

FRANCA MIANI

TENDENZE E CONTRADDIZIONI NEL PROCESSO DI RINNOVAMENTO DELLA CITTÀ STORICA IN EUROPA

Trasfigurazione e crisi dello spazio urbano. – La città dell'Occidente europeo si rinnova e si riqualifica. Accade nelle regioni più avanzate, così come in quelle che perseguono obiettivi di trasformazione e sviluppo economico. Naturalmente variano i modi e i tempi dei processi di rinnovo urbano. Ma si individuano analogie di motivazioni: lo sforzo di adeguare la città, in Europa, alle esigenze della comunità che la vive e il tentativo di porla in grado di rispondere alle sollecitazioni che l'economia contemporanea imprime alle strutture urbane, intese come elementi di una rete di relazioni a scala internazionale.

Ci si trova di fronte a un complesso assai variegato di iniziative, intensificate nel corso degli ultimi anni, anche con l'appoggio delle politiche urbane, da quelle comunitarie fino a quelle locali, che hanno contribuito ad agevolare il processo di rinnovamento estetico e funzionale delle città.

In questo scenario si possono tuttavia riscontrare alcune contraddizioni che si prestano a una lettura, critica, ma che si ritiene dovrebbe essere presa in considerazione per realizzare una crescita corretta dei centri urbani europei, costituiti quasi esclusivamente da città storiche.

La città di inizio millennio dell'Europa occidentale è alquanto diversa da quella del secolo passato. La *web city* del mondo globalizzato, quella che avrebbe dovuto liberare l'individuo dai vincoli dello spazio e della distanza con l'ausilio della tecnologia, oggi sta già rivelando alcuni aspetti di criticità. La società «della rete» ha indubbiamente contribuito a creare nuove opportunità occupazionali, ma al tempo stesso la globalizzazione ha smantellato altre forme di organizzazione economica, ha riorganizzato i flussi di relazione espellendo altra forza lavoro e ridimensionando alcuni settori produttivi. Si sono venute a creare nuove possibilità di ricchezza e benessere, ma anche nuove forme di povertà. L'Europa occidentale è diventata la meta per una immigrazione di persone in cerca di lavoro provenienti dal bacino del Mediterraneo, dall'Asia, dall'Africa, ma anche dagli altri paesi dell'Europa orientale e dalle repubbliche ex sovietiche. Sono in crescita continua anche i senzatetto, che non sono più solo

quei vecchi *clochards* che popolavano le metropoli di alcuni anni fa, ma sono anche persone giovani, della classe media, lavoratori espulsi dal mercato del lavoro, che con il posto hanno perso anche la casa e, con la crisi del *welfare*, non essendo più protetti, si sono trovati in un attimo al margine della società, a popolare i centri di assistenza pubblica. Fenomeno, questo, ormai osservabile non solo nelle grandi metropoli, ma anche nelle città medie e in quelle piccole. Spesso la povertà odierna è costituita da una crescente vulnerabilità, incertezza, precarietà delle condizioni di vita dell'individuo o di una famiglia davanti al cambiamento, dal rischio stesso di diventare poveri.

Le città in cui viviamo sono oggi etnicamente molto più differenziate e la popolazione ha modificato il suo stile di vita, sulla base delle trasformazioni sociali e culturali che si sono sedimentate nella società.

Lo spazio urbano diventa sempre più complesso da governare tanto che c'è chi ipotizza che si vada verso una crisi delle città, sempre più insostenibili e invivibili, al punto da far supporre che si potrebbe vivere meglio senza le città. Al contrario, come già sostenevano Jane Jacobs, nei suoi scritti degli anni Settanta, e Jean Gottmann nei primi anni Ottanta, anche il disordine o l'inefficienza o la crescita eccessiva sono necessari allo sviluppo economico e costituiscono l'elemento che rende la città un fatto unico e prezioso per la vita economica (Jacobs, 1966, p. 82) e rendono in qualche modo la città invincibile (Gottmann, 1983).

La città europea, in generale, con il suo lungo passato di storia e di culture di straordinario valore che hanno plasmato i territori, possiede tuttora impareggiabili ricchezze monumentali e urbanistiche che rappresentano il suo punto di forza, la sua unicità, ma che costituiscono anche il punto critico del sistema urbano attuale, la lotta tra l'identità storica e le nuove energie di trasformazione e rinnovamento che sempre più rapidamente vanno a interferire con il tessuto storico preesistente.

