

# **Anticipare il presente**

Gian Paolo Corda

A tutti gli studenti  
di questi bellissimi anni

**Gian Paolo Corda**

# **Anticipare il presente**

Il ruolo del disegno urbano  
nella città contemporanea

## **Quaderni di disegno urbano**

**Gian Paolo Corda**

Via Venini, 24

20127 Milano

Tel. +39 02 28040042

Fax +39 02 2615266

e-mail: gianpaolo.corda@studiocorda.it

**Laboratorio di Disegno urbano  
e Progettazione Macrourbanistica**

Via Bonardi, 3

20133 Milano

Tel. +39 02 23995526

Fax +39 02 23995435

e-mail: gcorda@polimi.it

**A cura di**

Fabrizio Bonomo

**Grafica**

Vincenzo De Rosa

**Libreria CLUP srl**

Via Ampère, 20 - 20131 Milano

Tel. +39 02 70634828

Fax +39 02 70634833

e-mail: clup@galactica.it

© Copyright Libreria CLUP srl

É vietata la riproduzione non autorizzata,  
anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata,  
anche ad uso interno e didattico.

Prima edizione

Finito di stampare nel mese di ottobre 2005

da Edizioni Tecnos srl

Via Rucellai, 23 - 20126 Milano

---

# Sommario

- 6 Una visione nuova della città

## **Milano**

- 18 Lo sviluppo di Milano e i disegni urbani implicati
- 22 Milano e il problema degli approdi dell'Alta Velocità ferroviaria
- 30 Un nuovo Passante? Il collegamento ferroviario Certosa-Romolo
- 44 Costruire la città. Riscoprendo le ragioni di un luogo: sito di Pagano
- 50 Uno scenario di trasformazione sulla Milano dei Bastioni
- 56 Per un nuovo uso di città tra il Parco Sempione e il Duomo di Milano

## **Policentrismo Lombardo**

- 64 Il perfezionamento del Sistema Urbano
- 68 Una nuova "stazione della Brianza" tra Seveso e Meda
- 80 Progetto per il lago Superiore della città di Mantova
- 90 Il progetto dell'università a Novara come nodo di policentrismi urbani e regionali
- 100 Nuove centralità urbane: il caso della Fossati Lamperti a Monza
- 110 Nuovi luoghi. Progetto per un centro d'interscambio a Gessate

## **Città-porto**

- 126 Morfologia e progetto delle Città-Porto
- 128 Straordinaria ordinarietà per Genova
- 138 L'identità urbana ritrovata: una nuova stazione per Bari
- 148 La porta del corridoio plurimodale sardo continentale di Olbia-Golfo Aranci
- 158 Un Parco scientifico tecnologico a Porto Torres

## **Alpi e Pirenei**

- 168 La consapevolezza della città transfrontaliera
- 172 Innovazione e modernità per l'area urbana retica
- 182 Il perfezionamento delle aree urbane trentina, alto atesina e tirolese: un progetto per la nuova università transfrontaliera
- 192 L'area transpirenaica della Catalogna

## **Appendici**

- 202 Bibliografia

## Una visione nuova della città

**A**ttaverso il racconto di queste tesi di laurea svolte dagli anni Novanta ad oggi si coglie il senso complessivo di una ricerca che ruota attorno ad un certo modo di concepire il progetto urbano nei suoi inevitabili rapporti da un lato con l'architettura e dall'altro con quel fenomeno complesso che è la città. Questi lavori danno anche la misura di uno sviluppo di questa ricerca che molto deve al confronto con tanti della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano che per me sono stati maestri, primi tra tutti Lucio S. D'Angiolini, Giulio Redaelli, Enrico Mantero, Virgilio Vercelloni.

La scelta delle tesi qui presentate, tra le oltre settanta seguite come relatore, è ricaduta essenzialmente su quelle dove specifico è stato l'impegno a sperimentare un disegno urbano attento ad avanzare proposizioni predittive su alcuni aspetti della città contemporanea.

Un assunto può dirsi scientifico solo se ha capacità di previsione degli eventi, e raramente l'urbanistica è stata capace di prevedere e anticipare il futuro. Il suo successo ha troppo spesso confidato in risultati non collocati nel tempo e quindi non direttamente verificabili. Così l'osare l'anticipazione di scenari a breve è un esercizio rischioso, soprattutto se alieno ad un pessimismo basato sull'alto tenore di irreversibilità dei processi in atto, in quanto anticipazione di un futuro misurabile.

La sfida di queste tesi è quella appunto di volersi misurare con i processi reali così da anticipare un futuro, oggi presente, confidente nel fatto che, oltre i processi in atto, occorra guardare ad una dimensione della città che si misura con il metro dei processi di lunga durata; che, oltre ogni irreversibilità apparente, la sua storia non può essere ricondotta al prodotto di azioni individuali, più o meno consapevoli o di un gruppo ristretto di amministratori, o di speculatori, ma si dimostra come effetto di bisogni e tendenze della popolazione, come gioco di forze collettive non unitarie (Bloch, 1929).

In alcune regioni urbane europee, come nell'area urbana milanese-lombarda, nel Randstad olandese, nella regione del Rhein-Rhur, è la lettura di questi processi che consente di delimitare temporalmente, e quindi di storicizzare, il processo conurbativo tra polarità urbane, così da prevedere quale politica di interventi occorra, per evitare gli errori di un processo che non potrebbe produrre, a nessuna condizione, i caratteri di area metropolitana come per Parigi, Londra o Berlino.

Una politica di interventi attenta a restituire di senso realtà urbane grandi e piccole, che traggono il massimo di razionalità nel rimanere distinte pur nell'interagire fortemente le une con le altre, ad attualizzare una forma urbana antica, che sempre più nelle sfide che si avanzano alla civiltà urbana si rivela strutturalmente funzionale e fortemente espressiva nel disegno di assieme, prima ancora che intrinsecamente sostenibile..

Anticipare il presente significa, per queste tesi, aver prefigurato degli scenari risultati praticabili nel medio periodo, che danno il senso di una strategia di lungo termine: ciascuna di esse lo fa a suo modo e con diverso riscontro, ma tutte attraverso la pratica del disegno urbano o, meglio, di un particolare modo di intenderlo attualizzato alle occorrenze dell'oggi.

### Progettare nella partecipazione

Le tesi hanno un retroterra comune: nascono dallo sviluppo concettuale di altre tesi sulla città contemporanea realizzate all'inizio degli anni Settanta – seguite insieme con Lucio S. D'Angiolini – che si caratterizzavano soprattutto per essere attente a cogliere, attraverso la lettura della fenomenica urbanistica, i “fatti di struttura” che condizionano lo sviluppo della società, e della città come sua massima espressione. In esse erano chiari i termini di una progettazione urbanistica che derivasse, invece che da preconcepita teoria, da una osservazione della fenomenica urbana, analogamente a come già era parsa l'urbanistica a Marcel Pöete che la leggeva soprattutto come “scienza dell'osservazione” (Pöete, 1929).

