



Associazione Culturale onlus

# SGUARDI NEL TERRITORIO

La riduzione delle città:  
il destino della conurbazione adriatica

2015

# Introduzione

Tra gli effetti più macroscopici, ma meno considerati, della crisi economica del terzo millennio è lo sconvolgimento delle ragioni che hanno determinato l'attuale assetto insediativo nel territorio.

Le città di riducono, lasciano al loro interno dei vuoti fatti da aree dismesse, quartieri abbandonati che mutano in ghetti dove prende dimora una povertà con la quale questa generazione non aveva mai convissuto. Proliferano i cartelli “vendesi” e anche quelli appaiono invecchiati, deteriorati dal tempo, perché nessuno compra.

Nella realtà marchigiana questo presente delle città si manifesta nella conurbazione costiera, cresciuta per ospitare le genti dell'interno che qui sciamarono, attratte dal boom industriale, e che oggi, col crollo del manifatturiero, tornano a guardare ai loro borghi di origine senza però che una politica consapevole sappia tradurre questa nostalgia in una concreta speranza per il futuro, nonostante i segnali dell'economia mostrino come ineluttabile un ritorno al settore primario e ad un artigianato ad esso collegato.

Le città muoiono. Incapaci di ristrutturarsi, di reggere il passo delle città nordeuropee, le nostre città si deprimono.

I vuoti urbani sono anche e soprattutto vuoti della comunità civile. Eppure le città furono costruite attorno ai loro “vuoti”, come le piazze, i cortili, i viali, i mercati... spazi che oggi appaiono disertati o ridotti – nella migliore delle situazioni – a scene per l'ambientazione di elementi di arredo urbano.

La gente vive chiusa in casa e nelle auto, o “attraversa” la città nascosta dietro occhiali da sole e smart phones.

I bambini non giocano più negli spazi aperti, non ne conquistano le aree di risulta. Sempre meno anziani passano il tempo nelle panchine dei giardini pubblici o davanti ai circoli. Al loro posto si diffonde la marginalità sociale: quelle presenze invisibili capaci di diffondersi in modo pervasivo tanto da alimentare quel senso di insicurezza e di paura che costituisce oggi la sensazione fondamentale del vivere in città e in non-senso della città.

L'unica risposta che la politica e l'urbanistica sanno dare per affrontare le aree degradate della città e i "vuoti" urbani è la garanzia ai proprietari di quote incrementali di volumetria edificabile, come se il significato della città sia definibile soltanto nei metri cubi e nel valore degli immobili. Ma anche questa risposta così grottesca è messa in ridicolo e vanificata dalla scomparsa del mercato edilizio e dall'assenza di domanda di nuove edificazioni.

Mentre i sindaci aspettano che si faccia avanti il prossimo piazzista di centri commerciali o di altri stravaganti investimenti privati di qualsivoglia (anche dubbia) origine, noi ci chiediamo se questa che si presenta non sia un'occasione per ripensare alla città in modo positivo. Se, per esempio, la riduzione numerica complessiva dell'esigenza abitativa non possa legarsi a programmi di diradamento urbano, magari in relazione alle urgenze dettate dai cambiamenti climatici, per allontanare la popolazione dal rischio idrogeologico o le infrastrutture dagli effetti dell'erosione costiera.

Se non sia possibile ipotizzare che i vuoti urbani e le aree dismesse delle città possano avere destini diversi da quello dell'edificazione densa (partendo anche dal principio che gli edifici realizzati per produrre dovrebbero perdere il diritto di esistere – come volume edificabile – al cessare della produzione, restituendo il suolo libero da costruzioni) e che questi spazi possano ospitare nuove funzioni

urbane come orti di vicinato, mercati per produzioni a chilometro zero, centri per il recupero e lo scambio di oggetti, ma anche nuovi spazi per abitare – a bassa densità – a servizio delle nuove esigenze residenziali improntate alla flessibilità ed alla precarietà del lavoro: case temporanee, case-bergo e soluzioni di co-housing, che costino poco e durino anche poco, in modo da poterle adattare al mutare delle condizioni.

Su queste nuove opportunità od urgenze derivanti da un ripensamento delle nostre città – in riferimento alla conurbazione costiera marchigiana – intendiamo avviare una discussione che possa contribuire a tracciare un cammino verso il futuro di questa regione.

*gruppo Sunesis*



*Al-Idrisi carta della penisola italiana (X° sec.)*

# La formazione della conurbazione adriatica

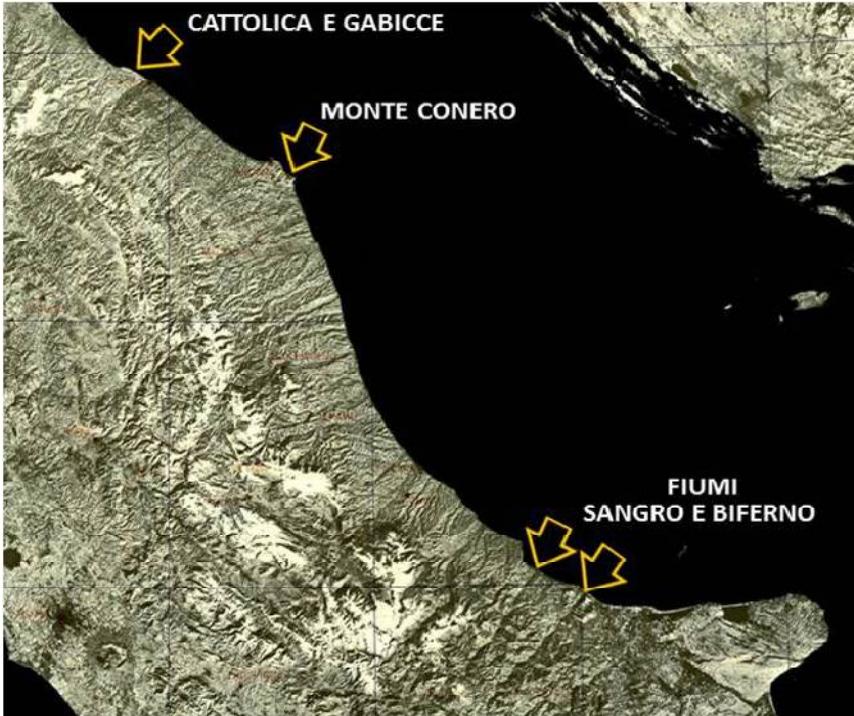
## Il margine litoraneo adriatico dal Conero al Tronto: un ambito territoriale particolare.

Giovanni Angelelli  
*architetto*

Questo mio argomento di studio si pone in continuità con il lavoro dell'architetto Angeloni per approfondire aspetti che riguardano soprattutto l'ambito litoraneo della Regione Marche, ed in particolare, la parte a sud del Conero.

L'immagine satellitare ripresa negli anni '70 ( fig.1) ci fa individuare chiaramente una porzione di territorio costiero del medio Adriatico dalle caratteristiche morfologiche e geografiche piuttosto omogenee. Un lembo litoraneo che va da Pesaro a Termoli, ove individuiamo fiumi e vallate segnate da rilievi e rughe montuose che si dispongono quasi perpendicolarmente alla linea di costa .

