

INTERVISTA A MASSIMO PICA CIAMARRA

A CURA DI BEATRICE GHELARDI

La qualità diffusa, la densità di valori, la condensazione sociale che supera il funzionalismo. Come si arriva a una città compatta?

Nella nostra cultura "città" e "civiltà" hanno la stessa radice etimologica: la città è da sempre luogo di incontri, di flussi, di edifici che dialogano e si fanno ombra fra loro. Con la rivoluzione industriale e l'affermarsi dell'approccio razionalista e tecnologico si sono diffuse prassi nelle quali prevalgono lotti isolati e monadi edilizie, ma noi siamo figli di una tradizione che riconosce come città non una somma di edifici, bensì un sistema di spazi che lega costruito e non costruito con significati: un sistema di luoghi dove si manifesta la superindividualità delle singole componenti.

È difficile definire ex ante la qualità di un'architettura o di una trasformazione urbana. Sono troppo diverse le ottiche e le valutazioni di chi privilegia l'efficienza funzionale, il rispetto delle norme, la facilità realizzativa ed economica, un richiamo al passato o l'apertura al futuro.

Oggi, poi, siamo schiavi di apparati normativi interessati ai singoli componenti della costruzione o a requisiti prestazionali del singolo manufatto e sostanzialmente disinteressati alla qualità delle relazioni fra le cose, ma la dimensione urbana dell'architettura vuole che

qualsiasi trasformazione degli ambienti di vita sia sempre un "frammento" da valutare come parte dell'ambiente (questioni energetiche, emissioni CO2, materiali adottati), dei paesaggi (naturali o artificiali) e delle stratificazioni che identificano ogni luogo (qui vi è una componente culturale, sono anche questioni di memoria).

In altre parole, le logiche di immersione nel contesto (o meglio nei contesti: fisici, spaziali e a-spaziali) dovrebbero prevalere sulle regole interne di una costruzione. Non hanno senso valutazioni economiche che prescindono da valutazioni ambientali e del benessere degli abitanti: nessuno ha mai valutato l'enorme costo sociale delle nostre desolanti periferie.

I valori della contemporaneità vanno espressi anche avvalendosi delle esperienze sulla "città compatta".

Dunque, responsabilità e uso sostenibile delle risorse come linee guida della progettazione. In quale contesto?

Ignorare o sottovalutare il contesto di una progettazione è male antico, che di fatto caratterizza spesso anche il contemporaneo, ancora succube del funzionalismo.

La qualità degli ambienti di vita si fonda però anche su eccedenze, su un surplus essenziale per

dare risposte complesse alla domanda di spazi che assicurino bellezza, sicurezza, benessere e felicità.

In questo senso in architettura una cosa è l'armatura della forma (che è possibile sempre condividere attraverso processi partecipativi o altre forme di consenso collettivo), altro sono i "linguaggi" espressivi ed emozionali propri di chi progetta.

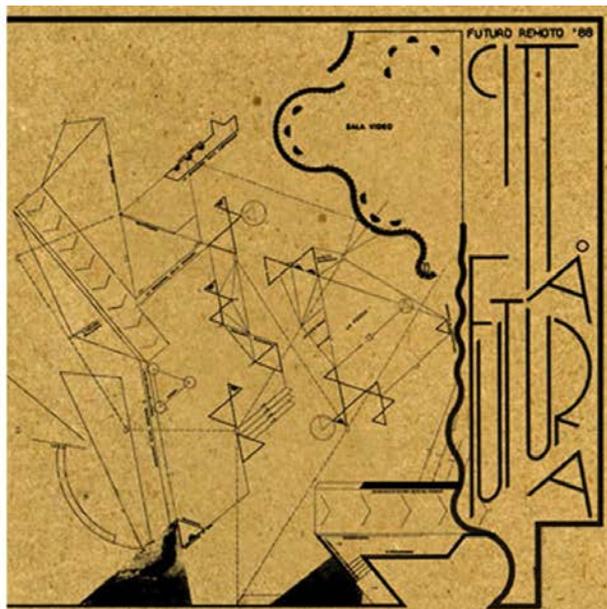
Qual è il quadro normativo di riferimento? C'è una figura che assicura il rispetto di questi principi?