Dall'osservazione dei fatti insediativi lombardi, D'Angiolini aveva colto nei primi anni Sessanta i segni, progettualmente operabili, del fenomeno di un'inversione della tendenza insediativa tra la grande Milano e i poli esterni della Regione. Da qui nasceranno “i fondamenti, radicati nell'osservazione critico-sperimentale e storica dell'idea e della proposta della città policentrica regionale” (Vercelloni, 1987). Quelle tesi si misuravano tutte con la necessità di valutare criticamente ogni forma di pianificazione territoriale o urbana, elaborando, all'occorrenza, modelli previsionali quali quelli che, a partire dal 1965, elaboravano ipotesi a medio termine (1975) e a lungo termine (1985) per la tendenza insediativa e la maglia dinamica in Lombardia (Canella, 1966), formalizzando i risultati dei suoi studi, poi portati nell'insegnamento in Facoltà di Architettura.

Quell'inversione di tendenza suggeriva la possibilità di costruire politiche per il rafforzamento delle polarità urbane di corona al capoluogo lombardo e anticipavano la necessità di una ri-centralizzazione resa oggi evidente dal degrado dei paesaggi urbani e dall'irrazionalità conseguente del sistema dei trasporti, soprattutto individuali, frutto di una dissennata politica che ha favorito la pervasività degli insediamenti sul territorio.

Quelle tesi insegnavano, inoltre, quanto fosse necessario che i progetti si sviluppavano "nella partecipazione", per lo stesso avanzamento disciplinare, e, insieme, fossero il segno di un impegno e di una consapevolezza "civile", traccia di un pensiero riformatore che vedeva come la "città fosse una vera e propria scuola per gli abitanti, che educasse a vivere in modo consapevole del proprio passato responsabile del proprio futuro".

Tesi che mobilitavano le coscienze degli studenti sui grandi temi: la casa come servizio sociale, i trasporti come strumento per orientare e indurre la tendenza insediativa, lo sviluppo delle aree arretrate del Paese per favorire una perequazione dei redditi a livello nazionale. Tesi che ardivano la formulazione macroeconomica e ne facevano discendere come necessaria la costruzione di un "mercato alternativo", fuori dal tritacarne dell'economia monetaria e insieme dal burocratismo dell'economia collettivista (D'Angiolini, 1982).

In molte di quelle tesi si intravedevano già i modi di un certo intendere il disegno urbano e D'Angiolini ne faceva intendere, se non le forme, la necessità (D'Angiolini, 1970).

Così, insieme alle analisi sul rapporto tra reddito e popolazione e flussi (di traffico) e tendenza insediativa, ogni tesi proponeva il tema della necessità di comprendere i modi della costruzione del paesaggio, visto come immenso deposito di fatiche, e del paesaggio cercava di cogliere i nessi con l'identità collettiva delle comunità.

Il tramite con il sociale, soprattutto per chi lo volesse intendere fuori di ogni ideologismo, era diretto e rendeva urgente la necessità di perfezionare i modi dell'insegnamento, tarando e rendendo disponibili a ciascuno studente, in maniera "ragguagliata per tutti all'orizzonte e al livello necessari, gli strumenti conoscitivi"; si privilegiavano quelli di tipo "ostensivo operativo entro i gruppi di lavoro (problematica-

mente impostati la dove si riveli massimo l'interesse dello studente), finalizzando tali modi a rendere partecipe ogni studente dei problemi, da quelli immediati (o di mestiere) a quelli di generale sintesi concettuale".

Con il 1969, infatti, e la liberalizzazione degli accessi all'università tutto cambia: dall'essere università di elite, frequentata solo dai figli dei laureati, diventa università di massa. Prima, come osservava Umberto Eco, "salvo rare eccezioni, chi studiava aveva tutto il tempo a propria disposizione", poteva essere seguito con calma, le lezioni erano prestigiose conferenze cui seguivano "distesi seminari, dieci, quindici persone al massimo" tra gli studenti più interessati e professori e assistenti, poi vi arrivano studenti di tutte le classi, provenienti da tutti i tipi di scuola media.

Ciò si traduceva nell'impegno di quella didattica di massa dedicata agli studenti-lavoratori del "turno serale" (un'università non diversa da quella diurna e certamente contraria a voler essere "università serale", subordinata e di recupero) e in quella nascevano tesi di laurea, anche di vecchi geometri e di dipendenti pubblici che venivano a prendere una laurea, e ne uscivano, laureati sì, ma toccati da un fuoco diverso. A tutti loro quelle tesi chiedevano "un salto di qualità" e non c'era laurea se non dopo questo cimento che non comportasse di uscirne in qualche modo cambiati.

Quell'esperienza di lavoro collettivo, che si misurava sui temi emergenti nelle "lotte di massa" (casa, sanità, scelte economiche, ecc.), finalizzata a una conoscenza propositiva, si proponeva nella prospettiva di un uso sociale della scuola conseguente ad una coerente modificazione dell'organizzazione produttiva al suo interno.

L'approccio concettuale e operativo coinvolgeva l'uso di metodi e acquisizioni conoscitive da diverse discipline (demografia, macroeconomia, statistica, storia degli insediamenti umani, del paesaggio, economia dei trasporti, tecnica del traffico), si misurava con studi di settore (chimico, siderurgico, energetico, meccanico, ecc.) e con analisi sulle tendenze localizzate, con un approccio di tipo infradisciplinare dell'insegnamento e della pratica progettuale; non esistevano "chiuse teorie disciplinari", anzi se ne rifuggiva, ma "problemi da risolvere", che dovevano essere affrontati usando tutte le metodologie disciplinari utilizzabili e, all'occorrenza, inventandole.

Nelle tesi di laurea di quegli anni il progetto urbanistico era soprattutto attento a individuare, nella partecipazione, gli interventi che fossero capaci di suggerire, ai tecnici e ai soggetti decisori, indirizzi e opportunità di cui si sapessero prevedere gli effetti.

Da alcune esperienze fondamentali, come quella svolta tra il 1967 e il 1969 sull'Università in Calabria, si ricavava il senso "di come alla pratica universitaria potesse offrirsi uno spazio produttivo di elaborazione di ipotesi e di progettazione, diverso da quello dell'esercitazione accademica astratta e in alternativa a quello coperto dall'attività professionale; uno spazio produttivo che sceglie, nelle rivendicazioni, negli enti locali, nei sindacati, negli organismi di base, nelle mobilitazioni, la propria committenza" (Canella e D'Angiolini, 1975). Con due punti di vista diversi, quello della progettazione urbanistica e architettonica, gli studenti, nella didattica e nelle tesi di laurea, si confrontavano, produttivamente.

Il confronto non era sempre facile perché per tutti era difficile uscire dalla logica di offrire risultati, come sosteneva D'Angiolini, "coerenti nella logica interna a ciascuna teoria ma incoerenti in un solo e impossibile sistema teorico".