Lo spartiacque appenninico indica la larghezza di questa lunga e stretta fascia che corrisponde, in linea di massima, con quella che era la zona centro adriatica occupata prevalentemente dalle antiche popolazioni picene . Nell'ottica della conquista di nuovi territori da parte di Roma il "Piceno storico", V Regio all'epoca di Augusto, è meno esteso e va dal fiume Esino fino a poco oltre il fiume Tronto e corrisponde con le attuali Marche a sud di Ancona. Le peculiarità di quest'ambito territoriale si evidenziano maggiormente nel confronto con la parte nord del territorio marchigiano da Ancona al San Bartolo



*Fig.1 Ambito geo-morfologico del territorio del Medio Adriatico Occidentale da: Servizio cartografico AGIP- Cartografia tratta da foto mosaico da Landsat, NASA- Ed. Istituto geografico De Agostini, Novara, 1978.*

trattata in quest'occasione dall' Arch. Angeloni. Si nota che nella parte a sud prevale, in prospettiva storica, una situazione di maggiore isolamento e difficoltà di comunicazioni viarie efficienti e di contatto tra i vari e, anche vivaci e dinamici, centri urbani in una realtà che potremmo definire quasi come “insulare”: la Marca di Macerata, quella di Fermo ed infine la Marca di Ascoli Piceno; un insieme territoriale detto “Piceno” anch'esso riconoscibile come entità appartata dal resto. Un isolamento, che per un certo grado, è comune ai territori medio adriatici rispetto a quelli tirrenici, ma nel caso delle Marche meridionali, tale aspetto, si accentua a causa di una catena appenninica

più pronunciata rispetto a quella più a nord, con strade e collegamenti su passi montani assai più alti rispetto a quelli del sistema viario legato alla Flaminia. Non possiamo trascurare, d'altro canto, che comunque il mare ha sempre dato la possibilità di unire i vari centri litoranei in modo agevole e di aprire i commerci anche con l'altra sponda dell'Adriatico e spesso gli storici evidenziano che nella bella stagione è più agevole commerciare con Zara e Ragusa che valicare l'Appennino. Dobbiamo, comunque, ricordare che già i greci e i romani hanno considerato da sempre gran parte della sponda occidentale dell'Adriatico un mare estremamente pericoloso in quanto ci sono pochissimi porti naturali: nel medio Adriatico soltanto il porto di Ancona e per trovare altri efficaci ripari occorre spingersi a sud fino ad Ortona o Termoli. Tito Livio ed altri storici antichi descrivono questa parte di costa definendola "importuosa Italia litora", ove le rive basse e sabbiose agevolano il facile e morbido approdo lungo la battigia, ma in caso di tempesta non c'è riparo efficace per le fragili imbarcazioni di legno. Le nostre cittadine costiere: Porto Recanati, Porto Civitanova, Porto San Giorgio, ecc... in realtà non sono state mai prima del '900 dei porti, erano semplici approdi che attivavano un florido commercio con imbarcazioni di diverso tipo, ma che dovevano essere trascinate con argani fino alle porte delle case dei pescatori come si vedeva a Porto Recanati ancora nei primi decenni del 20° secolo (fig. n°2). Da queste osservazioni ho elaborato una "carta" (fig. n°3) che evidenzia, da una prospettiva adriatica, quali sono i territori e le città che nell'antichità romana hanno usufruito di collegamenti terrestri più o meno efficienti; è un'immagine dell'Italia deformata, ispirata alla nota tavola Peutingeriana.

Ad esempio si veda l'ubicazione di Ancona che, anche se non dislocata lungo una strada consolare ma su un più modesto percorso viario costiero adriatico, si colloca a non troppe miglia dal terminale fanese della Flaminia, mentre la via Salaria che giunge nel Piceno mostra altimetrie più difficoltose da percorrere. Quindi, possiamo dedurre



*Fig. 2 Imbarcazioni tratte a riva al borgo dei pescatori a Porto Recanati nel primo '900.*

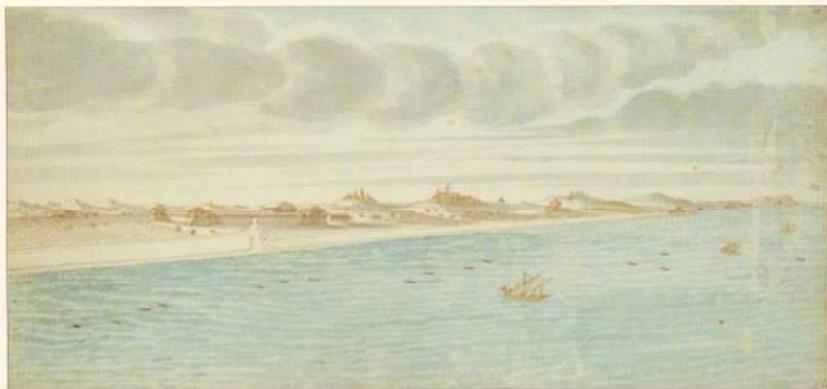


*Fig. 3 Schematizzazione, in relazione iconica al modello "peutingeriano", dell'antico itinerario viario adriatico centro – meridionale in rapporto alle afferenti vie consolari.*

che l'itinerario viario adriatico era e rimane ancora oggi "itinerario secondario"; un itinerario meno importante rispetto a quelli del versante opposto. E' oggi noto che quando si parla di miglioramento o potenziamento della viabilità longitudinale nella nostra penisola con progetti ed opere di interesse nazionale prevale sempre l'asse nord-sud che passa da Bologna, Firenze, Roma e si trascura che esiste un versante orientale che, nonostante l'antico itinerario sia stato attrezzato nel tempo da impianti ferroviari ed autostradali continua, in qualche modo, ad essere una parte d'Italia marginalizzata.

La documentazione scritta e grafica conservata alla British Library e pubblicato in Italia dalla direttrice dell'archivio di Stato di Pesaro, Dott.ssa De Niccolò, rappresenta la nostra costa nel 1667 per incarico del Papa per monitorare i presidi di sanità e sicurezza dello Stato Pontificio. I disegni (fig.4) confermano la presenza dell'itinerario viario adriatico che si configura come una esile e fragile infrastruttura che corre tra la spiaggia e i nuclei fortificati di modesta entità, dove il pericolo dato dalle incursioni saracene è sempre presente. A tal proposito nei disegni si scorgono le cosiddette "opere da soldato"; mura alte poco più di due metri fatte realizzare in terra cruda dai soldati come prima difesa dai pericoli dovuti a saccheggi o rapine provenienti da quel mare che è soprattutto fonte di benessere per la pesca, per i commerci e per le comunicazioni in genere. Le autorità centrali dello Stato ed in particolare la strategia militare conosceva la situazione della sponda adriatica occidentale esposta al pericolo piratesco e corsaro, ma c'era la consapevolezza che una vera invasione con occupazione permanente del territorio era impossibile in quanto non esistevano grandi porti per poter pianificare un'azione duratura di conquista di un territorio.