La Carta di Lipsia sulle città sostenibili afferma che «base importante per l'uso efficiente e sostenibile delle risorse è una struttura insediativa compatta» e che «ciò si ottiene adottando pianificazioni urbane e regionali che impediscano sprawl ed espansioni speculative». Per poterne tener conto in Italia andrebbero eliminati alcuni ostacoli che qui caratterizzano l'apparato normativo.

La distinzione del territorio in zone omogenee prescritta dal DM 1444/68 di fatto incrementa gli spostamenti dei cittadini, quindi traffico con conseguenti danni ambientali. Inoltre, per poter tener conto delle diversità dei contesti e delle specificità ambientali, gli standard fissati dallo stesso Decreto andrebbero trasformati in semplici riferimenti. Le norme e i regolamenti di tipo urbanistico dovrebbero regolare le quantità non più in termini di metri cubi, ma di superficie netta utile, evitando aprioristiche valutazioni paesaggistiche o ambientali.

Infine, per favorire la qualità dell'ambiente nel suo complesso e degli spazi esterni (il cosiddetto "non costruito") ogni intervento – pubblico o privato – dovrebbe prevedere adeguate somme per la loro sistemazione. Le somme che si versano per "oneri di urbanizzazione" vanno vincolate a questi fini specifici, dando priorità alle urbanizzazioni primarie e alla qualità degli spazi "non costruiti".

In ogni trasformazione, oltre al "Responsabile unico del Procedimento" dovrebbe essere introdotto il "Responsabile unico del Progetto" che, dalla fase di concezione e fino al collaudo

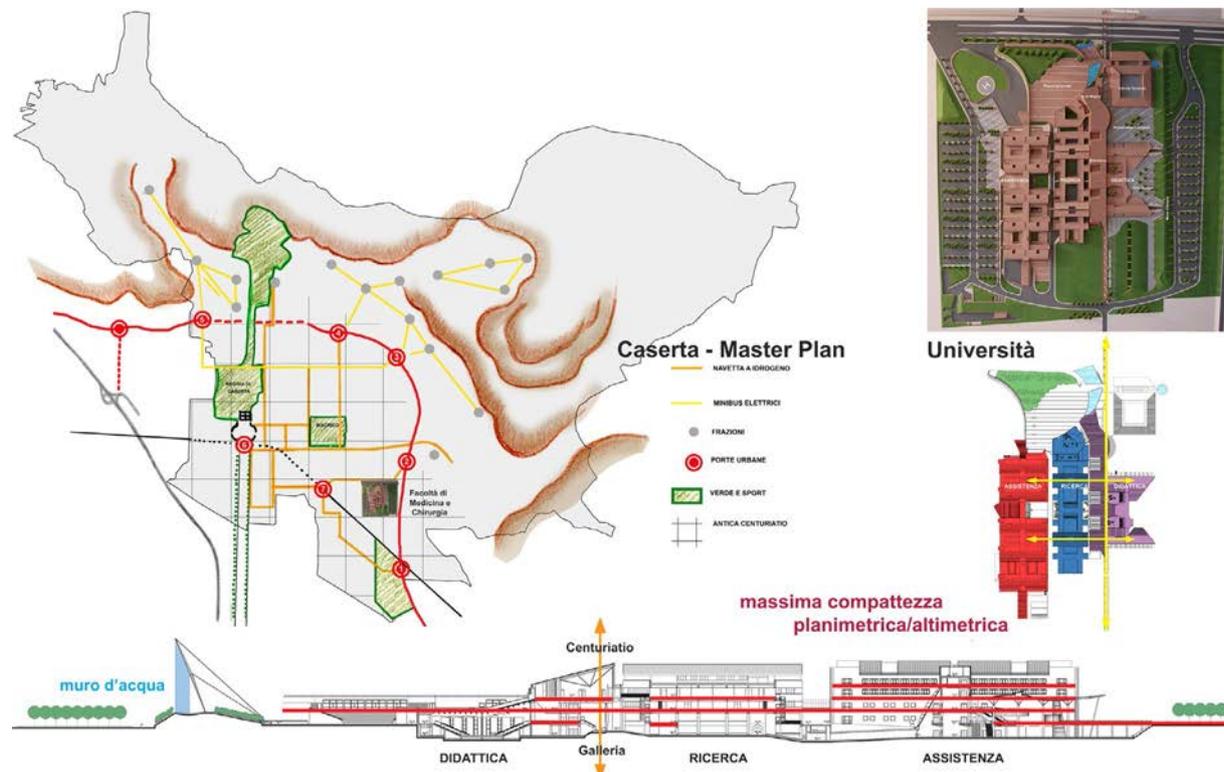
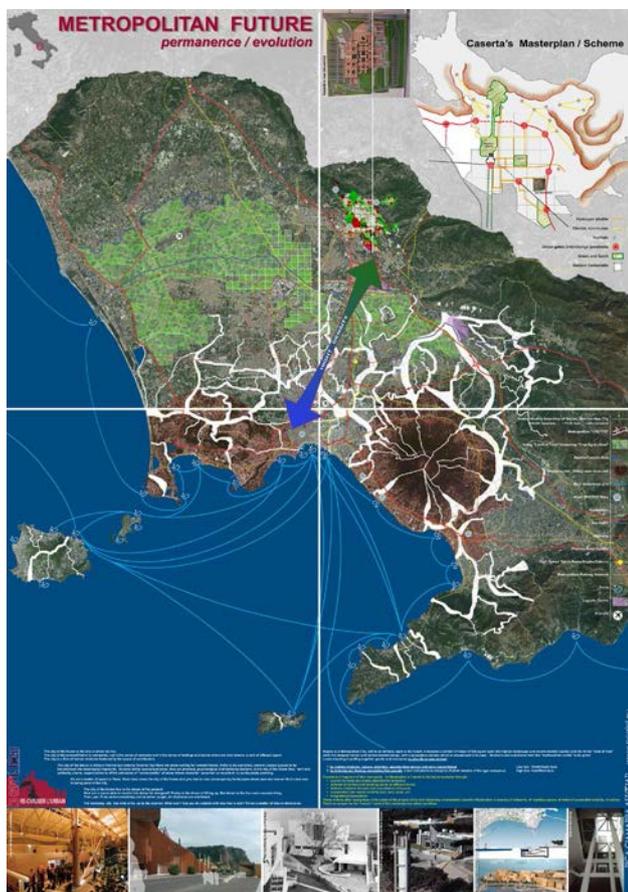