Per superare la separazione delle due culture, il problema sembrava, soprattutto agli urbanisti, quello di costantemente richiedere un rapporto "di doppio scambio", rifiutando il compito di fornire un quadro urbanistico che facesse da supporto strumentale alla progettazione architettonica, quasi cornice di un quadro, che restando appunto cornice, non riusciva a permeare il progetto architettonico così da leggerne significati ed elementi simbolici entro i quali potesse riconoscersi.

Le tesi progettuali che ne derivavano mutuavano un duplice insegnamento: il primo era quello che veniva a riconoscere come il progetto urbanistico non dipendeva da una sequenza di norme, di regole, di standard, di vincoli, che applicati in modo più o meno creativo portavano alla creazione di un piano, ma piuttosto dal fatto che quelle stesse regole andavano inserite in un quadro di coerenza più generale; il secondo era quello che riconosceva come l'immagine dell'architettura e della città non potesse solo derivare da un'interpretazione capace di cogliere le architetture come grandi episodi emergenti, che dovevano caratterizzare an-

che gli altri impianti urbani, ma che occorreva, piuttosto, tener conto di come queste interagissero con il paesaggio e con una struttura più resistente e profonda, costituita dai rapporti di produzione e sociali, dalle logiche dei settori produttivi, dalle propensioni della tendenza insediativa e dai connessi assetti delle reti di mobilità.

Da qui la necessità di praticare nel progetto un duplice approccio: quello macroubanistico, attento a cogliere i nessi con i "fatti di struttura", a mostrare la complessità della fenomenica e a mettere in evidenza come, in relazione a scenari alternativi di sviluppo, ne derivassero conseguenti scelte alternative di tipo localizzativo, dimensionale e perfino di linguaggio architettonico; quello microubanistico, capace di indagine specifica sui luoghi, sulla loro formazione, sulla comprensione che derivava dalla più generale forma della città, sulle architetture che ne danno la misura e il carattere.

### **Gli elementi di una teoria del disegno urbano**

Le tesi qui presentate custodiscono anche un altro debito culturale, quello che deriva dalla ricerca sviluppata entro il Laboratorio di Disegno Urbano, animato e guidato da Giulio Redaelli e Enrico Mantero, costituito nel 1992 dal Dipartimento di Progettazione dell'Architettura su proposta della Sezione di Progetto Urbanistico. Una ricerca che ha portato a vedere come il disegno urbano possa consentire il riorientamento delle attività standard di progettazione, urbanistica e architettonica, superandone i limiti che le vede operare "in condizioni di separazione-oggettivizzazione delle dimensioni e delle gerarchie dell'ambiente e del paesaggio".

Da queste condizioni discende una critica nei riguardi di un progetto urbanistico mosso soprattutto da una logica deterministica, che considerando ininfluenti gli apporti individuali e collettivi, considera il destino della città già deciso da una necessità storica che porta inevitabilmente a dissolvere lo spazio-tempo della città nello spazio senza tempo della città diffusa e del villaggio globale.

E una parallela critica alla logica di un progetto architettonico, che veda prevalere nei suoi connotati una concezione idealistica in cui le forme vivano una loro vita autonoma, che porta a giudicare "ammissibile" ogni proposta disciplinare, ma per questo implicitamente rinunciando, anche quando fosse pos-



sibile e attuata, ad una sua “attendibilità”, coerente entro uno scenario macroubanistico.

In questa ricerca si costruiscono e si perfezionano le concezioni di “paesaggio urbano di grande scala” e di “paesaggio di scala ravvicinata” cui si applicano le logiche del disegno urbano introducendo connotazioni nuove rispetto alle tradizionali concezioni dell’art urbain e dell’urban design.

Insegna infatti a distinguere le caratteristiche delle diverse realtà urbane e territoriali: tra “ambiente” tout court, come rapporto globale d’una collettività con lo spazio-tempo nelle diverse gerarchie territoriali urbane e non-urbane, “ambiente fisico”, come dimensione fisica ed ecologica dell’ambiente limitato ai fenomeni naturali (a meno che ad eccezione del puro deserto ancora ne sussistano); ma anche tra “ambiente urbano-rurale”, come dimensione urbanistica e architettonica, che comprende le relazioni di accessibilità trasportistica (di persone e cose) e informazionale (di idee e conoscenze) e “paesaggio”, come dimensione sensibile e simbolica dell’ambiente.

Si tratta di connotazioni nuove rispetto all’art urbain e ai suoi metodi di composizione urbana derivanti dalla tradizione della Ecole des Beaux-Arts – di cui si riconosce la persistenza, sottovalutata, nella progettazione urbana del XX secolo – che non si è affrancata da una preponderante dimensione estetica, rinunciando così a ogni riferimento di carattere strutturale, come anche riconosceva Cravagnuolo agli inizi degli anni Settanta (B. Cravagnuolo 1973).

Un modo di concepire nuovo rispetto all’urban design definito da Merlin e Choay come “il campo di attività a mezza strada tra l’attività degli architetti e quella degli urban planners: i primi, gli architetti, interessati alla concezione formale degli edifici e impossibilitati a esercitare un controllo formale sugli spazi adiacenti (costruiti e non) e, tutt’al più, attenti a stabilire una relazione tra i loro progetti e l’intorno, i secondi, gli urban planners, interessati alla ripartizione delle risorse secondo la proiezione dei bisogni futuri” (Merlin e Choay, 1988).

Più vicino semmai, per certi versi e in certa accezione microubanistica, all’urban design nell’accezione di Christian F. Otto, che lo vede come “processo di concezione e di realizzazione degli interventi fisici che consentono di materializzare l’organizzazione formale della crescita urbana attraverso permanenze e cambiamenti”.

È una concezione del disegno urbano a scala microubanistica che costruisce i paesaggi di scala ravvicinata attraverso “l’orchestrazione morfologica e planivolumetrica di un luogo”, percepibile dai comportamenti d’uso; un disegno la cui espressione deriva nella costruzione del rapporto tra le strutture essenziali della città e l’organizzazione del luogo, e il suo valore simbolico dal rapporto tra il sistema delle relazioni che riesce a instaurare con la città e la morfologia urbana entro il quale si iscrive.

Un disegno urbano che vuole costruire, nel contempo, un “paesaggio architettonico”, attraverso “l’orchestrazione tipologica e linguistica” in un luogo specifico: una organizzazione formale che consente di sviluppare una coerente varietà di soluzioni (Redaelli, 1985, 1990, 1994).

Ma c’è anche un disegno urbano di scala macroubanistica, inteso a definire i contorni del paesaggio urbano nel suo insieme, come immagine “della struttura topologica dei luoghi”, percepibile soprattutto dai comportamenti d’uso della complessità relazionale, attraverso i quali si manifesta la struttura profonda dei significati della città.

I suoi contenuti espressivi stanno nel suo perfezionamento, ossia nella interpretazione del rapporto tra la trasformazione dei sistemi di accessibilità e delle mutevoli orbite della tendenza insediativa; esprime valori simbolici nella “gestione delle contraddizioni fra i caratteri della struttura dei significati dell’area urbana e il significato del suo perfezionamento”, ovvero dal rapporto tra la costruzione generale e l’organizzazione dei riconoscibili sistemi (reti di mobilità, programmi edilizi, sistemi fieristici ecc.) anche negli aspetti localizzativi.