Nel perenne avvicendamento di forme e funzioni all'interno della città, che caratterizza da sempre il divenire dei luoghi, si può osservare che, mentre l'archetipo della città della nostra storia urbana europea era durato centinaia di anni, e i suoi palazzi, chiese e complessi monastici, piazze e strade, pur nelle modificazioni continue apportate dalle successive società e governi, costituivano i simboli della sua immagine e rappresentazione universalmente riconosciuti, le nuove forme di utilizzazione dello spazio, i nuovi simboli della odierna società urbana non hanno una leggibilità altrettanto chiara e inoltre fanno parte di un ciclo di vita urbano molto più rapido che nasce, si sviluppa e decade in brevissimo tempo, lasciando il posto ad altre forme di espressione della società e dell'economia. Questo articolato e rapidissimo mutamento dei rapporti tra forma fisica, utilizzazione degli spazi e complessivo sistema sociale, che le più recenti trasformazioni economiche e culturali hanno portato nella struttura della città e nelle sue dinamiche di rinnovamento, genera elementi di debolezza tali da innescare fenomeni di crisi nel sistema, onde la necessità di approfondimenti della conoscenza e della interpretazione dei processi di trasformazione.

Fino a oggi termini come città, architettura, monumenti, erano l'espressione più consolidata di rappresentazione dell'organizzazione sociale basati sul lungo periodo e sul rapporto spazio-tempo locale, che ha influenzato la storia dell'umanità. È recente l'inserimento nello spazio urbano di moduli compositivi ed esempi di edifici che innovano profondamente i parametri tradizionali delle tre dimensioni, riproponendo e ricreando, nell'immagine metropolitana, elementi derivanti da creazioni virtuali generate dalla tecnologia informatica o, addirittura, trasposizioni di grafismi originati dall'analisi frattale. Non solo sono state ideate nuove forme spaziali, ma sono state introdotte nuove tecnologie che ci potrebbero permettere, se utilizzate per il meglio, di creare anche edifici e spazi urbani sempre migliori per la vita quotidiana, ma che, se male interpretate o inserite, possono anche interferire con il paesaggio storico sedimentato delle nostre città.

La possibilità di comunicare e di avere un controllo remoto senza connessioni fisiche tra gli elementi o parti di città ci offre senza dubbio un sempre maggiore grado di flessibilità: potrà eliminare molti problemi organizzativi, ma finirà inevitabilmente per dare luogo a nuove complessità.

La questione al centro dei dibattiti e dei ragionamenti che si possono fare è dunque la seguente: quali sono e quali potranno essere le ripercussioni di tutti questi cambiamenti sullo sviluppo futuro delle nostre città europee?

Si ritiene che si dovrebbe ripensare al concetto di città come ad una dimensione diversa, in cui finalmente l'uomo, liberato, con il progresso, da lavori banali o faticosi, possa tuttavia ritrovare la sua supremazia sulla tecnologia e utilizzarla e, soprattutto, governarla con la finalità prioritaria di vivere meglio la dimensione urbana.

Ciò che possiamo percepire, anche attraverso una banale osservazione, è il fatto che i nostri spazi urbani stanno diventando sempre meno identificabili, stanno perdendo la loro diversità, sono sempre più anonimi e somiglianti a quelli delle città di più recente formazione, come quelle americane. L'imitazione, per lo più esteriore e nei suoi aspetti più materiali dell'*american way of life* che interessa ormai non solo le città europee, ma anche quelle dei paesi di varie parti del mondo, è un fatto consolidato e ampiamente diffuso. Gli *skylines* dei grattacieli che contraddistinguono le zone degli affari anche nelle nostre metropoli internazionali, da Parigi a Francoforte, da Milano alla nuova Berlino; le aree suburbane caratterizzate da una edilizia residenziale diffusa nelle campagne; le periferie del dopoguerra ad alta densità e con un'edilizia di basso profilo costituiscono il primo assaggio della città europea che viene proposto a chi arriva dalle altre parti del mondo e, dall'aeroporto, percorre le strade veloci che portano verso i centri storici delle città. Poi, nel loro cuore antico, il paesaggio urbano cambia e si sviluppa in modo sempre più netto nelle sue valenze monumentali, ma la gran parte della città diffusa è ormai costituita da un tessuto indifferenziato e molto spesso privo di pregio.

Paradossalmente, la società dall'altra parte dell'oceano ha, invece, già da alcuni decenni, rilevato gli errori compiuti nel processo di crescita urbana legato allo *zoning* funzionale e alla espansione delle città nei *suburbia* e sta mettendo in pratica nuovi principi urbanistici e architettonici al fine di riorganizza-

re il tessuto urbano delle città esistenti e, al tempo stesso, creare nuovi piccoli centri, non più secondo la concezione dei *suburbia*, ma avendo come principale punto di riferimento proprio l'organizzazione estetica e funzionale delle città storiche europee!