Dopo aver analizzato la persistenza di certe caratteristiche territoriali della zona in esame ho formulato un'ipotesi di un più razionale uso delle infrastrutture esistenti lungo la fascia litoranea, una fascia che si caratterizza per la presenza di insediamenti urbani che nel tempo si



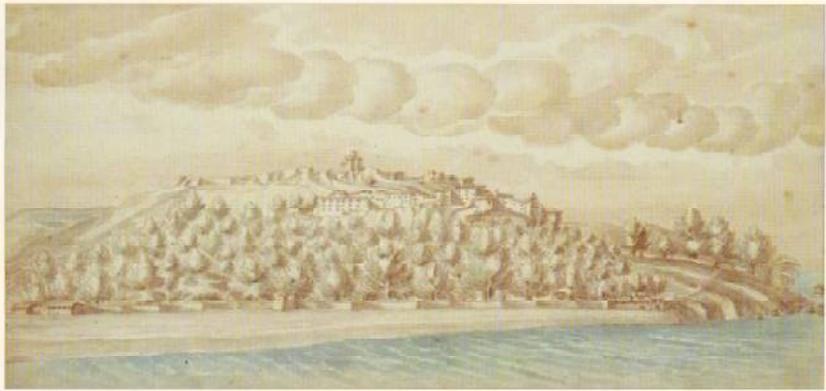
*veduta del porto e della Città Nuova (Civitanova)*



*Porto di Fermo (Porto S. Giorgio)*



*Pedaso*



*Le Grotte a Mare (Grottammare)*



*Porto d'Ascoli*

*Fig. 4 Illustrazioni tratte dal testo di Maria Lucia De Nicolò, "La costa difesa. Fortificazioni e Disegno del litorale Adriatico Pontificio", Fano, 1998.*

*"Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico fatte camminando sopra li medesimi luoghi nella visita che io feci dell'anno 1677 per ordine della Sua Santità di Papa Innocenzo XI"*

sono sviluppati linearmente in continuità con infrastrutture turistico-ricettive. Lo sviluppo spesso disordinato e non pianificato di larga parte di quest'ambito territoriale si è basato e si fonda ancor'oggi sulla mobilità su strada con inevitabili problemi di traffico veicolare eccessivo, inquinamento, mancanza di parcheggi, ecc... .

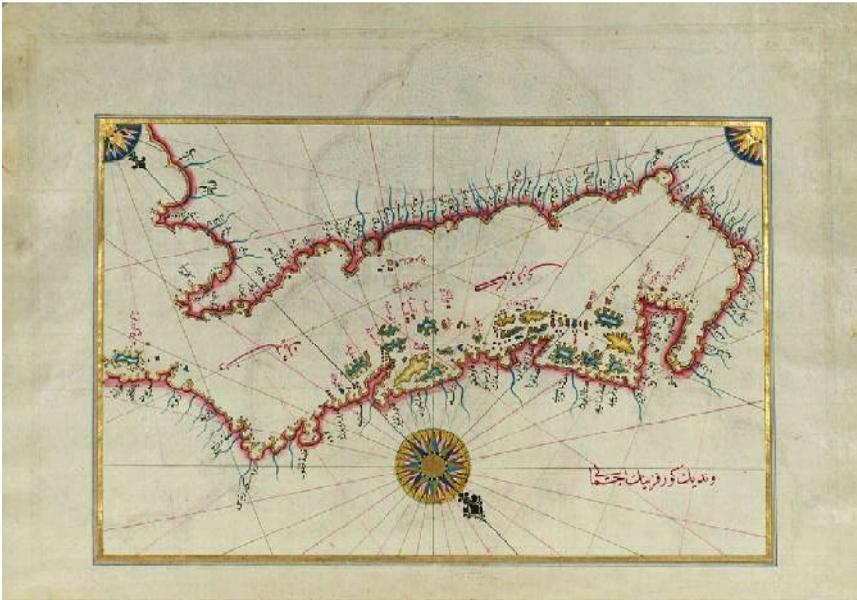
Se guardiamo con attenzione come si dislocano lungo la linea ferrata le varie stazioni e fermate, notiamo che l'accesso dei viaggiatori (nei due casi in cui il fronte stazione si trovi o verso mare ad est o verso monte ad ovest) è condizionato dal punto d'ingresso ai sottopassi di distribuzione dei binari, mentre se immaginiamo di far accedere, mediante comode rampe, l'utente debole (categorie svantaggiate nella mobilità ordinaria) da punti in cui il passeggero si trovi a salire o scendere dal treno secondo il verso di percorrenza del mezzo (nel caso specifico i treni circolano sul binario a mare verso sud e sul binario a monte verso nord) si eviterebbe di affrontare sottopassi angusti con scale ovviando a percorsi con barriere architettoniche di difficile e costosa eliminazione.

Se si realizza una maggiore permeabilità tra lato mare e lato monte l'utente senza usufruire di sottopassaggi scomodi e degradati può partire la mattina e andare alla spiaggia a dieci chilometri o a cinquanta chilometri, o dove vuole, senza fare uno scalino, anche con la bicicletta, caricando la bici in treno.

Una segnaletica mirata all'utente completa l'esperienza di chi vuole spostarsi rapidamente ed ecologicamente "senza barriere" lungo la costa e scegliersi il tratto da percorrere, beneficiando della vista sul mare e della possibilità di godere dell'esperienza libera del viaggiatore, ritrovando tutti quegli elementi naturali ed artificiali, quelle emergenze architettoniche che ha conosciuto nel camminare su di un margine tra terra e mare da sempre luogo di attrazione, di scambio e di svago.

Per finire lasciamo lo sguardo sul nostro territorio ad uno scrittore e poeta.

E' un brano scritto da Gianni d'Elia, poeta bolognese che ha fondato la rivista *Lengua* che negli anni dall'82 e inoltre ha scritto sulla città adriatica e qui parlando proprio della costa adriatica dice: *“la riva tra la città e il mare, la striscia di sabbia, l'industria della spiaggia estiva, si muta d'inverno in percezione del confine tra terra e mondo. La lingua di sabbia che esce da sotto l'asfalto della bocca di un tunnel della città è l'immagine della terra deserta, così com'è tra cielo e acqua”*. e altrettanto efficacemente scrive di una riviera come non luogo *“striscia luminosa come i treni che l'attraversano, luoghi del provvisorio che ne segmentano le rotture e i legami urbani in opposte antifrasi viaggianti, carrelate ferroviarie di espressi e intercity dove il veloce non fermarsi disvela il legame adriatico, il cordone di un'unica metropoli da Pescara a Rimini”*.



*Piri Reis carta del mare Adriatico (XIV° sec.)*

## Progettare il LiMeS Adriatico.

La lezione della storia e l'obiettivo della mobilità dolce nel recupero di città e territorio.

Roberto Angeloni

*architetto*

Li.Me.S., acronimo che significa Linear Metropolitan System, descrive un “sistema metropolitano lineare”; concetto ben più complesso rispetto al termine latino *limes* pur attinente, il cui significato è margine e confine. Il LiMeS, invece, include, nel suo significato, la presenza di sistemi urbani lineari complessi, caratterizzati da alta densità insediativa, serviti da nastri cinematici, come “corridoi” che disimpegnano “stanze” costituite da città e borghi. Questo sistema di urbanizzazione diffusa giace su territori pianeggianti, e più precisamente su “pianure asciutte” facilmente urbanizzabili, e si sviluppa linearmente tra ambienti fisici diversi (fig,1).

Il LiMeS risulta quindi essere definibile come territorio altamente urbanizzato che si colloca tra territori a bassa densità insediativa ed aree morfologicamente inadatte all'insediamento umano.