Lo sviluppo di questa ricerca porta a individuare come modello obbligato alla costruzione partecipata del disegno urbano, l’auto-coordinamento della pluralità dei soggetti decisori e attuatori, sia nella programmazione, che nell’attuazione, superando ogni altro modello “autoritativo” di tipo istituzionale e ogni prevaricazione di carattere economico, quale la città ha sovente conosciuto nel suo farsi.

Ne deriva come assunto fondamentale che senza la partecipazione dei soggetti decisori ogni disegno urbano contemporaneo risulta impraticabile, in quanto è inattuale quel disegno urbano, di cui la storia ha lasciato qualche traccia, riconducibile a un unico soggetto decisore (il principe) e a

un unico soggetto ideatore (l'architetto demiurgo). Quanto oggi possa, al di là delle dimensioni dell'intervento, realizzarsi per mano di un solo artefice non è riconducibile alla categoria del disegno urbano, ma piuttosto a un fare architettonico, anche di grande scala, che porta a risultati attendibili, difficilmente rapportabili a scenari di sviluppo urbano riconoscibile e condiviso.

### La sperimentazione del disegno urbano

Il disegno urbano così concepito si muove nella consapevolezza che non siano codificabili procedure valide in sé, che ne consentano la pratica, quali che siano i contesti e le condizioni materiali. Si muove, quindi, fuori di un'inattendibile autonomia disciplinare costituita di limitative certezze. Nello stesso tempo rifugge dall'applicazione di soluzioni in contesti dati dove l'esercizio, soprattutto di carattere formale, è più riconducibile alla pratica della composizione urbana. Persegue, alla base, un approccio problematico confrontando quel che consegue nelle soluzioni, sia alla piccola scala che al livello urbano, ampio quanto occorra, e in questo necessita di un'impostazione soprattutto basata su un approccio empirico che rifugge da concezioni deterministiche e che si fonda piuttosto su un più fecondo "dubbio metodologico".

Nello stesso tempo, come mostrano queste tesi, corre l'alea di sostenere una dichiarata strategia urbanistica o, per meglio dire, una configurata visione di scenari urbani futuri (di quel che accadrà o che a determinate condizioni potrebbe darsi accada), che assume un carattere predittivo e che, per gli elementi e gli argomenti offerti, rende possibile una confutazione.

Al centro dell'attenzione di questi disegni urbani ci sono le città e il loro attendibile sviluppo e, soprattutto, la convinzione che si possa incidere sulla loro trasformazione attraverso una progettazione consapevole cui possa soccorrere, in tutto o in parte, il mestiere dell'architetto.

Se, nella trasformazione della città, contano soprattutto i problemi di struttura e le grandi relazioni macroubanistiche, le tesi qui pubblicate mostrano come da essi possano derivarne assunti su cui fondare le proposizioni di un disegno urbano attento, capace di comprendere innanzitutto la mor-

fologia urbana nella sua configurazione fenomenica e nel suo formarsi storico.

In questo raccolgono il pensiero critico di Marcel Pöete, che nel 1923, commentando Pirenne, rileva una eccessiva fiducia di indurre la natura del fatto urbano della città medievale a partire da sole "considerazioni mercantili" offrendo piuttosto una "teoria" circa una sorta di "intelligenza della città" coglibile attraverso una lettura attenta della sua forma entro cui discernere le fasi dell'evoluzione del fatto urbano, il significato dei tracciati viari e dei diversi edifici, i "giochi d'espressione" della fisionomia urbana complessiva.

Come la morfologia urbana contiene le tracce per interpretare la storia della città nel suo sviluppo complessivo, così il paesaggio che la circonda (fatto di città, villaggi, cascate, strade e sentieri, canali, gallerie, dighe, terrazzamenti, disboscamenti, filari di alberi, divisione di campi e specifiche colture) offre la possibilità di una lettura capace di acquisirne il senso profondo della cultura che lo ha prodotto e a comprendere la natura del territorio entro cui la città si colloca, partecipe e attiva di quello stesso paesaggio.

Il disegno urbano, quindi, prima ancora di cimentarsi con la progettazione del contesto specifico deve condurre una lettura finalizzata (atta cioè a indurne elementi di progetto), anche alla scala urbano-regionale, in quanto riconosce che, proprio nel costruirsi di questo paesaggio, è possibile leggersi le continuità di lunga durata, oltre che gli "strappi" prodotti da determinate fasi storiche, costituite da repentine addizioni e, con uguale trauma, le profonde elisioni.

In questo si conviene con la straordinaria metafora di Corboz, per cui il territorio non è altro se non un immenso deposito di segni su cui le diverse generazioni "hanno scritto, corretto, cancellato e aggiunto" (Corboz, 1983), e con la necessità, per chi si adoperi a un consapevole disegno urbano, di cogliervi un altrettanto vasto insieme di intenzioni, progetti, azioni concrete – ascrivibili a singoli individui, più spesso a ristretti gruppi e, raramente, a intere società – che hanno prodotto questi segni, dando spesso luogo a esiti sorprendenti per gli stessi autori (Secchi, 2000).

Alla base del disegno urbano sta quindi una ricerca storica che risulta non facile, quando si riconosca che ogni generazione osserva i documenti/monumenti lasciati da quelle

precedenti, interpretandoli in modo diverso in relazione al significato che attribuisce alla loro presenza nel contesto della propria specifica vita; quel che quindi questo “immenso deposito di segni” ci lascia, non è un cumulo di reperti, ma bensì un processo di accumulazione semantica che “acquista dimensioni e strutture complesse che si connettono alla storia antropologica e alla storia dell’immaginario” (Vercelloni, 1992).

Un certo modo di intendere il disegno urbano che deve imparare a rifuggire dalle scorciatoie offerte da preconcezioni modelli interpretativi e deve mantenere una sufficiente capacità di astrarre da suggestioni culturalistiche, privilegiando l’indagine delle relazioni tra le città, tra la singola città e il territorio entro cui si riconosce, con un approccio “diretto” le cui risultanze entrino a far parte del senso dell’attività progettuale.

Un approccio diretto, fuori da ogni pretesa di farsi approccio storico, che tuttavia – ancora sulla lezione di Pöete – non rinuncia a una pluralità di fonti, che nel fatto insediativo dipendono tanto dalla lettura della cartografia storica quanto dalla successione ordinata dei piani urbanistici: la prima è infatti restitutiva, in termini quantificabili, dello sviluppo della tendenza insediativa e delle implicate trasformazioni d’uso dei suoli, la successione dei piani come specchio di ideazioni (importanti, quando capaci di anticipare, o banali, più spesso, quando assecondino il procedere delle tendenze in atto).

