

## Le città innovative nel quadro della competizione globale. Il caso italiano.

### - *Le città innovative*

Il concetto di *città innovativa*, che ha come precedente Silicon Valley e, ancora più indietro, dei centri universitari storici, europei e americani, indica un insediamento urbano dotato di caratteri particolari. Essi possono essere riassunti in una forte *tematizzazione* dell'insediamento stesso, che accoglie una funzione specializzata, volta in prima istanza alla ricerca scientifica e tecnologica; in una *esemplarità strutturale*, la quale fa sì che essa abbia una notevole carica modellistica; nella presenza di una *dimensione utopica*, al cui interno gli elementi urbano si dispiegano secondo modalità avanzate. Tuttavia una città è innovativa non solo e non tanto perché ospita attività innovative ma perché possiede una *organizzazione morfologica e sociale nuova*. In altre parole non basta che una città sia tecnologicamente avanzata perché essa sia innovativa. Occorre che tutte le dimensioni urbane si iscrivano in un ordine superiore. Un ordine nel quale le varie funzioni della città si stratifichino in maniera complessa, escludendo una loro distribuzione in zone separate. Oltre a questa stratificazione una città che sia veramente innovativa deve presentare un che di imprevedibile, ovvero un fattore di *perturbazione eterotopica* che provochi fenomeni di positivo disequilibrio e di attiva *destabilizzazione*.

Nel corso del Novecento l'idea di città ha subito alcune trasformazioni importanti. Sotto la spinta delle avanguardie dei primi decenni del secolo essa è passata dalla metafora organica del *corpo* a quella metallica e serializzante della *macchina*. Questa interpretazione macchinista è stata recentemente superata da una figura concettuale di natura *immateriale* la quale considera la città un *flusso*, un incessante scorrere di informazioni, di relazioni, di processi. Questa concezione dinamica e metamorfica, nella quale si riconosce la forte influenza del digitale esplorato, con esiti ambivalenti se non proprio contraddittori da Paul Virilio come luogo di un nuovo immaginario teorico e figurativo, governa oggi anche l'ipotesi di città innovativa. La figura della fluidità si sovrappone a una serie di ambiti strutturali della città, qui di seguito elencati, cambiandoli in profondità nel momento stesso in cui li conferma sostanzialmente nel loro ruolo.

Il primo di questi ambiti riguarda il *conflitto*. Ogni città è infatti espressione di opposizioni interne. Esse riguardano i contrasti tra singoli individui, tra i gruppi di individui e la collettività, tra gli abitanti e i *city users*. I conflitti non sono *elementi negativi*, anche se producono una serie di difficoltà spesso notevoli: al contrario essi assicurano alla città una capacità di mutazione continua che le consente di trovare sempre nuovi assetti e nuove motivazioni. Proiettati nell'ambito digitale questi conflitti subiscono una radicalizzazione, nel senso che accentuano lo scarto tra le possibilità offerte alla democrazia della rete e l'accesso reale a tali possibilità. Il secondo ambito riguarda il *tracciato*. Esso dovrebbe essere aperto, flessibile, evolutivo, ampliabile, sicuro, proporzionato, variato, a scala umana, continuo e insieme discontinuo, in modo da produrre una serie di risorse

tipologiche capaci di favorire l'identificazione da parte degli abitanti dei luoghi e dei *non luoghi* della città. Un tracciato il quale, occorre ricordarlo, è sempre una *rappresentazione del cosmo*, proponendosi così come un mandala, è tanto più innovativo quanto più esso permette un suo uso libero e plurale moltiplicando le opportunità per i più diversi operatori pubblici e privati di esprimere, nel modo migliore e più esteso, le potenzialità che esso contiene. Anche in questo caso esiste un parallelismo tra virtualità adattativa del tracciato, considerato *analogamente* come un circuito elettronico, e la realtà fisico-geometrica del tracciato stesso. Il terzo ambito è quello della *materia edilizia*. Gli edifici entrano in una relazione dialettica con il tracciato sviluppando progressivamente una serie di variazioni tipologiche. Tali variazioni nel corso del tempo *verificano* le opportunità insediative che lo schema insediativo propone. Immersa nell'immaginario digitale la materia edilizia può essere considerata come la somma delle espressioni consentite dal *tracciato matrice*, da leggere come un *ideogramma programmatico*.