dell'opera, garantisca la qualità ambientale dell'intervento.

Sono le scelte politiche, urbanistiche e progettuali a farci sentire immersi in una città di relazioni e di valori. Pensare in termini di aerea vasta è la strada giusta per progettare la cosa pubblica?

La parola d'ordine deve essere integrazione. C'è il desiderio di città compatta, ma i riferimenti abituali fanno temere l'innalzarsi delle densità. La densità deve essere intesa come una risorsa e per raggiungere questo obiettivo è necessario far evolvere metodologie, principi, modelli e logiche d'intervento.

La cultura tecnologica ha generato due processi contrapposti: mentre i prodotti, i componenti, gli stessi singoli edifici, rispondono ad apparati normativi sempre più articolati e raggiungono prestazioni sempre più elevate, la qualità delle loro relazioni si affievolisce o si annulla. Le logiche interne di un prodotto, di un componente, di un edificio, al limite di un complesso di edifici, diventano rigorose e prevalenti a scapito delle "logiche di immersione". Sono logiche basate più su cose e meno su relazioni fra cose e così le città diventano invivibili: ne è anche sintomo il fatto che nella vecchia Europa e in Italia molte città decrescono in termini demografici, anche se crescono per intensità di presenze e flussi.



Il futuro di ogni città o aggregazione non è autonomo: sono parte di reti variabili, benché sviluppino programmi urbanistici confinati entro anacronistici limiti amministrativi. Qualsiasi programma o qualsiasi intervento non può più prescindere da visioni territoriali organizzate per ragionare per sistemi complessi e reti in molti casi estese oltre i limiti comunali, attente ai fattori di rischio (idrogeologico, vulcanico, sismico) e alla morfologia naturale, capaci di intrecciare le questioni ambientali, naturali e paesaggistiche con i fattori culturali che identificano ogni luogo. Tenuto presente tutto ciò, innalzamenti di densità possono favorire sistemi urbani con agevoli riferimenti a "luoghi di condensazione sociale" e di identità; possono far riscoprire positivi affiancamenti o integrazioni fra attività diverse separando solo quanto davvero indispensabile. Non si può pensare di programmare il futuro delle nostre città per "zone omogenee" con densità modeste e riferite ad anacronistici indici volumetrici. I centri storici non devono essere zone separate. L'elevata densità è ancora vista come un male. Nel corso di un secolo la rivoluzione dovuta all'automobile e ai mezzi di trasporto ha consentito di dilatare l'urbanizzazione e ha disgregato le realtà preesistenti. Siamo ancora in un periodo buio, in un lungo sonno che impone risveglio.