Necessarie ma non sufficienti sono le fonti bibliografiche, in quanto occorre attingere a un panorama più ampio di informazioni: da quelle letterarie a quelle iconografiche (disegni, dipinti, incisioni); dal cinema (nei modi di selezione antropologica e figurativa che ne va ricostruendo Matteo Mai), alla fotografia, tra cui le immagini dei Fratelli Alinari della città italiana, prossime all’apporto dato dalla fotografia di Eugène Atget nel documentare la trasformazione urbana di Parigi, o le riprese “a volo d’uccello” di Stefano Topuntoli, punto di riferimento per la capacità di documentare le trasformazioni del paesaggio milanese e lombardo dagli anni Ottanta ad oggi. Dal punto di vista microurbanistico-architettonico risulta importante, in questi modi del disegno urbano, lo studio dei caratteri urbani nella città storica basati sulla lettura, che può ormai dirsi “rossiana”, del rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana (Rossi, 1964), come una lettura di tipo “eco-

grafico” che restituisca e identifichi i modi d’uso, il loro peso, l’integrazione funzionale e vitale delle attività umane. Una lettura capace di valutare simultaneamente “le preesistenze degli aspetti tipologici, funzionali, costruttivi” (P. Galliani, 1988). Il progetto prende forma nell’essere consapevolmente parte della città costruita, assumendone – anche per contrasto – la “misura”, confrontandosi con i suoi monumenti/documenti, imparando a decifrare, selezionare e privilegiare i propri riferimenti urbani. Pur sviluppandosi in un ambito necessariamente circoscritto, interagisce dialetticamente con il quadro macrourbanistico, presupponendolo, consapevolmente o meno ma non derivandone, meccanicamente, soluzioni di impianto microurbanistico e architettonico, quanto piuttosto un rapporto dialettico che vede la centralità del progetto piuttosto che le pretese di una cultura pianificatoria che tutto vorrebbe aver chiaro e sovraordinare.

Questa necessità dialettica esclude che il disegno urbano concepisca il quadro macrourbanistico come sfondo, rassicurante e sbiadito, entro il quale si dispieghi il progetto architettonico; sente invece che la scala macro ha valori tali da orientare e decidere del progetto stesso, non solo del programma edilizio e dell’impianto progettuale d’insieme, ma anche della stessa architettura, che può mutuarne specifico significato simbolico.

Il disegno urbano – prima che nel costruire relazioni tra spazi collettivi (di proprietà pubblica e non), come piazze, strade, parchi ed edifici, e nel definirne la natura e la qualità – sta nel progettare le relazioni capaci di instaurarsi sull’insieme urbano più vasto, riflettendo specifici modelli di organizzazione dei movimenti e delle attività, in particolare vede come ogni sito si caratterizzi anche attraverso la sua accessibilità: la facilità con la quale possa essere raggiunto da altri luoghi, riassumendone i valori di opportunità per contatti e interazioni; il ruolo e l’influenza determinante nelle decisioni localizzative; il fatto stesso che funzioni specializzate e rare nella città si giustificano in un luogo e dalla sua accessibilità più che da particolari condizioni ambientali o da circostanze storiche.

Un disegno urbano che si prefigge di trasformare “un sito” in “un luogo”, in uno spazio cioè consono alle esigenze, attraente, carico di uno specifico carattere e, nello stesso tempo, attento a rispettare e valorizzare le preesistenze, costituite da ele-

menti di cultura materiale e di identità culturale; un disegno urbano che al proposito si muove nello spirito della tradizione “come principio di progresso” che, rifiutando ogni sorta di continuità, è capace di raffrontarsi con la struttura profonda della città con la volontà di incidervi.

Questo disegno urbano presuppone un costante approccio globale nei confronti della città e nel contempo riguarda un “fare” specifico dell’esperienza dell’architettura, che, seguendo la lezione di Leon Battista Alberti, rifugge dall’essere il prodotto di chi, possedendo “le regole e i principi” di un’arte del costruire la città, pretende di diventare “ordinatore dello spazio degli uomini” e di “strutturare ed edificare” la cornice della loro vita.

Un disegno urbano che necessita adattamenti in funzione della complessità della fenomenica urbana e di un simultaneo approccio macro-urbanistico. Da quest’ultimo deriveranno gli elementi essenziali di una strategia localizzativa delle funzioni di vita associata (produttive, residenziali, dei servizi, del tempo libero), che costituiscono parte rilevante, anche se non esaustiva, del progetto e che assumono un’importanza decisiva nel complessivo sistema articolato di interdipendenze all’interno della città.

In quanto la disposizione di queste funzioni consente di cogliere le potenzialità derivanti dalle possibili sinergie derivanti dall’azione simultanea di ciascuna nella costruzione razionale della città, trovare la collocazione più appropriata significa muoversi nella ricerca di un assetto che complessivamente abbia le caratteristiche proprie di un ambiente complesso in equilibrio, di una sorta di “ecologia delle funzioni” riconoscibile nell’ambito urbano (D’Angiolini 1963).

Dall’approccio macro-urbanistico il disegno urbano deriva la comprensione delle relazioni che intercorrono tra un certo luogo e il suo contesto, tra esso e la città e tra la città e le altre con le quali instaura un più articolato e complesso sistema, non diversamente dall’assunto fondamentale contenuto nella Carta di Atene di Le Corbusier, che riassume il dibattito e le conclusioni del Congresso Internazionale di Architettura Moderna (CIAM) del 1933, che afferma come nessun “problema di urbanistica possa essere affrontato se non riferendosi costantemente agli elementi costitutivi della regione e particolarmente alla sua geografia, che ha in tal

caso un compito determinante: gli spartiacque, i vicini rilievi disegnano un contorno naturale che conferma le vie di traffico tracciate naturalmente nel terreno”.

Allo stesso modo nessuna attività progettuale “può essere presa in considerazione quando essa non si leghi al destino armonico della regione”.

Un processo che percorre ogni progetto di architettura consapevole di concorrere alla costruzione della città, nel presupposto che nessun progetto di architettura possa, pregiudizialmente, “chiamarsi fuori” da ogni implicazione di disegno urbano, in quanto parte, comunque, di una strategia e di un disegno implicito di grande scala.

Individuare una strategia macroubanistica non significa, di per sé, avere trovato la chiave da cui far derivare le qualità di un progetto microubanistico-architettonico, ma quando ne avverta la consapevolezza, assumendone le risultanze, essa diverrà componente intrinseca del processo progettuale, anche per gli aspetti formali e simbolici.

Un agire progettuale consapevole di partecipare di un processo di trasformazione che riguarda non solo i contesti in cui opera, ma la più generale costruzione della città, perchè sa leggere il proprio ruolo all’interno di questo processo, che cerca di comprendere i modi nei quali le trasformazioni del territorio avvengono e come sono avvenute in passato, così come i molti attori di queste trasformazioni, le loro intenzioni, i risultati che si attendono e gli esiti non sempre corrispondenti alle intenzioni, i problemi che di volta in volta queste trasformazioni hanno sollevato e poi indotto la necessità di nuove trasformazioni.