Una città è innovativa anche quando essa nasce interpretando e valorizzando le tracce insediative presenti nel territorio sul quale sorge, nonché le architetture che tale territorio accoglie. Il futuro ha infatti le sue radici nel passato. Una città innovativa è quindi una città che non dimentica l'*esistente* ma che, da ciò che la precede, trae temi e motivi. Un'altra componente della città innovativa è la presenza in essa dell'*arte*. Il fatto che essa ospiti attività legate alla sfera estetica è essenziale, tanto più nella situazione attuale, che vede l'arte essere legata organicamente alla *comunicazione*. A proposito di questo nostro punto c'è da ricordare che una città è innovativa quando sa comunicare la sua esistenza attraverso immagini intense e decise, capaci di dar vita ad una vera e propria *mitologia*. In conclusione non è soltanto la tecnologia avanzata; né la sostenibilità ecologica né, ancora, un'economia anch'essa proiettata verso il futuro a definire una città innovativa così come non basta la presenza di adeguate infrastrutture per renderla tale. È infatti l'insieme degli elementi fin qui brevemente elencati, che devono comporsi in un equilibrio che non escluda, ma anzi favorisca, l'intervento della casualità come elemento di accelerazione inventiva a far sì che la città sia in grado di rappresentare un *salto* genetico nell'evoluzione urbana.

### *-Il quadro globale*

Il crollo del Muro di Berlino, del 1989; la dissoluzione, nel 1991, dell'impero sovietico; l'emergere sempre più impetuoso delle potenze asiatiche hanno creato alla fine del Novecento – il *secolo breve*, secondo Erich Hobsbawm – il fenomeno della *globalizzazione*, vale a dire l'*interdipendenza totale* tra gli stati, un fenomeno che si è risolto non solo nella nascita di una *competizione planetaria* tra le diverse economie, ma anche tra i vari sistemi sociali, in gara tra loro per affermare sia a livello di logiche politiche, organizzative e produttive che essi esprimono sia sul piano degli scambi commerciali e delle relazioni culturali i valori di cui essi sono portatori. Tale competizione, i cui effetti politici sono stati indagati in modo esauriente da Antonio Negri e Michael Hardt, ha trovato nelle *città* il luogo di espressione più alto e complesso. Da un quindicennio in qua le città comprese quelle che rientrano nella categoria delle città innovative, si sono proposte come protagoniste di una nuova stagione della vita del pianeta, una stagione per certi versi rivoluzionaria che ha trovato in un'altra rivoluzione, quella *digitale*, gli strumenti con i quali affermarsi e dal quale trarre metodi, metafore e mitologie.

Se all'interno della scena internazionale si osservano con attenzione i fenomeni che stanno interessando le città occidentali si possono identificare in esse quattro principali processi evolutivi che ne stanno modificando in modo significativo le strutture e la forma. Il primo consiste nel fatto che queste città tendono *a non espandersi più* con i ritmi con i quali erano cresciute fino a poco tempo fa. A un'espansione rapida e quantitativamente notevole succede per un verso una sensibile contrazione del numero degli abitanti, molti dei quali preferiscono spostarsi nei centri vicini, più