In molte delle antiche città europee ci si trova oggi di fronte alla questione pressante circa quanto possa la città moderna mediare tra l'esigenza di proteggere il tessuto antico, per non compromettere lo scenario storico e l'eredità culturale, sottraendo tuttavia le città dal rischio di restare soffocate nell'involucro rigido della preservazione permanente del passato, basata sui divieti piuttosto che sulle alternative. A fronte di questo problema di conservazione, il paesaggio urbano è soggetto ugualmente e continuamente a cambiamenti nella destinazione d'uso degli edifici, a modificazioni (e in alcuni casi compromissioni) di spazi e sostituzione di strutture vecchie con costruzioni nuove, ovviamente più funzionali, ma esteticamente slegate dal contesto storico del luogo in cui vengono inserite, che rappresentano modalità diverse di uso privato del suolo urbano, non sempre in accordo con la persistenza del patrimonio monumentale esistente. Limitare eccessivamente l'insediamento e lo svolgimento delle attività economiche nei centri storici, vincolando sempre più ogni forma di movimento e di attività, circoscrivendo il transito sia pedonale sia veicolare, potrebbe portare all'inevitabile trasformazione dei nuclei storici in «aree museo» o, peggio, in fondali scenografici, contenitori svuotati delle loro funzioni, se non addirittura (come temono alcuni) una sorta di altrettante *main-streets* di quel sistema disneyano che si estende ormai per tutto il pianeta.

La commercializzazione, lo sfruttamento turistico, la progressiva privatizzazione delle aree e degli edifici, con le conseguenti trasformazioni e incorporazioni dello spazio pubblico e sociale, rischiano di trasformare le nostre città storiche in spazi privi di identità perché avulsi dal sistema economico-sociale e privati sempre più massicciamente dalla presenza della popolazione residente che, vivendo la città dal suo interno, ne ha condizionato il funzionamento e lo sviluppo. Pensiamo a Venezia: senza i veneziani veri con le loro case, i traffici commerciali e le attività banali, senza i bambini che corrono e giocano nelle calli e lungo i ponti, potrebbe trasformarsi in una sorta di finzione scenografica. Quale sarebbe allora la differenza tra la Venezia vera, con le sue peculiarità, i problemi, le contraddizioni, ma con tutta la sua essenza derivante da secoli di sedimentazioni storiche legate alla presenza dei suoi abitanti, e la Venezia riprodotta lungo lo Strip di Las Vegas come scenario per il «The Venetian Hotel»?

Dai luoghi ai non-luoghi. – La dilatazione fisica della città europea con la forte espansione delle aree suburbane ha provocato crescenti problemi di mobilità delle persone e delle attività economiche. Alla struttura piuttosto rigida delle città storiche si è ovviato con la costruzione di nuove reti di trasporto, che hanno finito per cambiare la percezione stessa delle città, modificando le relazioni spazio-tempo della popolazione, che sempre meno è in grado di riconoscere la struttura e la dimensione complessiva della città, i cui luoghi classici di riferimento

sono superati da altrettanti spazi variamente localizzati, con nuova identità estetiche e funzionali. Differenti strutture spaziali e architetture stanno nascendo ovunque; centri commerciali, stadi, esposizioni e fiere, multisale cinematografiche, ma anche stazioni, aeroporti o persino caselli autostradali, rappresentano altrettanti punti nodali della odierna dimensione del vivere urbano, attualmente più carichi di significati collettivi e ormai divenuti il nuovo «capitale simbolico» delle città. Essi costituiscono un vero e proprio diverso sistema di segni di identificazione frammentati all'interno dello spazio urbano, anche storico, ma spesso localizzati anche al di fuori dei limiti della città, molti dei quali, tuttavia, per le loro caratteristiche e funzioni sono destinati a un'obsolescenza sempre più rapida e a forme di riciclaggio e riuso legate alle logiche della «moda» e alle esigenze di un mercato che richiede incessantemente nuovi stimoli e innovazioni.

Nella postmodernità, infatti, i «rituali» che contraddistinguono gli stili di vita urbani e metropolitani si svolgono, e hanno bisogno, di corrispondenti differenti luoghi e simbolismi, molti dei quali di difficile individuazione e comprensione, perché estremamente soggettivi o dettati da modelli e omologazioni assai effimere e in continua evoluzione. Essi si consumano prevalentemente all'interno di ambienti non più identificabili con gli spazi che la storia aveva tramandato per essere deputati agli incontri e alla socialità. La piazza, i portici, le strade, sono stati sostituiti dai centri commerciali, luoghi anonimi, indifferenziati, dove tuttavia le persone pensano di potere ritrovare gli elementi di una vita di relazione che si consuma più nella rumorosa frenesia di un supermercato che in una strada del centro, meno facile da raggiungere, senza parcheggi e senza climatizzazione. Talvolta, in rapporto allo stabilirsi di agevoli comunicazioni tra le stesse periferie urbane e i quartieri centrali, consentite dall'apertura di nuove linee di ferrovie metropolitane (Roma, Napoli e la stessa Milano), questi nuovi spazi dell'incontro, gli ormai noti «non-luoghi», possono ricrearsi anche all'interno di un quartiere centrale. L'improvviso incremento di frequentatori, portatori di domande di consumo e uso dello spazio innovative rispetto alle funzioni e ai servizi precedentemente espliciti e localizzati nelle stesse aree, può ingenerare trasformazioni e riusi di spazi commerciali e del tempo libero, fino a poco tempo prima neppure ipotizzabili.