È quindi del tutto evidente quanto appaia diversa la concezione di quell’Urban Design nato nella metà degli anni Cinquanta, soprattutto come critica all’ambiente urbano prodotto dalle applicazioni derivanti dalle teorie in architettura e in urbanistica del Movimento Moderno. Una critica le cui prime tracce si ritrovano nelle Urban Design Conferences di Harvard del 1956 e nei Corsi di Urban Design che ne seguirono, e ha i suoi fondamenti disciplinari nei lavori di Gordon Cullen, Jane Jacobs, Kevin Lynch e Christopher Alexander. In questa concezione si individuano anche i “precursori” in Camillo Sitte e nel City Beautiful Movement, con un’operazione simmetrica a quella condotta da N. Pevsner nella ricerca

dei "pionieri" del Movimento Moderno. Ma se nel fortunato testo di Camillo Sitte del 1889 è ancora oggi apprezzabile l'analisi condotta sul valore dello spazio urbano, più debole appare la proposta progettuale che non va oltre l'ammirazione per le forme medievali e rinascimentali, fino a vederne la strada per umanizzare la città contemporanea. Sullo stesso piano dell'estetica urbana si pone il City Beautiful Movement dei primi anni del XX secolo che si richiama, in particolare, agli scritti di Charles Mulford Robinson, che nella Fiera mondiale di Chicago del 1893, vede il manifesto della possibilità di costruire "città belle", come desiderio conseguente alla larga disponibilità degli elementi necessari a vivere, al benessere materiale e alla facilità di spostamento raggiunti.

A merito di Mulford Robinson può ascriversi che, per costruire la "città di sogno", vede la necessità di una formazione disciplinare nuova, capace di andare oltre le competenze disciplinari consuete di architetti, ingegneri, esperti di traffico, paesaggisti; una formazione disciplinare capace non solo di garantire civic embellishment e di realizzare piani generali artisticamente concepiti, ma soprattutto capace di affrontare la pratica complessa dell'urban design basata su una robusta formazione scientifica unita alla "conoscenza dell'arte di costruire città".

Il testo di Gordon Cullen, "Townscape" pubblicato la prima volta nel 1961, e conosciuto nell'edizione italiana tradotta nel 1976, ha avuto probabilmente la maggiore influenza su una certa concezione dell'urban design. Partendo dall'approccio al progetto della città di Camillo Sitte, di Barry Parker e di Raymond Unwin, Gordon Cullen introduce il concetto di paesaggio urbano come serie di spazi tra loro in relazione. Il suo approccio estetico alla progettazione dei quartieri urbani ha arricchito il vocabolario di quanti si occupano di disegno urbano e ancora oggi merita grande considerazione in quanto aiuta a meglio definire gli elementi che giocano nella percezione del paesaggio urbano.

Più direttamente critico nei confronti del Movimento Moderno è il testo di Jane Jacobs, intitolato "La morte e la vita delle città americane: il fallimento della pianificazione urbana" (1961). Alla visione della città espressa dal CIAM, e in particolare agli spazi creati dalla cosiddetta "città nel parco" dell'urbanistica di Le Corbusier, contrappone gli "occhi sulla strada" a esal-

tazione dei valori estetici contenuti nella costruzione storica dello spazio pubblico.

Il suo testo è un invito accorato a modificare le coordinate progettuali del disegno urbano prodotto dal Movimento Moderno proponendo nuove forme più adatte a una società che va comprendendo la necessità di progetti urbani non omologati, avulsi dalla cultura del "luogo", più attenti ai principi generatori della città storica e alla tradizione come principio di continuità e di trasformazione secondo l'insegnamento di Berlage.

La ricerca di Kevin Lynch, espressa ne "L'immagine della città" (1961), riguarda l'evoluzione del concetto di leggibilità del paesaggio urbano basato su cinque elementi: percorsi, quartieri, bordi, nodi, punti di riferimento. Attraverso l'uso di mappe mentali nella comprensione della città Lynch avverte i limiti disciplinari derivanti dai soli caratteri bidimensionali delle prescrizioni urbanistiche dei piani e da una pianificazione essenzialmente basata sulla natura funzionale.

Se il disegno urbano, per come noi lo intendiamo, in qualche misura può riconoscersi nella risultanze della ricerca di Sitte, Parker, Cullen, Lynch, certamente si discosta radicalmente dalle idee di Robert Venturi e dal suo "Imparando da Las Vegas" (1972), o da quelle di Colin Rowe di "Collage City" (1984) e Peter Calthorpe di "La prossima metropoli americana" (1993) in quanto l'immagine che propongono è quella di una città contemporanea destinata ineluttabilmente a perdere i luoghi della socializzazione.

Il problema centrale resta infatti quello di ritrovare il senso di spazi urbani che possono caricarsi di nuovi significati, riconoscibili e condivisi; caratterizzati dalla trasfigurazione e dalla comunicazione; luoghi che cambiano i loro referenti diretti e sono capaci di rivolgersi a utenti diversi, in vari periodi di tempo e per modi d'uso differenti. A fronte di una visione della città che si presenti come un insieme discontinuo di frammenti, di spazi plurali, di luoghi e non-luoghi, occorre contrapporre un disegno urbano capace di enucleare i valori nascosti e impliciti, di restituire individualità e ricchezza di valori specifici contestuali; nuovi luoghi nei quali una cittadinanza multiculturale possa confrontarsi e riconoscersi nella diversità.

La costruzione dei nuovi luoghi del vivere contemporaneo, diversificato, multifunzionale, aperto e legato alla mobilità urbana e metropolitana, deve e può essere rappresentazione

della struttura sociale e politica; viceversa, ogni forma prestabilita, ogni vincolo alla disposizione delle attività calato sul contesto urbano come espressione del “tempo nuovo”, rappresenta il rischio della costruzione di spazi sconfinati e indifferenziati, omologhi e omologizzanti, sempre uguale a se stessi, in una sommatoria di “non luoghi” nei quali vivere, secondo la lezione di Augè, la rassicurante e inevitabile esperienza dell'anonimato.

### **Riavvicinamento tra urban design e disegno urbano**

Il dibattito sui temi della qualità urbana ha coinvolto, già nel corso degli anni Ottanta, la cultura architettonica e urbanistica in Gran Bretagna, vedendo assumere al concetto di Urban Design connotati molteplici e complessi.

Importante, in quel dibattito – e proficuo per il nostro modo di intendere disegno urbano –, sembra la visione integrata di una pratica progettuale all'interno della quale sono chiamati a interagire differenti saperi, ciascuno dotato di una propria specificità, e soprattutto la consapevolezza che debba essere il risultato di un rapporto dialettico tra un approccio all'idea di città nel suo complesso, che, nel nostro linguaggio potremmo dire “macro-urbanistico”, e una pratica vicina all'orizzonte della progettazione architettonica.

Più riduttiva sembra la concezione delle posizioni di quegli urbanisti, architetti, paesaggisti e trasportisti che, nell'intento di rivendicare una centralità al proprio ambito disciplinare, hanno assunto l'Urban Design come una componente interpretata in chiave estetica, o come pratica architettonica a una scala più ampia del progetto di una singola architettura, oppure come progetto del verde all'interno della città, o come messa a punto di tecniche di traffic calming.