La macro area Padana, ad esempio, si caratterizza come afferma Roberto Busi in un suo specifico articolo nel quale scrive: “... Quello padano ad esempio, è composto da una mega area metropolitana

lunga circa 500 km e ricomprensente circa 20 milioni di abitanti, da Torino ad Udine e Trieste; ne fanno parte anche Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Venezia e Treviso oltreché le tantissime città medie ed i borghi minori compresi in tale allineamento o ad esso adiacenti; le relative macroscopiche implicazioni non si esauriscono nelle tematiche di mobilità nazionale e internazionale (Corridoio Padano inteso come segmento del Corridoio V Lisbona - Kiev), ma costituiscono un cospicuo ambito di studio e di ricerca all'interno di un piano urbanistico - territoriale di grande dimensione e respiro ... il LiMeS Padano è confine tra il sistema montano delle Prealpi e delle Alpi a nord e la pianura Padana irrigua a sud.”

Del LiMeS Emiliano -Romagnolo va ricordato come sia caratterizzato da un teoria di città (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Bologna, Imola, Forlì, Cesena e Rimini) e piccoli centri lungo la via Emilia come a costituire un “rosario”; questo sistema urbanistico lineare è limite tra l'Appennino a sud e la pianura padana a nord.

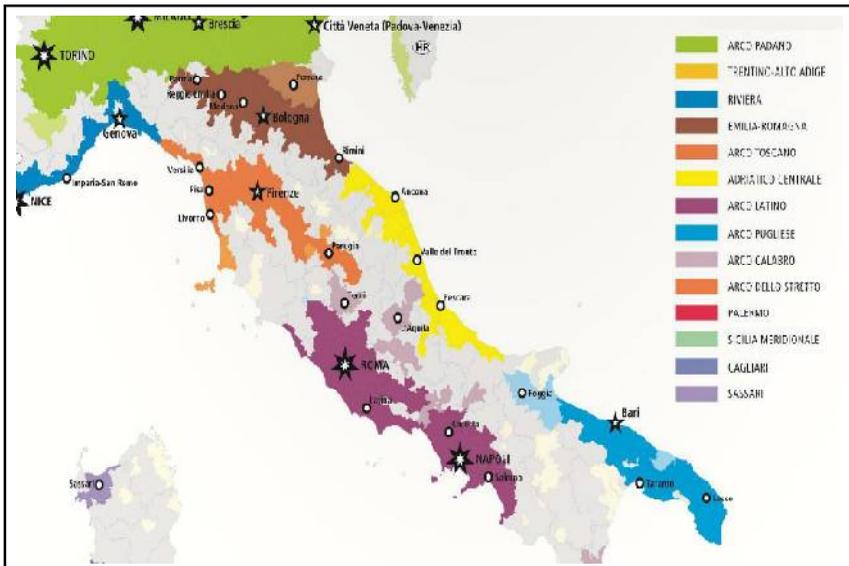


fig.1 - i sistemi metropolitani lineari italiani ed il LiMeS adriatico

A sud di Rimini, oltre il promontorio di monte San Bartolo si affaccia sul mare connotandosi, di fatto, come LiMeS adriatico. Questo sistema insediativo lineare transita per Fano ove si collega con la via Flaminia antica e per Porto d'Ascoli, ove giunge la via Salaria, per proseguire a sud, sempre lungo l'Adriatico fino a Brindisi naturale innesto con la via Appia.

Il LiMeS adriatico, delimitato ad est dal mare e ad ovest dall'Appennino, è perciò la naturale prosecuzione di quello emiliano, collegato a sua volta, nella diversità a quello padano. Il diverso peso e consistenza demografica sui territori adriatici non son paragonabili a quelli padani e quindi non si può parlare propriamente di una "mega area metropolitana" ma in considerazione delle analogie tipologiche degli insediamenti, le metodologie di analisi applicate per il LiMeS padano possono essere, applicate a quello adriatico.

Un aspetto comune, piuttosto evidente, tipico di queste aree è costituito dal fatto che questi sistemi insediativi lineari, in genere, si sono sviluppati lungo i nastri cinematici principali, che a volte generano conurbazioni. Un'altra chiave di lettura dell'area di studio, così complessa e diversificata, può scaturire da altre considerazioni; infatti questo territorio non è solamente il risultato di successive utilizzazioni dello spazio geografico né è definito solamente dalla sua morfologia, ma si delinea come "soggetto vivente" complesso, esito di processi evolutivi, sinergici fra insediamento umano e quindi su basi culturali e ambientali. Questo processo, ove le società umane producono nuovi "ecosistemi", produce un equilibrio favorito dalla continuità evolutiva, in quanto frutto di relazioni complesse; nel caso di discontinuità si produce una frattura traumatica che potrà essere risolta nel tempo solamente, con le civiltà successive.

Ogni territorio incorpora dunque, il concetto di tempo e di lunga durata, avendo un suo "genius loci" risultato di presenze più marcate

che aiutano a definirne un'identità. L'architetto e storico Saverio Muratori in un suo saggio, a proposito del permanere di un "carattere" specifico in un territorio, osserva: "... che la Toscana è essenzialmente etrusca. Inoltre spiega la differenza fra situazioni ove permane continuità storica e sociale e luoghi in cui lo sradicamento o conquista colonialista ha reso un territorio "nuovo" e dice:"... ciò che si riconosce in molte parti della città diffusa del Nord est che si è costruita sul "graticolato" della centuriazione romana, o ciò che qualifica come "giovane" il territorio argentino dei "latinos" dopo l'eccidio del popolo indio, e così via ...".

In questo senso la continuità fra il LiMeS adriatico nel tratto in esame, con quello emiliano ritrova i suoi elementi comuni fino al Conero, mentre una diversa identità sembra riconoscersi nella "regione" picena, con un diverso "genius loci".

Gli storici e gli urbanisti leggono le Marche con una doppia chiave di lettura, un sistema a pettine contemporaneo ed un sistema che io definirei a ragnatela, di epoca medievale spesso trascurando spesso la costa. Le radici di una lettura del sistema insediativo a pettine che io definisco moderato va riscontrata già nell'epoca romana.

La fondazione greco - siracusana della città "dorica" di Ancona, porto principale del medio adriatico, o il suo più probabile assoggettamento strategico dei suoi territori da parte di milizie provenienti da tali colonie, è emblematica delle dinamiche di sviluppo di questa realtà e ci suggerisce come il suo promontorio a forma di gomito sul mare su cui sorge la città costituisse già all'epoca un ideale avamposto per controllare le genti galliche insediate e scese dalla pianura padana a quella costiera adriatica, quasi un suo prolungamento, attraverso i comodi passi dell'Ardizio e della Siligata fino alla soglia della città stessa. Per comprendere, infatti, a pieno la genesi del LiMeS adriatico e per continuità geografico - funzionale anche quello emiliano sarebbe

sufficiente citare la modalità di espansione dei popoli gallici come i Senoni ed i Boi che già nel 322 a.C. si erano spinti a colonizzare la Gallia Cisalpina sino alle Marche centrali, sconfiggendo gli Etruschi, fondatori della Lega delle Dodici Città, e le altre popolazioni italiche. L'espansione gallica proveniente dal nord si dirige in direzione sud-est (fig.2) nelle aree pianeggianti e salubri fino al Conero eludendo da un lato il limite appenninico e dall'altro collocandosi, di fatto, in posizione strategica per aggredire la città di Roma. E' interessante notare che il corridoio di espansione territoriale dei Galli sia stato ripercorso ed infrastrutturato dalla successiva conquista romana che dall'Urbe, in senso contrario, ricalca il percorso adriatico ed emiliano.