La dimensione simbolica della città non è, tuttavia, una dimensione estranea alla vita sociale dei suoi abitanti e delle loro quotidiane esperienze. Da un lato il simbolismo urbano rappresenta il punto di riferimento che permea e orienta le attività sociali in quanto parte di un processo di identificazione individuale. Dall'altro le stesse attività sociali e l'interazione tra differenti individui contribuiscono a reiterare e a modificare continuamente i simboli stessi della città.

La città in cui lo spazio pubblico è quasi completamente cancellato, se può essere molto pratica e accattivante per il cittadino, che percepisce nei nuovi punti d'incontro dei luoghi quasi idilliaci di una struttura urbana bella e felice, seppure non reale, è però una città che obbliga il cittadino che accede e frequenta tali punti a rinunciare ad alcuni diritti urbani. Ciò dovrebbe essere valutato e tenuto in considerazione in qualsiasi intervento di riuso o riqualificazione di una parte del tessuto urbano. Nessuno sembra rendersi sufficientemente

conto che è molto diverso accedere a un mercato rionale in una piazza ed entrare in uno *shopping mall*. Il primo rimane comunque un luogo pubblico, il secondo è uno spazio privato il cui accesso o la cui permanenza sono regolati da norme di tipo privato e da orari di apertura ⁽¹⁾.

Lo sviluppo di questi nuovi contenitori all'interno dei quali si svolge ormai molta parte della vita quotidiana delle popolazioni urbane, altrettanti «parchi a tema» ⁽²⁾, come sono stati definiti dalla letteratura contemporanea americana, è stato provocato non solo dal cambiamento culturale e sociale della popolazione o da fenomeni di mode e di imitazione, ma nei nostri ambiti territoriali può essere stato in parte agevolato anche da carenze da parte delle istituzioni che, nel momento in cui si cominciava a sentire l'esigenza di adattare la città al cambiamento della società, hanno dato la sensazione di essere incapaci di creare «ambienti armoniosi» e di strutturare quel consenso che è sempre necessario per una vita urbana produttiva e democratica.

La riqualificazione delle aree dismesse. – Il rinnovamento che si è originato a partire dal declino dell'industria manifatturiera all'interno delle aree urbane, con la conseguente disponibilità di grandi estensioni di aree dismesse, è stato reso sempre più semplice, con il passare degli anni, favorito dalle metodologie di pianificazione strategica e dalle procedure più semplificate di intervento derivanti dai nuovi strumenti e dalle nuove politiche urbane.

Si è ormai consolidata, anche nelle città europee di più antico sviluppo industriale, una particolare architettura dei *brownfields*, cioè di tutte quelle aree degradate e dismesse che, con il graduale cambiamento del sistema economico e le trasformazioni dei trasporti, sono sempre più aumentate non solo nelle prime grandi città industriali, ma ormai in quasi tutti i centri urbani interessati anche marginalmente da attività produttive e manifatturiere. A partire dalla prima riconversione funzionale dei *waterfronts*, originata negli Stati Uniti e in Gran Bretagna, il tema del riuso di tutti i «buchi neri» che ostacolavano la trasformazione armoniosa dei tessuti urbani è, più recentemente, diventata problema comune anche nell'Europa continentale e mediterranea: una sfida per architetti e urbanisti nel proporre interventi sempre più particolari e complessi, soprattutto dopo il grande successo del riuso degli spazi portuali e industriali degradati di Barcellona e di Bilbao, che hanno non solo trasformato alcune specifiche aree delle due città spagnole, ma avviato il processo per la loro riqualificazione urbana complessiva.

(1) Per esempio il diritto alla libertà di parola: non è permesso dire quello che si vuole in un aeroporto o in un centro commerciale americano, dove il primo emendamento è sospeso!

(2) Un'ulteriore considerazione mette in risalto il paradosso dei centri commerciali europei: il fenomeno di trasformazione di particolari aree urbane prende origine dalla tipologia architettonica degli *shopping malls* americani che tuttavia erano nati dall'idea di un europeo, l'architetto austriaco Victor Gruen, emigrato negli USA durante il nazismo, che aveva preso a modello per questa innovazione commerciale suburbana proprio le strade di Vienna dedicate al passeggio, la città storica con le sue vie piene di negozi e di spazi destinati all'incontro pubblico della popolazione.