ridotti e meno congestionati, per l'altro una **trasformazione dall'interno** tramite una serie di demolizioni e di ricostruzioni, lo sviluppo di aree situate in zone anche prossime a quelle centrali, rimaste inedificate, l'utilizzazione di **aree dismesse** e la sistemazione di zone residuali, altrettanti **detriti** insediativi casuali ai margini del processo d'accrescimento della città. Il secondo processo si identifica in una sempre più accentuata **interconnessione** di tutte le funzioni urbane, prima separate. Funzioni che vedono prevalere quella dell'**informazione**. La città occidentale è una **città dei flussi** che rispecchia fedelmente quella **network society**, di cui ha parlato Manuel Castells, che la abita. Il terzo processo si riconosce nel ruolo della **cultura** e soprattutto dell'**arte**, le quali definiscono un ambiente in cui vive quella che Richard Florida ha definito la **classe creativa**. In effetti la città occidentale vede moltiplicarsi le occasioni di incontro e di scambio all'insegna delle attività culturali artistiche, non più considerate come il luogo concettuale di una elevazione della vita sociale ma come potenti stimoli alle innovazioni riguardanti la sfera produttiva. Il tutto nell'ambito di quella **modernità liquida** teorizzata da Zygmunt Bauman. La presenza della classe creativa consente alla città occidentale di aumentare complessivamente la sua offerta produttiva, di migliorare e diffondere **stili di vita** prestigiosi e gratificanti, di favorire la comunicazione. Il quarto processo, presente soprattutto nelle città americane, riguarda la **compartimentazione** della città a seguito della volontà di alcuni ceti sociali di vivere in una condizione di **sicurezza**. Espressione spaziale di un conflitto di matrice **classista** la compartimentazione nega sostanzialmente la essenza **inclusiva** e collettiva della città, ridotta così a una specie di **creto urbano** fatto di zolle autonome contrapposte. Anche in Europa questo fenomeno è comunque presente, specialmente in funzione dell'attuale composizione **multi-etnica** della città. La rivolta delle periferie parigine è un esempio convincente dell'esistenza di gravi contrasti tra i diversi modelli d'uso delle città, corrispondenti ai vari gruppi che le abitano. Attraversato dal tema della **mobilità** l'insieme di questi quattro processi, che si iscrivono nell'attuale prevalenza del **mercato**, con i riti del **consumo** che esso esalta, fa sì che le città si siano trasformate in **città-spettacolo** che presentano un ampio numero di attività di intrattenimento. Le stesse architetture, divenute altrettanti **media-building**, segnano il tessuto urbano come potenti **landmark** ai quali è affidata l'immagine della città. È in questo contesto tematico che la finanza legata al settore immobiliare, l'insieme delle società di **real estate**, è divenuta centrale nella pianificazione degli interventi, sostituendosi molto spesso di fatto all'amministrazione pubblica. La principale conseguenza della prevalenza degli operatori immobiliari privati è il declino del **progetto urbano** in quanto emanazione delle scelte effettuate dalla stessa amministrazione pubblica.

### **-Il caso italiano**

Nel contesto delle trasformazioni urbane appena descritte, che vedono un generale processo di **deindustrializzazione**, vale a dire lo spostamento delle attività produttive fuori dalla città e spesso in altri paesi, l'Italia si inserisce con alcune importanti particolarità. La prima di queste proviene dalla struttura stessa del territorio italiano che supera di poco l'estensione di 300.000 kmq, presentando ambienti paesistici molto vari, che vanno dai ghiacciai alpini agli altopiani desertici della Sicilia. In tale paesaggio, che è divenuto tra il Settecento e l'Ottocento un autentico **mito** europeo dando vita a un numero pressoché infinito di rappresentazioni pittoriche e letterarie, le città si susseguono l'una all'altra creando una fitta rete insediativa, estremamente varie nelle sue singole stratificazioni. Queste città sono di dimensione **piccola e media**. L'Italia ha infatti scelto di non costruire vere e proprie **metropoli**. La più grande città italiana, Roma, che ne è anche la capitale, non arriva a tre milioni di abitanti. La più estesa **area regionale** italiana, quella che si irradia da Milano, ne conta sei, molto meno della sola area metropolitana di Parigi. Conseguentemente in Italia non esistono infrastrutture urbane complesse come quelle che attraversano città come, ad esempio, Los Angeles o Tokyo. Tutto è risolto all'interno di una **scala media**, che tiene conto in modo piuttosto attento dei **singoli contesti**. Nel costruire le città italiane si è poi cercato di conservare quanto più possibile le