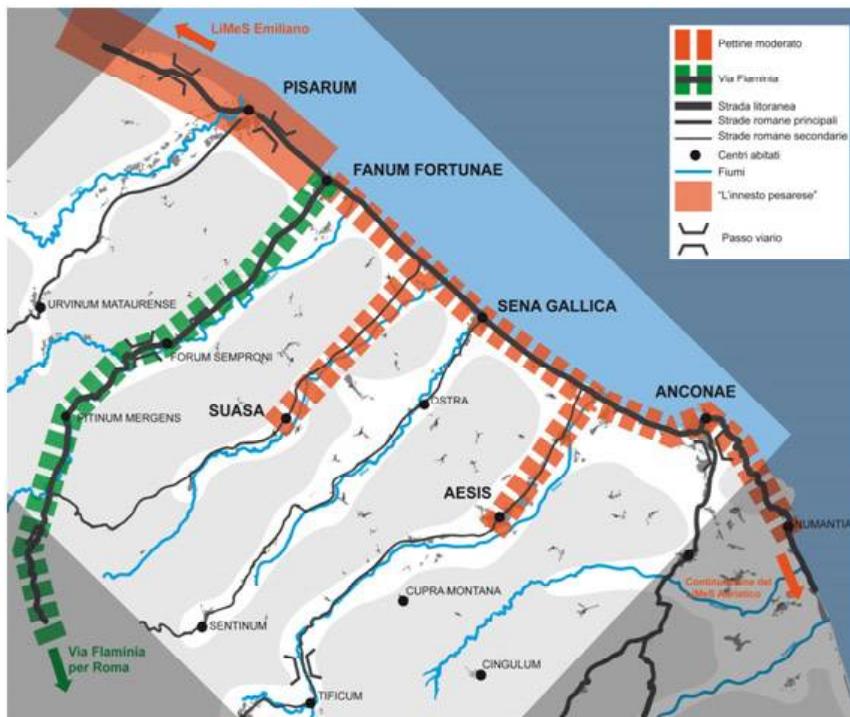


fig.2 - il LiMeS adriatico in epoca romana

Il primo significativo e concreto atto di conquista è testimoniato dalla fondazione del castrum della colonia di Sena Gallica, vero e proprio avamposto per la colonizzazione dell'intera padania. Per le stesse motivazioni di controllo ed espansione militare fu realizzata la Flaminia che uscendo da nord dalle mura di Roma attraversa i territori dell'Umbria fino all'Adriatico a Fanum Fortuna, il tracciato segna il "nord politico" da tenere sotto controllo strategico anche in vista delle successive conquiste transalpine. A rafforzamento di queste osservazioni la famosa battaglia di Sentinum del 295 a.C., terza guerra sannitica, avviene sul versante adriatico dell'odierna Sassoferrato nel fabrianese come anche quella di Annibale presso il Metauro nel fanese. Al contempo la realizzazione della via Flaminia nel 219 a.C. segnò per la parte sud delle Marche il momento di decadenza dei Piceni che da questo evento saranno legati in maniera indissolubile al destino di Roma, attraverso un processo di romanizzazione che avvenne sostanzialmente tra il III e il I secolo a.C. con gli insediamenti (romani) posizionati spesso in posizioni di fondovalle, lungo le direttrici viarie della Salaria a sud e della Flaminia a nord. Una volta occupati e messi in sicurezza i nuovi territori, con disboscamenti e bonifiche, i romani, come noto, dopo aver "urbanizzato" secondo una logica militare i principali presidi sul territorio, tracciavano la centuriazione come metodo di razionalizzazione delle colture. La limitatio deriva forse dall'impianto rettangolare del castrum (accampamento militare), il quale richiamava, a sua volta, lo schema razionale ellenistico (urbanistica ippodamea). Sul territorio spesso ancora leggibili si riscontrano due tipi di centuriazione: secundum caelum, in cui il sacerdote riportava sul terreno l'organizzazione della volta celeste e secundum naturam, nella quale la centuriazione si adattava al terreno in base alle caratteristiche fisiche del territorio; questa seconda metodologia di scelte insediative, è stata applicata prevalentemente sia lungo la fascia padana emiliana corrispondente alla consolare Emilia che nel più complesso e frammentato sistema vallivo

marchigiano. In generale si può affermare che le infrastrutture stradali romane che assecondano ed interpretano un territorio, conferiscono prevalentemente l'orientamento delle stesse centurie.

Infine un corretto approccio alla pianificazione del tratto costiero dal San Bartolo al Conero e delle sue intersezioni vallive non può prescindere dalla consapevolezza di come in questo luogo si sia, nei secoli, costituito un sistema insediativo omogeneo con una marcata identità culturale e logico-funzionale, seppur articolato diversamente nel corso della storia (fig.3).

Se andiamo ad analizzare le problematiche che gravano su questo territorio, aggredito senza una minima cognizione della sua importanza, con politiche meramente tecnicistiche se non speculative che non ne riconosceva l'identità e la complessa sedimentazione storica e le tante potenzialità qualitative, notiamo come le eventuali

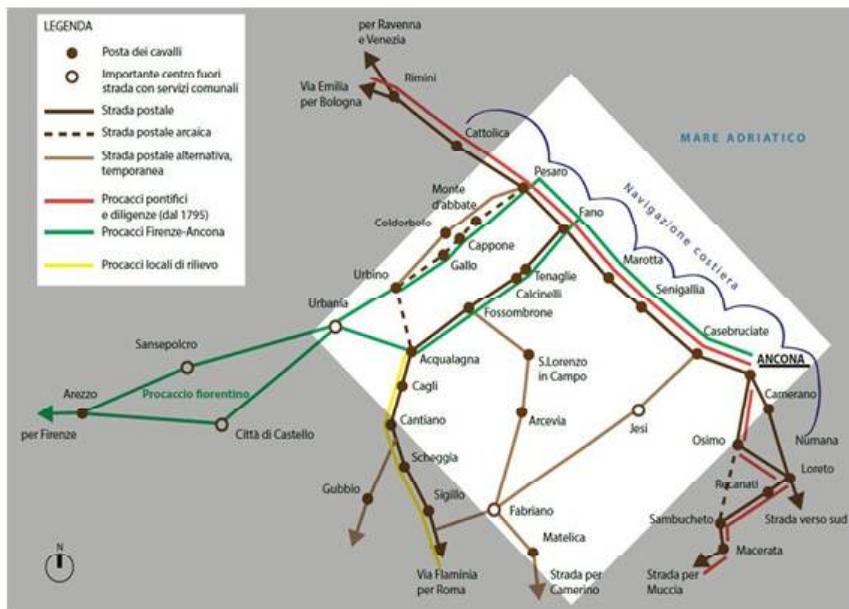


fig. 3 - vie di collegamento storiche del territorio marchigiano a nord di Ancona

soluzioni risolutive siano, allo stato attuale, particolarmente complesse, onerose e dagli esiti incerti.