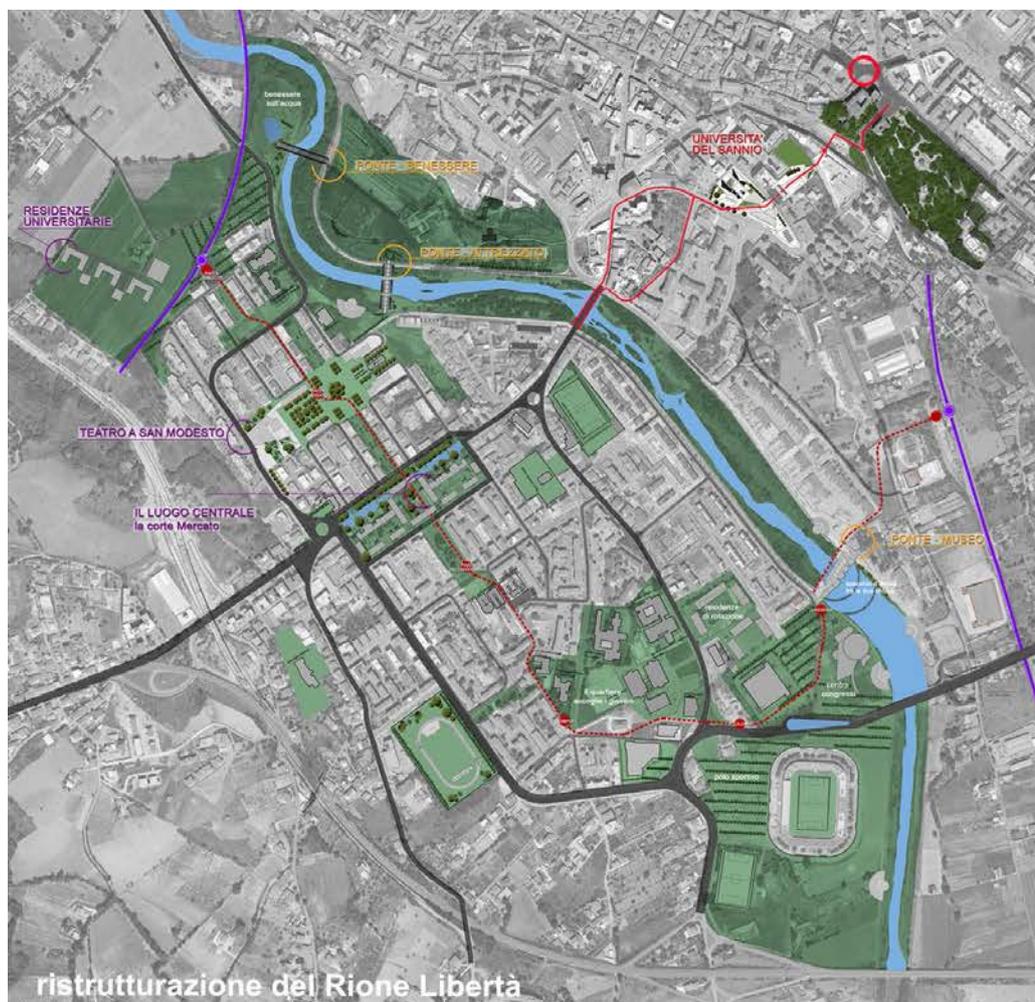
Le logica funzionalista della città rende difficili gli spostamenti, di fronte all'esigenza sempre più diffusa di vivere relazionati con luoghi

anche lontani. Come si risolve il problema della mobilità urbana?

L'alta densità, unita ad azioni innovative sulla mobilità urbana, può favorire "la città dei cinque minuti", cioè far sì che, in ogni parte delle interrelate reti urbane, ogni abitante possa ritrovare punti di identità e socializzazione facilmente raggiungibili: elevare le densità abitative, ma soprattutto densificare senso e valori. Le questioni centrali diventano allora queste: come determinare aggregazioni urbane basate su "luoghi di condensazione sociale", in diametrale opposizione ai cosiddetti "non luoghi"; come ridare senso allo spazio urbano; come affrancarsi dalla sterile logica funzionalista, che pretendendo di risolvere singolarmente ogni problema, ha determinato città invivibili.