testimonianze del passato. Quartieri ed edifici storici non sono mai stati considerati come presenze in contrasto con la modernità ma al contrario come realtà che le espansioni moderne potevano mettere in evidenza esaltandone il valore ambientale e storico. Per questo motivo il **restauro** architettonico e urbano – ma si sta affermando anche quello paesistico – è una disciplina che in Italia ha avuto da sempre un notevole sviluppo teorico e operativo. Pur nella loro grande diversità le città italiane sono interessate da una serie di modificazioni comuni. La prima di queste modificazioni deriva dalla **delocalizzazione** dell'industria che ha liberato grandi aree occupate da fabbriche abbandonate nonché zone portuali, aeroportuali e infrastrutturali non più utilizzate. Prima periferiche, queste aree si trovano ora nel pieno della città consolidata. Il recupero e l'**urbanizzazione** di queste **aree dismesse** ha permesso di dar vita alla strategia delle **nuove centralità**. Con il concetto di nuova centralità si indicano quei nuovi **nodi urbani** che vedono la sovrapposizioni di una serie di funzioni metropolitane. Queste funzioni sono di tipo **direzionale** (palazzi per uffici, centri per congressi e convention), **ricettivo** (alberghi), **commerciale** (shopping mall), **ricreativo e culturale** (multisale, teatri, mediateche, palestre, fitness), **residenziale**. Conseguentemente a quanto detto sulla **network society** queste centralità si configurano come potenti strumenti comunicativi attraverso i quali i flussi informativi subiscono una forte accelerazione. **Messe in rete** queste nuove centralità disegnano sulla città un sistema di punti che ne attivano il tessuto in ogni sua parte. Alla strategia delle nuove centralità si accompagna poi un minuto recupero ambientale esteso a tutta la città, al fine di migliorare la qualità complessiva della vita urbana. Aree verdi, piste ciclabili lungo fiumi e canali, oasi ecologiche, punti attrezzati di ristoro e di sosta fanno parte di un ridisegno della città che tiene conto delle richieste di prestazioni funzionali più ampie e diversificate, legate all'aumento del tempo libero ma anche alla maggiore lunghezza della vita, che consente a un numero di persone progressivamente in aumento una soddisfacente attività fisica nonché un uso ancora ampio delle opportunità di incontri, di scambi e di relazioni offerte dalla città. In effetti nei centri urbani occidentali la natalità tende a ridursi e ciò fa sì che esse debbano attrezzarsi per una utenza costituita da una sempre più numerosa popolazione anziana che ha bisogno di tutta una serie di nuove funzioni, a partire da quelle legate all'**accessibilità**, all'**assistenza sanitaria** e alle **attività sociali**. Un'utenza che ha anche la necessità di nuove forme di abitazione che uniscano privatezza e funzioni collettive. Un altro aspetto importante delle attuali politiche urbane italiane è una ridefinizione completa dello **spazio pubblico**. Anche a seguito della **pedonalizzazione** di aree interne alla città, e non solo nei centri storici, le piazze sono ripensate come complessi **ambienti multifunzionali**. Essi sono concepiti infatti sia come estensioni dello spazio del consumo, nei quali lo **shopping** può svolgersi in un ambiente architettonicamente qualificato, sia come **spazi performativi** ovvero come **luoghi comunicativi** nei quali è possibile assistere a manifestazioni politiche e culturali, feste, spettacoli interventi di artisti di strada. In questo quadro di trasformazioni urbane, alle quali si aggiunge una costante operazione di restauro del patrimonio ambientale e architettonico, ciò che ancora non è chiaro è come intervenire nelle **periferie**. Cresciute in brevissimo tempo e in modo imponente dal secondo dopoguerra fino agli anni settanta, le periferie attuali sono ancora in gran parte altrettante **città dormitorio**, che per molti versi appartengono alla categoria dei **non luoghi** teorizzati da Marc Augé. Su come trasformare queste grandi estensioni urbane in parti di città complesse, dotate dei necessari servizi, di spazi verdi e di attrezzature per la cultura non esiste ancora una politica condivisa. In alcuni casi si procede per azioni interstiziali; volte a ricomporre e unificare gli spazi pubblici in modo che essi divengano vere e proprie piazze, adottando così una strategia di miglioramento puntale dell'esistente; in altri si preferisce realizzare le **centralità** prima definite in modo da immettere, anche violentemente, valenze metropolitane in un tessuto sostanzialmente residenziale.