A seguito della dismissione delle industrie, a volte si è cercato di mantenere il guscio dell'edificio produttivo, realizzandone una ristrutturazione interna con il conseguente cambiamento della destinazione d'uso. Tuttavia, più spesso si percorre la strada della demolizione degli edifici e della loro sostituzione con spazi a uso misto del suolo che combinano negozi al dettaglio, centri commerciali, uffici, residenze e alberghi. Tra gli esempi più noti in Europa si possono citare a Londra i Docklands e l'area di Southwark, il quartiere al di là del Tamigi, a soli duecento metri dalla City e dalla cattedrale di Saint Paul, il cui elemento di definizione diventerà la scheggia di cristallo di più di trecento metri di altezza progettata da Renzo Piano, ma anche l'Inner City di Glasgow e l'area del porto di Genova.

Tuttavia, pur con le migliori intenzioni di catalizzare in modo diverso l'interesse e l'attenzione verso aree urbane in precedenza tagliate fuori dai traffici delle città in cui si trovano, non sempre i risultati sono completamente soddisfacenti e positivi, sia sul piano estetico sia su quello funzionale, e molti interventi non riescono a decollare, soprattutto dal punto di vista della ricucitura tra i nuovi interventi e il tessuto urbano circostante. Di fatto, i progetti disegnati per rigenerare specifiche aree spazialmente definite sono o tendono a essere spazialmente autonomi. Il risultato è che essi, il più delle volte, finiscono con essere in competizione l'uno con l'altro, generando estetiche diverse non sempre compatibili con il paesaggio urbano nel suo complesso, e provocando una sorta di monotona imitazione di modelli di rigenerazione tra una città e l'altra, che contribuiscono alla complessiva banalizzazione del paesaggio urbano.

Altre volte, il rinnovo, il riuso o la ricostruzione dei paesaggi urbani del passato diventano quasi un aspetto ubiquitario della scena urbana contemporanea: una sorta di esplosione di «nostalgia del passato» copiata e diffusa persino vicino e al di fuori dei centri urbani, o da forme più o meno eclatanti di «disneyficazione» di alcuni paesaggi urbani, favorite dalle tendenze post-moderniste dell'architettura. Un interessante esempio di questo tema sono tutti quei «villaggi della moda» o *outlets* commerciali che si stanno realizzando in Italia e in Europa con le sembianze esteriori di piccoli centri, con ornamenti storici nel complesso abbastanza *kitsch*. Tuttavia noi europei viviamo da sempre all'interno di veri nuclei urbani storici: perché dovremmo avere bisogno di inventare un villaggio antico, necessariamente falso, quando siamo immersi in un paesaggio territoriale disseminato di borghi storici veri e semiabbandonati che non aspettano altro che essere ristrutturati e utilizzati?

Eventi spettacolari e culturali per la promozione dell'attrattività urbana. – Negli ultimi decenni il processo di globalizzazione economica, l'etica consumistica, la diffusione dell'informazione, lo spostamento di masse crescenti di popolazione tra regioni estremamente diverse tra loro, e la conseguente omologazione degli stili di vita, hanno contribuito a modificare ulteriormente i paesaggi urbani secondo modalità diverse, scomponendo e ricomponendo le città sulla base di nuovi fulcri di aggregazione e facendo emergere nuovi simboli:

quelli dell'economia, degli affari del potere economico, ma anche quelli legati ai nuovi interessi delle società, alle attività extra-lavorative svolte, alla tipologia residenziale e alle continue scelte legate al ciclo di vita della popolazione.

L'immagine rappresenta una componente essenziale per la rigenerazione urbana dell'economia postindustriale e l'attuale produzione di nuovi paesaggi urbani riflette la necessità per le città di presentarsi con un'immagine positiva, scaturita da veri e propri programmi di *marketing* e di pianificazione strategica.

Gli eventi culturali e spettacolari possono essere considerati altrettanti motori, economici e di immagine, per promuovere l'attrattività urbana. Manifestazioni sportive internazionali, esposizioni, per non parlare di nuove architetture, hanno costituito negli ultimi anni e costituiranno nel futuro differenti opportunità per incrementare la competitività tra le diverse città. C'è una crescente attenzione verso la spettacolarizzazione dei luoghi. La nostra società è presenzialista e mediatica. La parola d'ordine è «esserci». Ad accomunare i grandi eventi sportivi, per esempio, c'è non tanto lo sport, quanto piuttosto la necessità di individuare un luogo trasversale in cui fare confluire le necessità di una società che, periodicamente, deve ritrovarsi. Le grandi competizioni, con la loro capacità di convergenza di spettatori, si prestano a essere contenitori di un pubblico quanto mai vasto ed eterogeneo, non solo composto da «sportivi», ma da tutti coloro che intendono parteciparvi per essere lì presenti a un evento grandioso e irripetibile.