Ci parli della sua esperienza di progettazione "compatta"

Posso richiamare due coppie di esperienze che derivano da quattro iniziative distinte: un progetto di sede universitaria oggi in costruzione che precede un piano urbanistico e, inversamente, un piano urbanistico che precede il progetto di un complesso universitario, anche questo lentamente in fase di realizzazione. Si tratta di due coppie di esperienze interrelate (una ha inizio con un progetto puntuale, l'altra da un piano), nelle quali più che compatibilità vi è identità fra ragionamenti architettonici e urbanistici. Esperienze che negano aree



ristrutturazione del Rione Libertà



Università del Sannio

specializzate o la distinzione centro-periferia e lavorano sulla fisicità della città con ambizioni di carattere immateriale. Non si esauriscono in aridi funzionalismi: affermano la necessità di "eccedenza" per ridare senso e bellezza agli spazi urbani.

Introduco queste due coppie di esperienze accennando a due mostre su temi analoghi ma fra loro molto lontane nel tempo. Una in occasione di uno dei primi «Futuro Remoto» (1988). In *Città futura: alternative per il prossimo millennio* coinvolti amici con competenze differenti: una mostra con una forte regia e carica di tensione utopica. Il percorso espositivo si sviluppava su grandi piani inclinati e si snodava fra una serie di enclave diversamente caratterizzate: città storica, città spaziale, città underground, città marina, sottomarina e così via. Ogni enclave raccoglieva immagini, modelli, filmati, documenti e doveva convincere il visitatore della propria idea di futuro. La tesi della mostra era opposta: tutto converge e s'intreccia. La città del futuro non può che essere "città delle compresenze" dove coesistono conflitti, tensioni e differenti modelli.

Recentissima (ottobre 2015) a Vienna "City Layers - The Cities of the Future", con artisti e architetti di vari paesi: un tedesco, un inglese, un francese, un italiano, uno spagnolo. Diversamente dal caso precedente, confronto libero. È stata l'occasione per legare un sogno per Napoli-Città Metropolitana con il Master Plan di Caserta al quale lavoriamo da tempo: un Piano che scopre e materializza la rete dell'antica Centuriatio e che articola una rete di "luoghi di condensazione sociale" supportati da navette a idrogeno che rivoluzioneranno abitudini e comportamenti per realizzare "la città dei 5 minuti". I principi di questo Piano sono analoghi a quelli che improntano il progetto del complesso universitario di Caserta (ancora in costruzione: quasi 200.000 mq. SLP, compatto, alta densità) caratterizzato da una rete di percorsi pedonali baricentrici anche in alzata (grazie ad una azione di modellazione del suolo), incentrati sulla "galleria della Centuriatio" e connessi da una navetta a idrogeno alla Stazione ferroviaria. Il "muro d'acqua" (alto 25 e lungo 400 m) è un importante segno nel paesaggio; difende anche dalle polveri delle

vicine cave e dalla bretella autostradale sul limite est dell'area.

Esperienza inversa a Benevento dove per riqualificare il Rione Libertà (quartiere periferico iperattrezzato, ma invivibile) abbiamo proposto di eliminare molte strade, dissodare asfalti e formare un parco lineare percorso da una navetta (14 km/h, compatibile con pedoni e biciclette) fra due linee della Metropolitana regionale e di realizzare tre ponti pedonali abitati sul fiume che separa questo quartiere dal centro storico. I principi di questo Piano particolareggiato improntano il successivo progetto di concorso (in area finitima, anche questo oggi in costruzione) del complesso dell'Università del Sannio, un sistema edificato attraversato da un percorso pedonale pubblico che, grazie alla morfologia dei luoghi, scavalca più di una strada legando il centro città (la Rocca dei Rettori) con i quartieri a valle da sempre separati ed apparentemente periferici. Cioè a Benevento i ragionamenti del Piano si materializzano nel progetto per l'Università; mentre a Caserta le logiche del progetto per l'Università hanno riscontri nel successivo il Piano urbanistico della città.