuvio, ed è caratterizzato dalla presenza di grandi assi infrastrutturali, centri logistici e Aree di Sviluppo Industriale. Inquadrate nel contesto territoriale del Sud delle Penisole, questo sistema urbano, che va da Pomigliano d'Arco fino a Nola (per arrivare a Cimitile, Camposano, Cicciano) è posizionato nella parte occidentale della grande "piattaforma territoriale strategica" Napoli-Bari. Attualmente l'area si trova lungo una vera e propria "direttrice" che, dai comuni contigui alla città centrale, tende a collegare a Nord-est l'area napoletana all'avellinese (Ferraioli, 2003). Tale ruolo di "snodo" tra realtà territoriali diverse, ha generato una struttura urbana consolidata attorno ai grandi assi di comunicazione, integrando uno sviluppo di tipo agricolo con uno industriale e di piattaforma logistica di rango nazionale, sfruttando il favorevole posizionamento geografico. L'area è interessata dal progetto di raddoppio e interrimento della tratta Scisciano-Nola della linea Circumvesuviana, rete ferroviaria che rappresenta l'ossatura del trasporto pubblico locale dell'intera area. Nel quadro della nuova programmazione e pianificazione, per questo studio si sono presi in considerazione gli indirizzi e i criteri del recente preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale riferiti alle valutazioni circa la dimensione e la localizzazione di ulteriori insediamenti residenziali. Il PTCP, nel selezionare ambiti di densificazione residenziale, ha elaborato due criteri essenziali: quello della integrazione con gli obiettivi di riqualificazione insediativa dei contesti e quello della prossimità a stazioni del sistema dei trasporti su ferro, esistente, programmato o con possibilità di integrazione, fermo restando il vincolo di non intaccare aree pregiate per l'alto livello di biodiversità (Provincia di Napoli, 2005). In questa strategia il PTCP include il sistema-nolano², individuando aree di possibile densificazione nelle aree adiacenti ai centri minori. Per il piano, la presenza di insediamenti edilizia residenziale pubblica (ERP) tra un centro e l'altro, è il "sistema" attorno al quale effettuare interventi di densificazione ed incremento di densità, sia integrando gli insediamenti residenziali pubblici, che le aree parzialmente edificate adiacenti. Nella lettura di questo territorio, la ferrovia emerge quale barriera che ha tradizionalmente frammentato e reso difficile l'accessibilità al centro di Nola, con una serie di passaggi a livello che creano forti criticità e inevitabili rallentamenti nel sistema di circolazione locale. La stessa ampia area della stazione, oggi si configura come un precario nodo di intermodale e di accesso alla linea, un luogo ampio ma recintato e separato dal tessuto urbano, un detrattore piuttosto che una centralità nel debole sistema pubblico cittadino. Il progetto di interrimento della linea rende disponibile il rilevato come elemento lineare di continuità e come collegamento oltre che funzionale anche morfologico, di realtà attualmente segmentate e disconnesse. Il rilevato può assumere la valenza di "dorsale pubblica", di elemento di collegamento con funzione e forma di boulevard pedonale e ciclabile che potrebbe costituire una risorsa urbana strategica per una complessiva riqualificazione dello spazio pubblico nel centro di Nola e degli ambiti limitrofi, attraverso azioni quali:

² Gli altri possibili ambiti di densificazione sono: la direttrice Pomigliano-Scisciano, l'area ad oriente tra Poggiomarino e Striano, quella nord-occidentale nell'intorno di Varcaturò.

- Collegamento con funzioni attrattive (interporto di Nola, aree ASI, sistema autostradale, etc.);
- Accessibilità al centro storico (attraverso il rammaglio con gli antichi tracciati urbani, ora in parte interrotti o inagibili);
- Creazione di un sistema di spazio pubblico (pedonalità e pista ciclabile) che sia in grado di collegare risorse ambientali del territorio agrario e grandi risorse archeologiche presenti nell'area²;
- Ridisegno della stazione, attraverso il suo interrimento e la sua integrazione con parcheggi e come volano della riqualificazione del vicino grande vuoto urbano centrale, dell'area del campo sportivo e di un grande manufatto dimesso.