In questa logica si può leggere l'attenzione internazionale verso la scelta della città che dovrà ospitare la prossima «American's Cup», la competizione velica che si svolgerà nel 2007. Quattro città europee – Lisbona, Marsiglia, Napoli e Valencia – erano in gara per ottenere la sede della prestigiosa manifestazione. L'affare non è irrilevante: l'ammontare dell'indotto legato alla Coppa America si può stimare intorno ai 1.300 milioni di euro con la formazione prevista di 10.000 posti di lavoro per l'organizzazione e la gestione dell'evento sportivo. Nella corsa per le candidature, gli elementi fondamentali erano il mare, i venti e le infrastrutture. Il resto – il patrimonio artistico delle diverse città, lo scenario naturale e l'*appeal* dei luoghi – costituisce un importante valore aggiunto, ma del tutto secondario rispetto ai primi tre elementi, fondamentali per la riuscita dell'evento, soprattutto in considerazione dell'obiettivo fondamentale dei precedenti vincitori che dovevano scegliere il sito ideale: conservare la coppa. La scelta, come è noto, è caduta su Valencia, che offriva una serie di elementi già dall'inizio disponibili: ottime condizioni meteorologiche con venti regolari, un porto adatto per le regate e una proiezione turistica della città, in quanto il tessuto urbano è circondato da lunghe spiagge che potranno accogliere migliaia di spettatori. Il resto si sta completando con i finanziamenti erogati per l'occasione: un'occasione che non dura pochi giorni o un mese, ma che durerà tre anni, aumentando in modo straordinario la proiezione internazionale di una città che, comunque, aveva già dimostrato questa volontà di eccellere e di porsi in competizione con la vicina Barcellona, il modello da imitare, dimostrando un incredibile dinamismo e progetti urbanistici di notevole spessore, già realizzati e in corso di completamento.

L'aspetto che accomuna i diversi eventi che vengono ricercati e per i quali le città si mettono in competizione è l'implicazione territoriale delle trasformazioni che diventano indispensabili per adattare le città alle esigenze richieste, ma anche e soprattutto l'effetto di irradiazione che tale evento può provocare sulla capacità stessa di competizione di quel centro urbano. Tuttavia, questo effetto di volano di sviluppo non è garantito solo ed esclusivamente dal fatto che una città assuma un ruolo attraverso il conferimento di una funzione o di una manifestazione mediatica. La condizione può essere necessaria, ma non sufficiente. Infatti la ricaduta positiva necessita di una serie di presupposti e di conseguenze il cui verificarsi, e solo questo, potrà garantire il successo delle iniziative. La città risulterà competitiva rispetto ad altre realtà internazionali se sarà in grado di intraprendere questi cambiamenti, se sarà soprattutto capace di precorrere i tempi, di giocare in anticipo sulle possibilità che potranno venirsi a creare, e se riuscirà a fare sue le funzioni che verranno affidate al territorio: prerogative che consentono a un'identità territoriale di essere competitiva.

Immagine e *marketing* non sono condizioni necessarie e sufficienti per sviluppare uno spazio urbano. Un evento o un'architettura spettacolare può costituire solo il primo gradino per il successo di un luogo, poiché per ottenere un risultato duraturo nel tempo è necessario promuovere e attuare una corretta pianificazione strategica di medio-lungo periodo. Il grande evento nasce dall'identità del territorio dove viene realizzato e, allo stesso tempo, diventa un rilevante veicolo per esprimerne l'immagine e il posizionamento strategico. Costituisce dunque una forza in grado di connettere i singoli elementi di una certa area geografica, nonché di valorizzarli. Come ogni altro prodotto subisce l'evoluzione del ciclo di vita ed è destinato a finire e ad essere sostituito. Solo nelle città in cui la logica del grande evento diventa una pianificazione dello sviluppo che parta dalla considerazione dell'essenza del luogo, gli effetti non saranno transitori, ma riusciranno a innescare un processo di arricchimento e di innovazione territoriale che comporterà risultati estremamente positivi e durevoli nel tempo per la competitività internazionale della città e del suo territorio.

Si delinea un quadro di notevole complessità interpretativa, onde nel giudizio della gran parte degli analisti del fenomeno urbano nello scenario globale si sottolinea il concetto secondo il quale ogni città è artefice di sé stessa e nessun luogo potrà dirsi più o meno fortunato o più o meno dotato per fattori morfologici o storico-culturali, bensì esisteranno città in diversa misura capaci di realizzare la valorizzazione strategica dei propri potenziali attributi competitivi.

Conclusioni. – Al termine di queste brevi riflessioni credo che il dilemma nel quale si trovano le città europee sia basato su differenti scelte di fronte alle quali si trovano istituzioni, operatori economici e cittadini: città come «prodotti commerciali» o come luoghi dove vivere bene? Centri urbani per eventi spettacolari o luoghi con forte coesione sociale? Rinnovamento urbano come semplice *restyling* architettonico o come complesso delle relazioni sociali?