Nella visione integrata della pratica progettuale il disegno urbano acquista invece una sua specificità, non tanto perché si colloca tra urbanistica e architettura, ma in quanto risulta caratterizzato da un suo programma, da obiettivi e modi di affrontare le fenomeniche urbane formulando specifiche soluzioni intese a misurarsi con l'attuazione delle trasformazioni sia “nella” città che “della” città.

Non è sufficiente che l'attività di un urban designer riguardi le trasformazioni “nella città”, ovvero il progetto dello schema di assetto, della sua organizzazione, delle relazioni tra edifici e

spazi aperti e delle modalità di accesso e circolazione, del suo funzionamento generale in quanto schema fisico, delle potenzialità di crescita e dei suoi impatti futuri sulla struttura e l'organizzazione delle aree limitrofe e del suo aspetto visivo, ma è necessario che sappia misurare il suo fare con le trasformazioni “della” città, attraverso l'individuazione degli interventi necessari ad affrontare i processi di trasformazione della città del suo tempo.

Tale atteggiamento mira a disporre di strumenti concettuali efficaci nell'implementare la tradizionale formazione di architetti e urbanisti e pone una grande attenzione alle trasformazioni normative capaci di instaurare appropriate procedure proprio in relazione alla complessità presupposta dalla molteplicità dei soggetti direttamente interessati dai processi di trasformazione reale.

Questo punto, lo abbiamo già osservato, è strettamente connesso alla concezione stessa di un disegno urbano non ascrivibile all'attività di un solo attore, e ne troviamo consonanza in Roberts Greed quando, a proposito dei caratteri dell'Urban Design, sostiene che avrebbe la capacità di integrare l'interesse per gli aspetti della forma urbana con la consapevolezza della domanda espressa dalle componenti sociali, anche istituzionalmente rappresentate (1998). In questo modo di intendere il disegno urbano supera i limiti di quanto attribuito all'orizzonte disciplinare, più o meno consolidato, dell'urban designer, la cui attività presupponeva l'affiancamento di un town planner, esperto degli impatti ambientali ed economici e di un transport planner, capace di considerare le relazioni tra l'intervento e gli insediamenti circostanti in termini di traffico indotto.

La nuova figura dell'urban designer deve poter essere capace di riassumere “infradisciplinatamente” queste stesse competenze, a prescindere dalla complessità dell'intervento e dal livello di studi specialistici necessari. Deve cioè poter garantire la possibilità di soluzioni tra loro non giustapposte che nel disegno urbano trovino il terreno di confronto reale da condividere da parte di soggetti decisori, istituzionali o meno, portatori di interessi diversi e conflittuali, riconducibili ad aspetti che potremmo dire di carattere macro e micro-urbanistico.

Una traduzione legislativa sembra contenersi nelle Planning Policy Guidance Notes, pubblicate nel 1997 dal Department

of the Environment della Gran Bretagna, nella quale è riportata una definizione più esplicitamente operativa della funzione rivestita dall'urban design negli interventi di progettazione urbana, soprattutto da quello che viene definito Urban Design Process.

Da qui emerge che in termini sempre più chiari, nel corso degli ultimi anni, il concetto di urban design si è andato delineando come sinonimo di approccio complesso ai temi della forma urbana: un approccio che legge la qualità degli spazi non come mera sommatoria di singoli elementi, bensì come esito della messa in campo di un'accezione più ampia di morfologia, che all'attenzione per la configurazione dell'assetto fisico e per l'organizzazione funzionale unisce quella per l'impatto percettivo del progetto sui comportamenti e sui modi d'uso della città e del territorio.

Ma è soprattutto il riconoscimento della sua natura processuale ad avvicinare la concezione dell'Urban Design a quella del disegno urbano, come inteso dalla tradizione di studi cui ci siamo richiamati, innanzi tutto per quello che attiene la necessità di essere strumento per la traduzione di bisogni differenti derivanti da diversi punti di vista. Su questa stessa posizione troviamo nel 1995 John Rowland che, illustrando i principi sui quali impostare l'urban design process afferma di credere nel fatto che l'urban design debba fare propria la necessità di comprendere e dare risposta alla cultura sociale ed economica in una società pluralistica che richieda di dare traduzione a differenti bisogni e aspirazioni, integrare usi e funzioni.

Per raggiungere tali intenti occorre del tutto abbandonare il concetto di una città vista come sommatoria di zone funzionali, di ambiti separati e distinti, per interpretare la città come un tutto; una città vista nel disegno della sua struttura e della sua forma, al fine di renderne più chiare le modalità di organizzazione e i processi su cui concretamente operare, cui partecipino attori istituzionali, a tutti i livelli necessari presupposti dalla natura della trasformazione urbana, attori economici, pubblici e privati, e cittadini, per fare in modo che non sia più un inattuabile, e inattuabile, traduzione operativa di direttive sovraordinate di una pianificazione tradizionale fondata sullo zoning, sui limiti quantitativi e su una insufficiente prefigurazione dello spazio.

Un disegno urbano che amplia in termini significativi il proprio orizzonte superando la concezione originaria di un'urban design legato alla tradizionale concezione di townscape, inteso come strumento di valorizzazione e di conservazione dei caratteri visivi, architettonici e urbanistici del contesto (aspetto esterno degli edifici, la strada come scena urbana, altezze, viste), per inoltrarsi nel campo di valutazioni riconducibili a una matrice funzionale (pubblico-privato, organizzazione, densità), ad aspetti connessi alla qualità ecologico-ambientale, ai modi d'uso e alla percezione sociale dello spazio collettivo.

### **La strumentazione legislativa di riferimento**

A monte di questo quadro stanno l'elaborazione di Documenti di inquadramento urbanistico assimilabili a Piani di struttura a livello urbano e di area urbana la cui funzione sia quella di stabilire obiettivi e direttive per lo sviluppo del territorio e della rete infrastrutturale, di individuare le aree da sottoporre a tutela e fornire gli indirizzi per la salvaguardia ambientale, piani che si limitino a una rappresentazione diagrammatica del territorio, senza entrare nel merito di una specifica definizione degli usi del suolo.

La distinzione tra piani strutturali o strategici e piani operativi o tattici, formalmente introdotta con il Town and Country Planning Act del 1968, ha portato alla definizione di un sistema procedurale al quale anche in Lombardia e a livello nazionale si è guardato con la più recente legislazione.

Nel tentativo di individuare declinazioni più flessibili del rapporto piano/progetti, il "modello del piano di struttura" inglese è in particolare assunto come esemplificativo di un sistema di pianificazione in cui la valutazione dei progetti di trasformazione avviene attraverso procedure di "controllo di prestazione" e non "di conformità" ai contenuti normativi del piano: un piano inteso come documento di indirizzo, non avente la capacità di imporre giuridicamente scelte urbanistiche e modalità di intervento.