Emblematici di questo uso poco accorto del territorio i casi della raffineria di Falconara, collocata fra un centro abitato, un aeroporto e una linea ferroviaria, oppure della localizzazione costiera di sedimi industriali oggi inquinati e da bonificarsi, o di aree portuali costantemente modificate con piccoli adeguamenti privi di una visione unitaria e lungimirante, tanto da non essere più rispondenti alle esigenze odierne; spesso l'interruzione del dolce degradare delle colline al mare che ha sempre connotato questa porzione di costa adriatica è stata "svenduta" per soddisfare singoli egoismi cementificando tanti piccoli lotti contigui al fine di edificare perlopiù seconde case, costituendo un'innaturale barriera senza soluzione di continuità.

In queste aree così pesantemente degradate dall'intervento umano più recente, sono presenti, ciò nonostante, notevoli potenzialità realizzabili con programmi realistici che riconsiderino l'esistente riproponendo la continuità perduta e valorizzino i tessuti ed i percorsi connettivi; una politica di basso costo ma di alto profilo.

Una rivisitazione di questo brano di costa con le sue penetrazioni interne non dovrà prescindere da una ottimizzazione e valorizzazione di quei nodi urbani con vocazione a diventare o a tornare luoghi di vita, rendendoli realmente accessibili e migliorandone la qualità dei servizi.

Il progettista, nell'affrontare il complesso tema del LiMeS, dovrebbe avere un approccio progettuale che, consapevole delle tante problematiche presenti, proponga soluzione "dolci", non invasive e realizzabili, che siano espressione e sintesi di un sistema territoriale che trova le sue radici nel passato, ancor oggi ricco di vita, con lo spirito del viaggiatore settecentesco, nella giusta empatia con il

“luogo”, ma con gli strumenti e la consapevolezza della cultura contemporanea del territorio.

Di seguito, quindi, si propone un “meta progetto” di tipo urbanistico e pre-architettonico, declinato in cinque ambiti tematici individuati, di cui due sviluppati anche graficamente, per giungere attraverso un approccio che colga la complessità dei problemi, ad una possibile soluzione di essi.

Prima di accennare alle ragioni delle scelte suggerite, è opportuno soffermarsi sui criteri generali che hanno indirizzato l’individuazione dei cinque macro argomenti progettuali riferiti ai vari segmenti di LiMeS.

Si è giunti alla conclusione che ogni segmento tematico, dovesse essere al contempo specifico e tipico. Specifico perché ogni tratto di territorio individuato è unico, come lo è la città che è collocata al suo interno, luogo in grado di produrre, nelle epoche in cui si sapeva ancora immaginare progettualmente lo spazio dell’umano, un carattere, una linea culturale capace di determinare nuovi artefatti. Ogni luogo infatti, ha una sua identità, non ambigua, tanto da poter essere evocato pienamente citandolo semplicemente col suo nome.

La specificità del tema non consisterà allora semplicemente nelle proposte delle singole aree definite dai propri limiti, ma solleverà questioni più sottili e complesse: relazioni fra le forme storicamente stratificate, la “natura” del sito, le costruzioni, le vie ...; iati e raccordi fra le figure dell’antico, del vecchio e del contemporaneo nella sua drammatica perdita di armonia. I cinque brani individuati, porzioni tematiche del “pettine”, non sono solo fra loro “tipologicamente” differenti nell’unicum del LiMeS, ma pongono problemi tipici tanto che ogni tema sarà caratterizzato da parole chiave, l’insieme delle quali formerà una collana di ipotesi tipiche per la modificazione del territorio nell’epoca odierna.

Le possibili integrazioni funzionali fra i centri abitati fatti di case e palazzi, di strade e monumenti, di bacini portuali, ed aree industriali e commerciali, pongono problemi di difficile risoluzione che necessitano di una risposta funzionale pre-architettonica come osmosi fra i due campi, dallo specchio acqueo verso la città fino alle sue parti più intime, e quello che riordina, dal suo “ventre”, l’armatura urbana verso mare. Frontiera o limite bifronte da misurarsi alla prova dell’osmosi e dell’interazione fra le sue due facce, quindi, non un semplice confine adimensionale, ma un luogo complesso ricco di relazioni da vagliare e riconsiderare anche in chiave progettuale.

L’alternativa, negli interventi urbani di ambito vasto (intendendo tali quelli la cui complessità è dimostrata dalla compresenza di funzioni, dalla pluralità di circostanze spaziali, dalle relazioni con l’intorno, dalla proliferazione tipologica, dalla commistioni funzionali ...) fra le ipotesi unitarie, accorpatrici e monolitiche, e le ipotesi frammentate, guidate da una attenzione più intelligente dello specifico, del circostanziale, del relazionale.

In questa logica si pone come fondamentale una riflessione sul concetto di unitarietà di intervento che può essere perseguita attraverso due procedure in qualche modo opposte; quella più banale, che si propone alla mente più facilmente in un contesto in cui si è alla ricerca della continuità, mutuata dalla cultura del planning, che annulla nel “grande segno” urbanistico ogni fattore di differenziazione e di complessità, l’altra da preferirsi, e da declinare “dolcemente”, è l’interpretazione dei temi funzionali, tipologici e morfologici, semantici ed espressivi che la forma di questo sistema ci propone, che nasce dalla deduzione delle diverse circostanze e relazioni.

La prima è assiomatica, immediatamente enunciativa, e si conclude in un intollerabile riduzione della complessità come ricchezza dei luoghi.

La seconda è contestuale e relativa e può conseguire il valore di narrazione ... come la narrazione nei diari del nostro viaggiatore.

La dottrina delle greenway, come percorso precluso al traffico motorizzato, i cui fruitori privilegiati sono i pedoni, i ciclisti, altri escursionisti ecc., letteralmente strada verde, teorizzata da Frederick Law Olmsted, architetto paesaggista della seconda metà del XIX secolo e sviluppata sin dagli anni novanta da Tom Turner definisce questa particolare tipologia di via. Come noto, questo termine composto indica tendenzialmente una pista pedo-ciclabile nel “verde”, in un viaggiare lento, sostenibile ed accessibile all’utenza debole con la possibilità di valorizzare dei contenuti storici e culturali lungo gli itinerari, in un percorso piacevole dal punto di vista ambientale e ricreativo. Un più aggiornato e misurato approccio metodologico alla pianificazione delle greenway in Italia, le interpreta più correttamente, non solo come piste pedo-ciclabili di lunga percorrenza ma come sistemi più articolati per la mobilità dolce che collegano e pianificano attraversandole ambienti ricchi di risorse naturali, storico culturali specifiche di un territorio; greenway inquadrare nell’ambito del “piano della mobilità lenta” che integri il sistema pedonale e ciclabile e rappresenti un modo di trasporto sicuro, alternativo al mezzo motorizzato individuale e complementare al mezzo di trasporto collettivo soprattutto nell’ambito urbano.