Il panorama esposto in queste ultime considerazioni, pur se comune come si è detto a tutte le città italiane, si articola caso per caso in modi differenti, che qui di seguito saranno brevemente esposti. Prima di procedere a questa sintesi è necessario, però, proporre alcune ulteriori osservazioni. La prima riguarda il fenomeno della **città diffusa**, presente soprattutto nel Nord dell'Italia. Si tratta di

una modalità di crescita degli insediamenti che avviene per *microaggiunte* successive. Capannoni industriali, centri commerciali, villette unifamiliari, case a schiera si sommano le une agli altri costruendo un *paesaggio disseminato* privo di una dimensione urbana pienamente riconoscibile. Al Centro e al Sud questo fenomeno è sostituito da una forte *crescita abusiva*, che soprattutto nel recente passato ha rappresentato lo *strumento illegale* di sviluppo della città. Sommato alla speculare edilizia legale l'abusivismo ha creato una situazione molto difficile la quale, specialmente in regioni come la Calabria e la Sicilia, non lascia molte alternative alla pura e semplice demolizione o a una ardua e meticolosa operazione di *restauro paesistico, architettonico e urbano*.

Tornando alla rapida escursione sulle recenti modificazioni delle principali città italiane è significativo partire da Torino, sede della più importante industria italiana, la Fiat, a dalla dismissione del Lingotto, una delle sue fabbriche, un celebre manufatto ammirato da Le Corbusier divenuto Museo, Centro Congressi e Sede di Istituti Universitari. Torino ha iniziato un vasto programma di interventi i quali hanno trovato il loro centro nella realizzazione del *passante ferroviario*, l'interramento di un fascio di binari che divideva in due la città. Trasformata in un largo *boulevard*, questa trincea è divenuta una spina di grandi architetture urbane che configurano una sorta di *centralità lineare*, un vero e proprio *asse attrezzato* che conferisce qualità metropolitana ai tessuti che attraversa. Questa trasformazione della città subalpina ha utilizzato le Olimpiadi Invernali del 2006 per accelerare la sua piena attuazione, che vedrà come prossimo impegno la realizzazione della nuova Stazione di Porta Susa. A Genova invece la trasformazione urbana è iniziata con le *Manifestazioni Colombiane* del 1990. In quell'occasione Renzo Piano ha iniziato la riconversione del bacino portuale in una specie di *parco tematico* in cui è stato realizzato un centro Congressuale, un Acquario tra i più importanti d'Europa, il Museo del Mare, un importante albergo e un Terminal per navi da crociera. Parallelamente il centro storico, uno dei più grandi d'Italia, ha visto moltiplicarsi i recuperi e i restauri. È del 2005 la realizzazione, sempre da parte di Renzo Piano, del cosiddetto *Affresco*, un *metaprogetto* che interessa tutta l'area portuale da quella storica a quella di Sestri. Si tratta di un programma di operazioni da svolgere nell'arco di una ventina d'anni che dovrebbe mettere in grado Genova di essere più competitiva a livello europeo e globale. Milano ha scelto una strada molto simile a quella intrapresa da Torino e da Genova. La grande *riurbanizzazione* della Bicocca, un'area industriale della Pirelli, progettata e costruita da Vittorio Gregotti dal 1987 fino ad oggi ha segnato un importante cambiamento di rotta nella vita della città. Configurata per la sua compattezza edilizia e la sua complessa articolazione spaziale come l'analogo di un *centro storico* la Nuova Bicocca si costituisce come una centralità destinata a cambiare il volto dell'intera periferia che la circonda. Sono seguite poi operazioni analoghe come la sistemazione dell'Area Garibaldi-Repubblica e quella dell'Ex Fiera, che si è spostata appena fuori Milano a Rho-Però trovando sede in una serie di nuovi padiglioni uniti da una galleria vetrata lunga più di un chilometro progettata da Massimiliano Fuksas. Come capitale mondiale della moda e del design Milano non può che giovare della presenza di questa struttura appena completata, che le consente assieme ad altre architetture di grande efficacia mediatica, grattacieli di Zaha Hadid, Arata Isozaki e Daniel Libeskind di ottenere una nuova e più avanzata *visibilità mondiale*. Venezia ha per ovvie necessità scelto una strategia diversa. A una conservazione integrale della città storica, che si conferma come una delle mete turistiche più famose del mondo, insieme unico di canali, calli, campi, campielli, chiese e palazzi, una decisione di cui è un emblema la ricostruzione del Teatro la Fenice *com'era dov'era*, realizzata in base ad un progetto di Aldo Rossi, Venezia cresce attorno a sé stessa, a Marghera, dove è stato realizzato un Parco Tecnologico, e a Tessera, dove il nuovo aeroporto si è configurato, dopo le ultime espansioni, come un importante scalo internazionale. Anche Bologna ha fatto le stesse scelte. Confermando la conservazione integrale del suo nucleo storico, iniziata negli anni settanta con Pierluigi Cervellati, Bologna sta provvedendo a costruire quelle infrastrutture e quelle architetture destinate soprattutto al settore espositivo e alle attività universitarie, che le permettano di situarsi all'interno di quei nuovi processi urbani che sono proiettati nella dimensione globale. In una ispirata mediazione tra tradizione e innovazione e con