In questa strategia generale di riqualificazione urbana, è stata poi pensata una densificazione mitigata, in particolare collegata e indotta dalla costruzione delle nuove stazioni di Strocchia e Feudo, da affiancare a quelle esistenti di Nola e Saviano, con l'intento di ricucire le trame del territorio agricolo storico, i frammenti di tessuto insediativo e di coordinare le previsioni dei diversi Prg, con l'obiettivo di dare vita ad un tessuto urbano multifunzionale e interconnesso con il sistema territoriale. Si è considerata, inoltre, la necessità di una mixité funzionale che possa riprodurre un "effetto-città", con servizi di rango di quartiere, per utilizzare le risorse locali come motore di promozione dell'area e di sviluppo economico. Ci si riferisce, in particolare, alla presenza, lungo questo stesso asse urbano, di ampie aree archeologiche da Nola a Cimitile, attualmente sottoutilizzate o inutilizzabili ai fini turistici e di studio. I benefici economicamente quantificabili, connessi questo tipo di intervento integrato sul sistema di trasporto ferroviario e nell'ambito urbano attraversato dall'infrastruttura, sono essenzialmente legati ai processi di value capturing ovvero a fenomeni di incremento dei valori immobiliari per gli edifici a destinazioni d'uso residenziale che ricadono nell'area di influenza della stazione. In particolare l'interramento del binario e la realizzazione della nuova stazione consentono la ricucitura, attraverso la realizzazione di un parco lineare, di spazi aperti attualmente disconnessi, e di aree a grande valenza archeologica. In questo modo l'intervento infrastrutturale costituisce una condizione per la trasformazione e la riqualificazione urbana, nonché l'avvio di un processo di valorizzazione degli immobili esistenti nell'area, con legami strutturali con le forme ed i valori dell'ambiente, del territorio storico, della società locale. Il sistema infrastrutturale ampio e completo che consente connessioni con le "reti lunghe", i grandi hub della logistica, le Aree di Sviluppo Industriale, ampie aree con una viva vocazione agricola, la rete dei centri storici, aree archeologiche ancora da rivalutare, può consentire una migliore qualità della vita lontano dalle aree sature della conurbazione napoletana, configurando quest'area come potenziale città-media, ancora incompiuta. Solo un progetto di territorio capace di lavorare su una nuova forma urbis, disegnata su un

³ Il territorio dell'attuale città di Nola, ad esempio, era abitato già in epoca preistorica dall'antico ceppo indigeno Opico-Osco, (i primi ritrovamenti risalgono all'età del bronzo XIX-XVII sec. a.C.) e vede il formarsi del suo primo nucleo abitativo intorno al VII sec. a.C. Tutta l'area conobbe un notevole splendore tra il VI ed il V sec. a.C., come è testimoniato dai corredi delle tombe dei membri della classe dirigente della Città riportate alla luce da varie necropoli rinvenute nella pianura. Le comunità indigene, rinfoltite da popolazioni sannitiche provenienti dalle montagne, stimolate dalle culture più avanzate degli Etruschi e dei Greci con le quali si integrarono, iniziarono un processo di aggregazione politica e culturale che culminò nel formarsi del "Popolo dei Campani". Nel 438 a.C. circa, Nola, con Capua, diventò il più importante centro Etrusco del meridione, fino a diventare una città alleata dei romani, conservando una propria autonomia.

rapporto innovativo tra preesistenze e nuovi usi, può essere in grado di dare vita ad una middle-city in linea con le esigenze e le aspettative delle comunità locali.