Il rinnovamento urbano deve potere incidere sul più complesso sistema dei

rapporti sociali. La semplice sostituzione o la nuova edificazione di parti di città, ottenute attraverso il recupero di aree dismesse, di strutture obsolete, di spazi degradati, non possono da sole influire positivamente sulla riqualificazione sociale e culturale dei cittadini. Si ritiene in proposito che in questo momento storico si debba dare nuova dignità e significato innanzi tutto alle istituzioni urbane e, di conseguenza, agli spazi che esse rappresentano. Il processo richiede che siano ravvivate le relazioni tra i gruppi sociali e le loro rappresentanze istituzionali, nonché tutte quelle attività sociali che siano in grado di dare nuovo significato alla efficienza astratta delle istituzioni.

Gli obiettivi non sono di facile attuazione, tuttavia sono urgenti se non si vuole correre il rischio di una vera e propria «tribalizzazione urbana», di una città divisa in tribù schierate l'una contro l'altra che tracciano i propri invalicabili confini a misura del proprio territorio di difesa e conquista. Generalmente gli effetti delle trasformazioni non sono mai percepiti in maniera neutrale dalla totalità della popolazione. In particolare i più recenti processi di trasformazione urbana, che hanno ridotto la disponibilità di spazio per la residenza nei centri, incentivando il processo di de-urbanizzazione e il conseguente aumento degli utilizzatori della città rispetto ai residenti, hanno fatto in modo che le parti più deboli della popolazione urbana non siano in grado di reggere la competizione con le dinamiche economiche messe in moto dalle esigenze di prestazioni di servizi ai consumatori di passaggio nelle città.

La popolazione che vive all'interno della città subisce le trasformazioni e le fa proprie in senso positivo o negativo. Se ritiene che le istituzioni abbiano saputo interpretare le istanze sociali trasformandole in iniziative rivolte a rinnovare la città adattandola alle esigenze, la cittadinanza si sentirà appagata e tutelata; sentirà propria la città, sarà disponibile a salvaguardarla, la apprezzerà maggiormente e si sentirà parte integrante di una collettività. Se, al contrario, si sentirà tagliata fuori dal progetto, se vedrà accantonate le istanze sociali, perderà il senso di appartenenza e darà libero sfogo a tutte quelle manifestazioni di insofferenza che finiscono col degenerare in inquietudine, violenza e crescente criminalità, come sta già avvenendo in molte metropoli non solo delle regioni europee meno sviluppate, ma anche in quelle più avanzate, dove la forbice sociale si sta allargando vistosamente.

Più in generale, ci si rende conto che nella società attuale si stanno affermando nuovi valori di urbanità e che occorre adeguare il tipo di immagine che l'uomo moderno ha del vivere e delle relazioni sociali con la attuale realtà urbana e con quello che dovrebbe essere una nuova proposta di città. La crisi di urbanità è da ricercarsi proprio nel fatto che la città e il suo modello di sviluppo non riescono a corrispondere alle attese di nuova efficienza e organizzazione che gli attuali fruitori sollecitano e richiedono.

Il dibattito sui valori si può collegare con quello della crisi della coesione urbana e del senso di appartenenza e con la ricerca di nuovi percorsi di significato, all'interno dei quali i singoli e i gruppi sociali devono cercare di ritagliare forme specifiche di identificazione e soprattutto di condivisione di un progetto esistenziale. Oggi stiamo assistendo a un'ulteriore trasformazione degli spazi e

del loro contenuto simbolico, per cui alcune politiche che sembravano innovative appaiono già superate. La città museo, la città spettacolare, gli eventi mediatici finiscono o hanno finito per convogliare verso alcuni precisi interessi economici finanziamenti e attenzioni politiche, promuovendo una immagine commerciale della città e dimenticando o accantonando gli aspetti sociali e i problemi emergenti o sopiti che gravano sulla popolazione urbana.

Credo che su questi argomenti ci si debba interrogare e confrontare per trovare delle soluzioni opportune. Il punto di partenza per qualsiasi considerazione è che l'Europa è fatta di città e continua a trovare al loro interno il motore della crescita. Per tutti i motivi in precedenza analizzati si ritiene che le politiche e le istituzioni dovrebbero riflettere su questi temi e su queste apparenti contraddizioni, per trovare le migliori opportunità di riqualificazione e di rinnovamento che, mantenendo l'identità storica dei territori e il senso dei luoghi, patrimonio unico e irripetibile del tessuto urbano europeo, riescano a individuare le strategie più adatte per favorire uno sviluppo nel futuro pur nella salvaguardia del proprio passato. È altresì importante che lo sforzo che le nostre città stanno facendo, per razionalizzare il loro spazio limitato per governare l'espansione urbana, lascino anche margini adeguati alla spontaneità e alla vitalità, che talvolta può apparire persino caotica, propria delle nostre tradizioni di vita urbana e dei nostri modi di vita!