grande attenzione alle questioni ambientali, la città ridefinisce la sua identità punto per punto, quasi edificio per edificio, recuperando motivi del passato in una formulazione avanzata. Analogamente a Venezia e Bologna anche Firenze procede nella sua evoluzione secondo il criterio prioritario della salvaguardia del suo immenso patrimonio artistico e monumentale. La difficile vicenda del nuovo ingresso agli Uffizi, di Arata Isozaki, rimasto ancora sulla carta, è prova convincente di quanto sia complicato conciliare le esigenze della conservazione con quelle del rinnovo funzionale della città. Un rinnovo che riguarda anche l'*immagine* della città storica oggi notevolmente consumata e quindi non più in grado di essere accolta dai visitatori più sofisticati. Attorno alla città storica c'è da segnalare la realizzazione del Piano di Leon Krier per l'area Fiat-Fondiaria, un nuovo quartiere che si pone anch'esso come un *ponte* tra passato e futuro. Roma presenta una situazione abbastanza diversa da quelle già tratteggiate. Una situazione più chiara e decisa, che finisce con l'assumere un esemplare aspetto modellistico. Data l'estensione della città moderna rispetto a quella storica i nuovi interventi hanno infatti maggiori possibilità di incidere in modo determinante sulla struttura urbana. In effetti il nuovo Piano Regolatore Generale, recentemente approvato, prevede *ventidue nuove centralità*, delle quali diciotto già in fase di progetto e qualcuna in via di realizzazione, compresa una delle quali chi scrive è autore. Le centralità romane creano una *Roma alternativa* rispetto a quella storica, soffocata da una moltitudine di funzioni in maggioranza politico-amministrative. Le centralità aprono infatti la città alla sua periferia determinando una serie di nuove relazioni, nella direzione di amplificare quell'ininterrotto e copioso *flusso di informazioni* che qualifica le città nell'epoca della competizione globale. Un ruolo fondamentale è rivestito a Roma dalla struttura museale. Sono infatti in una fase avanzata di costruzione in MAXXI di Zaha Hadid e il MACRO di Odile Decq, mentre è quasi ultimato il restauro del Palazzo delle Esposizioni. Contemporaneamente si rafforza l'asse tra l'Eur e Ostia-Fiumicino, verso il mare, che vede sorgere una serie di nuovi insediamenti residenziali, direzionali, commerciali, fieristici. Napoli, con la vicina Salerno, vive anch'essa un momento di forte dinamismo. Terminato da qualche anno il Centro Direzionale, costruito sulla base su un piano di Kenzo Tange, la città si sta dotando di una nuova linea metropolitana, che ha dato l'occasione di interessanti interventi *multidisciplinari*. Interventi che vedono architetti di livello internazionale, come Alvaro Siza, confrontarsi con artisti nell'intenzione di produrre spazi complessi nei quali le opere d'arte convivano con le attività commerciali, in un contesto caratterizzato da quella imprevedibilità di eventi legata al transito di migliaia di persone al giorno. Nella periferia si demoliscono nel frattempo alcuni edifici degli anni settanta divenuti luoghi di degrado sociale nel tentativo, ancora embrionale, di sperimentare forme abitative meno costrittive e impersonali. Palermo, come Genova, ha iniziato il recupero di alcuni manufatti situati nella zona portuale. Al contempo è stato avviato il completamento del fronte a mare, realizzato dopo la fine del secondo conflitto mondiale sistemando le macerie provocate dai bombardamenti. Il fronte a mare è oggi un accogliente ambiente urbano, frequentato da molti cittadini, che hanno così riconquistato un rapporto con il mare che si era interrotto per cinquant'anni. Tuttavia l'impegno più consistente che attende gli amministratori della città è il restauro e il ripopolamento del centro storico, attualmente in una fase di degrado, che in alcune zone assume aspetti estremi.