Nel caso in questione si è ritenuto che il termine di greenway così arricchito e contestualizzato sia adeguato per definire i percorsi progettati e/o recuperati che innestandosi sulla costa adriatica risalgono e valorizzano le valli, rientrando questi perfettamente nelle casistiche studiate e codificate anche recentemente; come noto la realizzazione di una greenway ha lo scopo di valorizzare il territorio e utilizzare arterie non fruite (*quiet roads*) o dismesse riqualificandole per adeguarle a caratteristiche anche di sicurezza, con percorsi pedo-ciclabili separati dalla rete stradale, di reale accessibilità per tutte le

tipologie di utenti, anche deboli, di circolazione dolce, che consenta di fruire “lentamente” dei percorsi offrendo diversi punti di vista sui paesaggi, di utilizzo da parte di tutte le tipologie di utenti che siano pedoni, ciclisti, o escursionisti a cavallo ecc., di recuperare infrastrutture e strutture esistenti per la realizzazione dei percorsi e di servizi annessi, di favorire l’integrazione con l’ambiente naturale, che consenta un accesso rispettoso alle aree di pregio anche in chiave educativa per una fruizione sostenibile del territorio.

Il percorso costiero, invece, più complesso e ricco di suggestioni specifiche e interessanti potenzialità progettuali e caratterizzato dalla presenza continua dell’acqua di mare, di spiagge, sabbiose ghiaiose o pietrose, dei frangiflutti, delle foci, dei fiumi, dei ponti, dei porti, di approdi, di alte o basse coste ed infine di lembi di città e di periferie, costituisce un sistema ben più articolato, che pur essendo un particolare tipo di greenway, di fatto seppur per segmenti, contiene vive caratteristiche proprie dei waterfront.

Il concetto di greenway implica una progettazione di connessioni oltre che il recupero e la valorizzazione dell’ambiente, la waterway, viceversa, incorpora in se anche il concetto di ridisegno della costa e dei suoi lungomare e richiede un approccio più complesso.

La prima è una piacevole passeggiata lineare nell’ambiente, seppur articolata e ricca di suggestioni, la seconda è un’esperienza multidimensionale, che ribalta completamente il concetto di piano della costa, e che concretizza l’avventuroso itinerario del nostro viaggiatore, lungo questa frontiera che è al contempo faccia bifronte.

La waterway ipotizzata in questo studio, quindi, oltre a cogliere pienamente gli obiettivi delle greenway, vuol farsi carico di un ruolo di maggiore complessità che non si limiti alla connessione e riqualificazione dei vari lungomare esistenti ma si proponga come soluzione anche a problematiche irrisolte che il LiMeS propone.



La sua caratteristica in questo contesto di sistema metropolitano di margine risiede nell'agire su di una realtà urbana complessa in cui l'elemento naturale è scomparso quasi totalmente, se non fosse per la presenza del mare; la greenway, viceversa, si insinua normalmente, ed anche nel caso in istudio, in realtà dove la natura, ancorchè antropizzata, prevale sul costruito.

La fascia litoranea oggi presenta zone non facilmente accessibili, fortemente degradate oppure di contro offre lungomare affollati nella stagione estiva e malinconicamente desolati in quella avversa.

La waterway proposta agisce non solo da collante fra le parti qualitativamente utilizzabili, ma da tessuto di connessione ed interazione dei fronti urbani che acquisiscono così una nuova vitalità: non più una realtà effimera del set cinematografico estivo ma parti di città sempre vitali caratterizzate da funzioni specialistiche.

Anche a livello funzionale quest'ultima tipologia si differenzia dalla prima in quanto oltre ad occuparsi della valorizzazioni delle varie

potenzialità qualitative storico naturali presenti nel territorio affronta anche temi di riqualificazione urbana non necessariamente legati ad attività ludico culturali ma ugualmente necessari per il territorio.

E' evidente quindi che la frase riportata nel diario di un antico viaggiatore risulta essere ispiratrice di questo studio. Quella di un signore francese, tale Misson, che nel 1688 viaggiando mentre scendeva per le Marche, annotava : “ uscendo da Rimini si viaggia sulle dune per quindici miglia fra il mare e la campagna all'uscita di Pesaro abbiamo preso il cammino sulla riva e l'abbiamo seguito poi per Senigaglia fino a Fano, un miglio oltre Fano abbiamo attraversato un ponte di legno di 500/600 passi su diversi rami del torrente Metauro ed in seguito abbiamo ripreso il cammino sulla spiaggia per lo spazio di quindici miglia fino a Sinigallia. Fuori Sinigallia siamo rientrati sulla spiaggia ed abbiamo percorso diciassette miglia vicino ad un piccolo borgo chiamato Turrette. Abbiamo ripreso la strada di terra per tre miglia fino ad Ancona”

L'immagine di questo viaggio è un po' quindi la sintesi di questa ricerca, viaggio dal ritmo lento, che percorre diverse situazioni... ci si avvicina alla costa con il tempo buono, si utilizza, non pagando il dazio sui ponti, la battigia per andare in carrozza, o a cavallo, non attraversa i ponti ma guarda i corsi d'acqua quando possibile, paga la gabella (il dazio per la manutenzione dei ponti) quindi arretra e sfrutta tutte le potenzialità del territorio. Questa linea costiera naturale ed ora così tanto antropizzata risulta di enorme potenzialità.

Infatti soprattutto nelle buone stagioni la costa era una grande arteria naturale e si poteva percorrere senza grandi impedimentii, già ai tempi dei romani grazie alla loro capacità di controllo del territorio ; inoltre la realizzazione di ponti arretrati rispetto alla foce permetteva alla costa di diventare un asse portante rispetto al sistema vallivo perpendicolare che altro non è che il nostro sistema a pettine di cui si parla tanto ormai dagli anni sessanta e che ha origini così antiche.

Una progettazione illuminata dovrà da un lato avere questa consapevolezza di continuità con le sue radici antiche e dall'altro fondarsi su una filosofia realistica flessibile e leggera come se ispirata dal nostro viaggiatore.



Piri Reis      carta della città di Ancona (XIV° sec.)

*Ancona, città semplice e felice! E certo, malgrado la triste ricostruzione, una tra le più belle d'Italia. Città senza lungomari, gremita, con perfezione, su una punta sulla cui vetta c'è la cattedrale, e che fa sì che Ancona dia su due mari. Ma il passeggio la domenica, avviene sulla grande via che unisce i due mari, e da cui i due mari non si vedono: c'è un passaggio di terraferma. Chissà perché, in questa città, così distesa, così armoniosa, ci sono – mi sembra – tanti nevrotici, si vedono tante facce spaurite e timide: stempiate, col mento tondo dei deboli. Questo rende la città ancora più cara. Non l'ho mai vista, eppure la riconosco l'amo subito, eppure mi resta straniera. Solo il giorno dopo, scopro che ha una spiaggia, una nitida spiaggia di sassi e scoglietti, sotto una grande scalinata retorica e biancheggiante, con tempietti e colonne, e un grande ristorante rotondo che domina il mare. Ma la spiaggia d'Ancona che ricorderò, sarà quella che ho vista nel cuore della notte, alle due, alle tre, con una luna abbandonata nel cielo e nel mare, lassù, al campo degli ebrei, cioè al cimitero degli ebrei, abbandonato anch'esso, coi cippi strappati, divelti, disseminati sul grande prato concavo, e, subito lì accanto, un burrone, sul mare, dove ferme, lontane, nemiche, tremano le luci del porto e della città, finalmente, come forse vorrebbe, senza vita.*

Da: Pier Paolo Pasolini "La lunga strada di sabbia" - 1959

# Città del tempo e dell'immaginario

Simone Dubrovic

Quando al Kenyon College lavoro con i ragazzi americani penso sempre a modalità che, al di là dello studio passivo, permettano di entrare più profondamente in certe problematiche legate all'indagine sull'Italia e una cosa che dà sempre frutti insperati e, con generosità, produce riflessioni pertinenti (e, spesso, di grande intelligenza e sensibilità) è l'uso del cinema.