I piani strategici vengono definiti come degli schemi diagrammatici che indicano le linee principali di trasformazione e, in quanto tali, non hanno uno specifico carattere prescrittivo, non sono leggi e non costituiscono delle norme rigide, ma delle direttive, anche se sono soggetti all'appro-

vazione formale dei governi locali e del governo centrale. Le indicazioni programmatiche e le linee guida prodotte dai nuovi piani strategici vengono tradotte in piani operativi solo quando sono disponibili le risorse politiche e finanziarie per passare all'azione.

In questo modo le norme che governano i progetti sono approvate insieme ai progetti stessi e non sono più anticipate dal piano, e si evita la produzione di una progettazione anticipata rispetto alle intenzioni di investimento.

Lo scopo del disegno urbano è anche quello di stabilire il confine tra ciò che è legittimo regolamentare e ciò che invece va lasciato alla libera scelta del progettista.

Questo nell'intento di individuare, da un lato, gli aspetti legati alla forma degli insediamenti, che si possono tradurre in requisiti di portata più generale; dall'altro, gli aspetti più difficilmente soggetti a norma in quanto troppo legati a giudizi soggettivi, alla specificità di contesto, a scelte architettoniche e occasioni di intervento.

Gli ambiti che le Planning Policy Guidance Notes riferiscono all'urban design sono suscettibili di una classificazione, che ogni autorità locale è chiamata a reinterpretare alla luce degli specifici connotati dell'assetto urbano: dai caratteri spaziali e morfologici e dalle relazioni con il contesto, agli aspetti visivi e percettivi, fino alle dimensioni più strettamente integrate ai connotati sociali e funzionali degli insediamenti e al loro livello di sostenibilità ambientale.

## Conclusioni

Queste tesi di disegno urbano, pur nei limiti obbligati, mantengono ferma la consapevolezza di costituire solo una delle componenti del processo di trasformazione del territorio: come, in generale, si è detto dell'urbanistica, sono una e non la sola componente, in quanto il progetto finale che incida sull'ambiente urbano deriva da "un vasto insieme di politiche e di prassi" (B. Secchi, 2001), da attori diversi, da un insieme di azioni che rappresentano il riflesso di una cultura d'insieme, più che la somma di azioni.

Il disegno urbano che nel suo completo svolgersi è si manifesta solo all'interno del confronto progettuale che sorge nel farsi concreto della città quando sopravvengano il concorso di obiettivi e finalità, spesso conflittuali, espresse da

quanti sono preposti a indurre e conseguire processi di trasformazione urbana, non è quindi appieno sperimentabile attraverso una tesi di laurea, che rappresenta soltanto una parte del processo del disegno urbano e può esserne, al più, solo avvertito.

Il disegno urbano che in queste tesi si propone è soprattutto attento a esplicitare in termini coerenti quali prefigurazioni formali e simboliche possano darsi entro la città, che siano conseguenti a una esplicita strategia urbanistica capace di guardare alla forma complessiva della città.

In uno stesso luogo si avranno disegni urbani tra loro radicalmente diversi se prodotti entro una dichiarata, o meno, strategia urbanistica di città-metropoli o di assetti urbanistici alternativi quali il consolidamento di una struttura urbana policentrica: da strategie tra loro alternative consegue una diversa ricerca di significati simbolici e una diversa evocazione della natura del luogo, diversi interventi infrastrutturali, diverse funzioni, diverse quantità.

Una tesi è l'occasione di rimeditare in termini infradisciplinari un sapere politecnico che si è accumulato e trarne sintesi nuova da comunicare in termini di un progetto che costituisce un assunto attorno al quale discutere, una capacità di prospezione al futuro; non è quindi solo un momento per acquisire un metodo di lavoro da praticare nella professione futura, né un'esperienza di sintesi che giunge a conclusione di un iter di studi.

Costituisce una fase cruciale, e a volte decisiva, per gli orientamenti futuri, nella formazione; rende possibile quel "salto di qualità" già ricordato. Se questo avviene, allora il momento della discussione è quello in cui si deve essere pronti a sostenere un confronto "alla pari", il che significa non tanto misconoscere il diverso livello di esperienza tra chi argomenta e chi interloquisce, ma piuttosto la volontà di sostenere i propri argomenti offrendo gli elementi necessari perché quanto sta alla base del progetto sia esso stesso confutabile, come in qualunque pratica scientifica.

Tesi su ciò che la città, o meglio una città concreta, quella dell'ambito progettuale, è o può divenire, e soprattutto sugli elementi che ne possano favorire la trasformazione. In molti casi esse hanno anticipato questioni che si sono dimostrate di attualità nel dibattito sulla trasformazione urbana e han-



no comunque cercato costantemente di avanzare proposte capaci di reggere il confronto per la soluzione dei problemi della città con la quale si misurano.

### **Ringraziamenti**

Queste tesi devono molto a quanti in questi anni hanno portato avanti una ricerca specifica sul disegno urbano. Oltre a Lucio S. D'Angiolini, Giulio Redaelli, Virgilio Vercelloni, più volte citati come maestri, molto è dovuto alla pluriennale consuetudine di lavoro con Mario Ardita, prematuramente scomparso, prezioso per i suoi studi e le sue raccolte documentarie sulla storia della città, con Roberto Biscardini, impegnato a tradurre sul piano politico e legislativo gli assunti che dalle più generali strategie urbanistiche e dal disegno urbano derivavano, con Giorgio Goggi, con il quale tra il 2000 e il 2003 ho condiviso lo sforzo di dare assunto macroubanistico alle scelte del Comune di Milano in materia di viabilità e trasporti.

Ma un debito queste tesi lo hanno con Enrico Mantero e tutta la sua scuola (Massimo Novati, Antonio Alberini, Claudio Confalonieri), con Alessandro Cristofellis, con Mario Fosso. Con tutti loro, in maniera diversa, si è potuto sperimentare la possibilità concreta di perseguire un rapporto diverso tra urbanistica e architettura, che vedesse nell'urbanistica cosa diversa dall'essere presupposto e inquadramento del progetto di architettura, ma ad essa necessariamente intrecciata, e nell'architettura cosa diversa dall'essere paga di una riflessione su se stessa per riconoscere le radici dell'una e dell'altra nel farsi della città.

Un debito particolare, infine, queste tesi lo hanno con Patrizio Cimino e Matteo Mai, direttamente in quanto con me le hanno seguite, o indirettamente, e più profondamente, in quanto dai tempi della loro laurea hanno condiviso con me, altroché l'amicizia e la stima, l'attività didattica e di ricerca, e dei molti laureati che di quella ricerca sono stati parte attiva.

Questo testo, infine non avrebbe mai avuto la luce senza la premura di Anna Grazia Caricato, che ha curato le sintesi delle tesi sulla città policentrica e le città-porto, e di Nicole Lanza, che oltre ad aver curato le sintesi delle tesi su Milano e Girona, ha seguito, con pazienza e con preziosi suggerimenti, l'evolversi dei testi.