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BARNETT J., *The Fractured Metropolis: Improving the New City, Restoring the Old City, Reshaping the Region*, New York, Harper Collins, 1995.
- BATTY M. e P. LONGLEY, *Fractal Cities*, San Diego, San Diego Academic Press, 1994.
- BOHIGAS O., *Ricostruire Barcellona*, Milano, Etaslibri, 1992.
- CULOT M., *Ricostruire la città europea significa amare la città*, in G. TAGLIAVENTI (a cura di), *A Vision of Europe*, Firenze, Alinea, 1992, pp. 59-83.
- FRANZ G. (a cura di), *Trasformazione, innovazione, riqualificazione urbana in Italia*, Milano, F. Angeli, 2001.
- GORDON D.L.A., *Planning, Design and Managing Change in Urban Waterfront Redevelopment*, in «Town Planning Review», Liverpool, 1996, 3, pp. 261-290.
- GOTTMANN J., *La città invincibile*, Milano, F. Angeli, 1983.
- HOILER B.S., D.A. PINDER e M.S. HUSAIN, *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Milano, Mursia, 1994.
- HALL P., *Aree portuali: nuovi approdi del progetto*, in «Casabella», Milano, 1992, 589, pp. 30-45.
- HUXTABLE A.L., *The Unreal America. Architecture and Illusion*, New York, The New Press, 1997.
- INDOVINA F. (a cura di), *Barcellona. Un nuovo ordine territoriale*, Milano, F. Angeli, 1999.
- JACOBS J., *Vita e morte delle grandi città*, Torino, Einaudi, 1966.

- KARRER F. e altri, *Il rinnovo urbano*, Roma, Carocci, 1998.
- KRIER L., *Architettura: scelta o fatalità?*, Roma-Bari, Laterza, 1995.
- LYNCH K., *L'immagine delle città*, Venezia, Marsilio, 1998.
- MIANI F., *Una proiezione postmoderna del paesaggio urbano*, in G. ANDREOTTI e S. SALGARO (a cura di), *Geografia culturale: idee ed esperienze*, Trento, Artimedia, 2001, pp. 423-442.
- MIANI F., *New Urban Ideology and Values of the Society in the Third Millennium*, in L. BUZZETTI (a cura di), *Geography for Postmodern Society. Community, Ecosystem, Values*, Roma, SGI, 2001, pp. 297-305.
- MIANI F., *Il sistema del verde e l'architettura verde: realtà o utopia nella città storica europea?*, in S. GADDONI (a cura di), *Spazi verdi e paesaggio urbano*, Bologna, Pàtron, 2002, pp. 31-52.
- MIANI F., *Politiche di riqualificazione urbana: nuove tendenze e spunti di riflessione*, in U. LEONE (a cura di), *Aree dismesse e verde urbano. Nuovi paesaggi in Italia*, Bologna, Pàtron, 2003, I, pp. 27-69.
- MIANI F., *Processi di rinnovamento urbano e coesione sociale*, in G. CALAFIORE, C. PALAGIANO ed E. PARATORE (a cura di), *Vecchi territori, nuovi mondi: la Geografia nelle emergenze del 2000*, Roma, Edigeo, 2003, I, pp. 468-475.
- MIANI F., *Globalizzazione metropolitana. Temi e problemi di organizzazione territoriale e pianificazione urbana*, Parma, Azzali Editore, 2004.
- MIANI F., *Oltre il museo: Bilbao, rigenerazione urbana di una città periferica*, in U. LEONE (a cura di), *Aree dismesse e verde urbano. Nuovi paesaggi in Italia*, Bologna, Pàtron, 2004, II, pp. 63-109.
- PARFECT M. e G. POWER, *Planning for Urban Quality*, Londra, Routledge, 1997.
- RUR, *Riqualificare le città*, Milano, F. Angeli, 2001.
- SOJA E., *Postmodern Geographies*, Londra, Routledge, 1989.
- TELLITU A., I. ESTEBAN e J.A. GONZALES CARRERA, *El milagro Guggenheim: una ilusión de alto riesgo*, Bilbao, Diario El Correo S.A., 1997.
- WATSON S. e K. GIBSON (a cura di), *Postmodern Cities and Spaces*, Oxford, Blackwell, 1995.
- ZULAICA J., *Crónica de una seducción. El museo Guggenheim Bilbao*, Madrid, Nerea, 1997.

TENDENCIES AND CONTRADICTIONS OF URBAN RENEWAL PROCESSES IN EUROPE. – European regions are realizing several interventions in urban renewal to adapt cities to new demands of the community and contemporary economy. The aim of this paper is to analyze the urban complexity of European cities with particular reference to the functional reconversion of disused areas and wasteland; spectacular and cultural events to promote cities' attractions; loss of territorial significance and classical landmarks of historical importance and the consequences of urban politics on complex social relations and on the respect and safeguard of the identity of each of them.

Università di Parma, Dipartimento di Economia

miani@unipr.it