Conclusioni: rischi e risorse di una "densificazione artificiale" Alcune riflessioni sul modello della "densificazione artificiale", consentono di rilevarne i rischi e le potenziali risorse di processo, per formulare criteri e indirizzi operativi, che trovino praticabilità nella nostra realtà sociale e urbana. Produrre nuovi insediamenti nella logica TOD (di prevalente valorizzazione fondiaria), anche se giustificata dall'attesa di "effetti" di limitazione dello sprawl e di "compattazione" della "città dispersa", è una pratica che rischia di innescare meccanismi di crescita artificiale senza legami con il contesto, con i caratteri strutturanti del territorio, sia morfologici (struttura dei segni e delle permanenze insediative) che sociali. Gli esiti urbani, ottenibili in questa logica, rischiano di scadere nella tipologia residenziale suburbana della gated community (presenti, oltre che negli Usa, in alcune parti d'Europa), come forme di insediamenti collettivi basati sulla segregazione e sulla chiusura al territorio, replicando fenomeni di costruzione della città che non appartengono alla nostra società e non si addicono al nostro territorio. È indispensabile, quindi, che queste scelte siano indirizzate attraverso una logica di coerenza territoriale di scala più ampia, e si confrontino con esigenze e domande in grado di rappresentare una molteplicità di soggetti, in una logica di co-pianificazione. Ogni "geografia" di nuove densità va definita, in sostanza, in relazione a quadri di riferimento territoriale definiti dagli strumenti di pianificazione di area vasta, al fine di delineare le coerenze con il territorio e con le strategie esistenti: dovrà collocarsi in un quadro di interazione che ne garantisca il consenso istituzionale e sociale. La forma delle relazioni sociali, l'intensità e la frequenza degli incontri – intesi come il "riunirsi dei corpi nello spazio" – il loro carattere, la loro valenza simbolica possono configurare i luoghi collettivi dello spazio pubblico: la capacità di tradurre i valori di interazione sociale in luoghi costruiti, vuol dire contrapporre densità a dispersione (Russo, 2006). La densificazione deve seguire la logica della costruzione di centralità aggregate alla struttura policentrica del territorio, dove le forme di specializzazione funzionale devono fare spazio a forma di equilibrata integrazione tra funzioni e spazi di innovazione, di connessione funzionale, di mixité sociale. Questi possono essere alcuni elementi di critica e di correzione di un modello di densificazione perseguito in modo "settoriale", proponendosi come passaggi di una metodologia per un "progetto integrato del territorio". È necessario riflettere sulla costruzione di nuova città, su forme praticabili e sostenibili di espansione insediativa intesa quale azione in grado di produrre benefici legati alla riqualificazione delle aree di dispersione (intendendo così l'espansione in termini di "densificazione"), e soprattutto come previsione in grado di dare un orizzonte di compatibilità ambientale e valorizzazione paesaggistica a scelte che riguardano il progetto di nuove infrastrutture, la produzione di nuove densità residenziali,

l'organizzazione di nuove funzioni attrattive e polarizzanti. Prevedere nuove – temperate e studiate – pratiche di “densificazione”, vuol dire rispondere ad una domanda reale, talvolta regolando azioni spontanee ed abusive, ma soprattutto lavorando per un grande e innovativo progetto territoriale di riqualificazione e organizzazione dei fenomeni più frammentari e diffusivi di urbanizzazione a bassa densità. Come nel caso del nolano, le pratiche di “costruzione di nuova città” da un lato consentono di assecondare fenomeni di crescita in atto e di rispondere alla domanda sempre più presente di nuovi insediamenti, dall’altro di ipotizzare una “densificazione” in una logica di infill, come azioni di riqualificazione territoriale e come progetto di aree a bassa densità insediativa che, muovendosi attorno ai processi di sviluppo, generano “città medie” con densità equilibrate, infrastrutture e servizi di rango metropolitano in grado di elevare la qualità del “capitale fisso sociale”. Il governo della densità determina inevitabilmente la dialettica tra un approccio “riformista” e un approccio liberista: tocca – in altre parole – un punto nodale del conflitto tradizionale che si consuma nella teoria e nella prassi della pianificazione territoriale: cioè il rapporto tra piano e mercato. Privilegiando la città densa e compatta si premiano i valori che si riconoscono nel patrimonio urbano esistente; privilegiando la bassa densità si premiano gli attori che hanno prevalenti interessi di produzione. Tali logiche vanno gestite entro un quadro territoriale di pianificazione, dove il pubblico (attraverso il piano) abbia capacità di coordinamento e di indirizzo, ed il privato, attraverso le regole del mercato (così come nella prassi più recente dei programmi complessi, etc.) abbia il ruolo di sorreggere azioni innescate da risorse pubbliche e di conferire creatività ai processi di rigenerazione territoriale. Pianificare la “densificazione” vuol dire leggere e localizzare una domanda di “nuovo territorio” che deve partire dai soggetti locali, e deve trovare forma entro le strutture che di un territorio rappresentano l’identità, attraverso la costruzione condivisa di innovazione dello spazio locale.

(FIG.1)



(FIG.2)



(FIG.3)



(FIG.1) Sistemi di trasporto intermodali come struttura portante dello sviluppo urbanistico (Fonte: Urban Task Force, 1999)
 (FIG.2) Interventi di densificazione nel sistema urbano del nolano
 (FIG.3) Stralcio dell'ipotesi progettuale nel centro di Nola