Da questa veloce rassegna emergono alcuni orientamenti generalizzati. Le città italiane sentono come principale obbligo quello di *conservare il loro patrimonio edilizio*. Tutto il resto è subordinato a questa strategia. Il nuovo, dalle infrastrutture agli edifici, non deve in alcun modo mettersi in confronto diretto con la città storica. Modena ha rifiutato un progetto di Frank O. Gehry perché ritenuto incompatibile con il centro storico, sul cui bordo doveva sorgere; le infrastrutture – vedi il caso dell'alta velocità in Val di Susa o le polemiche sulla cosiddetta *variante di valico*, tra Firenze e Bologna – devono mantenere una sorta di *invisibilità*; i nuovi edifici non possono evitare di cercare un *accordo* con le preesistenze, così come ricordano le accese discussioni che sono seguite alla vittoria a Milano del gruppo formato da Zaha Hadid Arata Isozaki e Daniel Libeskind nel concorso per l'area dismessa della Fiera. In sintesi ciò che le città italiane prefigurano è una

*strategia organica* in cui tutti gli elementi che concorrono a definire la città contemporanea devono mantenersi in un reciproco equilibrio. Gli edifici possono essere senz'altro concepiti come media-buildings ma non possono esprimere un valore spettacolare se questo non si *intono* perfettamente con il contesto; le dimensioni di un'architettura non devono eccedere la media di quelle vicine; le funzioni vanno integrate in sistemi il più possibile *unitari*. Ciò che la cultura progettuale italiana suggerisce all'interno del dibattito sul ruolo della città nella attuale condizione globale è quindi *una concezione dell'insediamento urbano come un sistema in cui nessuna parte deve prevalere sull'altra*. In altre parole la presenza degli apparati produttivi deve commisurarsi a quelle dei luoghi della cultura; lo spazio pubblico deve continuare a svolgere il suo fondamentale ruolo di luogo di socializzazione, e non può quindi essere ridotto a semplice appendice delle vie di traffico o come pure estensioni degli ambienti per il consumo; la residenza non può costituire una parte separata della città ma va messa anch'essa in relazione con l'insieme delle funzioni urbane. Il tutto in una dimensione *media* che sia una diretta emanazione della *scala umana*. È all'interno di questi orientamenti che le città italiane, che in qualche modo rientrano, per i loro caratteri strutturali, nel quadro delle città innovative, offrono il loro contributo alla condizione globale. Una condizione che vede le città del mondo impegnate in una competizione la quale, al di là delle città che vinceranno o che perderanno, migliorerà sicuramente la loro struttura e la loro forma, nonché le vite dei loro abitanti.

Franco Purini  
Seoul, 20-21 Giugno 2006