Il cinema permette di visualizzare – con tutti i limiti che ha come forma d'arte, intendiamoci – uno spazio, nelle sue dinamiche e nei rapporti che vi si instaurano. L'interazione con questo spazio – e, nello specifico, lo spazio delle città italiane – genera moltissime analisi e favorisce anche, nelle discussioni, che gli studenti sviluppino notevoli idee critiche.

Siccome la nostra psicologia prende una forma e un condizionamento dal rapporto con lo spazio, con il tempo, ecco che le città italiane non solo propongono, attraverso la loro rappresentazione filmica, una efficace visualizzazione di "italianità", ma anche si rivelano nella loro peculiare e molteplice anima lirica.

Insomma, per il presente discorso su Ancona, tutto nasce un giorno in cui dopo la proiezione de *La stanza del figlio* (2001) di Nanni Moretti uno studente mi parla, in una relazione scritta, della "straordinaria modernità" di Ancona. Una definizione che trovo folgorante, commovente, a suo modo, e che sento senza capire perfettamente, in modo cosciente, nel momento in cui la leggo.

Premetto che la scelta de *La stanza del figlio* era determinata dal tema che aveva messo insieme questo film ad un altro: *Gruppo di famiglia in un interno* (1974) di Luchino Visconti. Il tema era,

appunto: l'Italia “come interno”, e mi riferivo naturalmente a quella dimensione privata, che è la nostra grandezza per la particolare affettività che genera, ma anche il nostro limite per tutti i fraintendimenti che ne conseguono e che si riflettono a tutti i livelli della nostra realtà di paese.

Dunque “straordinaria modernità” di Ancona.

Certo lo studente aveva dovuto pensare alla dimensione ambivalente, sospesa, non risolta della città (tutte caratteristiche, se vogliamo, “moderne”), così almeno come si percepisce dal film di Moretti: una città silente, introversa, che talora si apre improvvisamente, poi richiudendosi. Un film intimista, *La stanza del figlio*, la cui storia è approfondita proprio dalla città di Ancona.

Ho poi riconsiderato altri due film importanti girati – pur non interamente come il film di Moretti – ad Ancona: *Ossessione* (1943) di Luchino Visconti e *La prima notte di quiete* (1972) di Valerio Zurlini. Anche in questi Ancona viene utilizzata nei momenti più intimi e segreti della storia: in *Ossessione* Gino e lo Spagnolo sono affacciati sul muricciolo con dietro la cattedrale di San Ciriaco, e con pochissimi tocchi Visconti rende magnificamente il destino “affacciato sull’abisso” dell’omosessualità, in fragile equilibrio oltre il limite della morale cattolica, rimarcata dall’imponente cattedrale retrostante (anche se tutto questo discorso è assolutamente implicito, in una sequenza che sa di confessione reticente).



*fotogramma dal film “Ossessione”  
di Luchino Visconti (1943)*

Oppure, ne *La prima notte di quiete*, la Villa La Favorita rappresenta le rovine della giovinezza e segna il punto filmico in cui, ancora non dichiarandosi completamente, il Professor Dominici comincia a parlare della sua vita all'amico Spider.

Ecco, in questi passaggi ricordati vi è la percezione di una città in cui coesistono i contrari, una città che oscilla tra introversione e estroversione.

Questa idea di una città in bilico tra dimensioni opposte è riconfermata da passaggi letterari in cui si parla di Ancona, nei quali la città è presentata come impervia, non accogliente, ascendente, una città che riflette addirittura quasi un cammino criptico tra le regioni dell'oscurità, della fatica e gli improvvisi squarci di bellezza, che sembrano risolvere, per un brevissimo istante, quella sorta di percorso limbico attraverso cui si è passati per raggiungerli.

Per esempio il padre di Goethe, Johann Caspar, parla (siamo verso la metà del Settecento) di un'Ancona «*montuosa*», in cui la rampicata è difficile, ostile. Ma poi scrive: «*Ascesi fino alla Cittadella che domina la città, vediamo la più bella veduta del mondo, e così fu pagata la mia fatica*».

Meno positivo è Stendhal, che (siamo nel 1817) non riesce a cogliere questa bellezza verticale e anzi si lamenta così: «*Ancona è un continuo saliscendi, il che limita molto l'uso della carrozza. Case di mattoni molto alte, strade strettissime*».

Poi c'è una bellissima pagina di Gabriele d'Annunzio, tratta dalla raccolta di prose *Le faville del maglio*. La prosa in questione è datata 11 settembre 1897 e riguarda un viaggio ad Assisi, in cui, lungo la via, c'è una sosta ad Ancona. In questa descrizione Ancona è veramente ritratta in modo moderno, nel senso di una compresenza di morte e possibilità metafisica allusa (e tuttavia confusa nei perimetri dolenti del mondo). Dal presagio della macellazione dei «*bovi*» all'«*azzurro palpitante*» in cui si staglia San Ciriaco.

*Stazione di Ancona. Sera di sabato. Viaggio verso Assisi.*

*La stazione è morta. Sotto la vasta tettoia nera i lumi sono semispenti. Le fiammelle vacillano fioche in cima ai becchi, nei fanali. I carri fermi su le rotaie sembrano feretri fasciati di gramaglie. I bovi, prigionieri invisibili, mugghiano di continuo rispondendosi, come nel chiuso d'un macello quando attendono il maglio o il taglio.*

[...]

*Scorgo pel lato aperto della tettoia una collina sparsa di lumi, San Ciriaco alto nell'azzurro palpitante, le sette stelle dell'Orsa. E il mugghio lamentevole dei buoi prigionieri empie l'oscurità deserta, evocando l'ammazzatoio, il tonfo della stramazza, la pozza di sangue fùmido.*

[...] *Tendo l'orecchio. Dalla parte della collina serena, ecco giungere un suono di chitarre e di mandolini. Vi sono dunque piaceri, sogni, amori pel mondo? Il cielo palpita entro l'arco buio e brutale della tettoia che sembra una fauce pronta a stritolare le stelle. E i buoi mugghiano senza tregua, pieni di nero sangue, verso la morte inevitabile.*

Si può anche pensare all'Ancona, spesso esageratamente ricordata, di Dino Garrone ma quella che credo sia una delle più belle rappresentazioni della città è dello xilografo Bruno Marsili (Bruno da Osimo).

Se scorriamo le sue xilografie notiamo come la compresenza di buio e luce, di chiusure e aperture, l'attenzione ai percorsi misteriosi e quasi iniziatici sia un tema legante all'interno della galleria di monumenti, che Bruno da Osimo rappresenta come segmento in cui si contiene tutta la sinfonia della città. Ad esempio la chiesa di San Pietro (fig. 1), una chiesa che oggi non esiste più perché è stata polverizzata dai (e dopo i) bombardamenti: c'è una parte bassa, oscura, tortuosa, labirintica, in un fitto e complesso gioco d'ombre che poi si apre nella parte superiore, illuminata, della facciata. Stessa

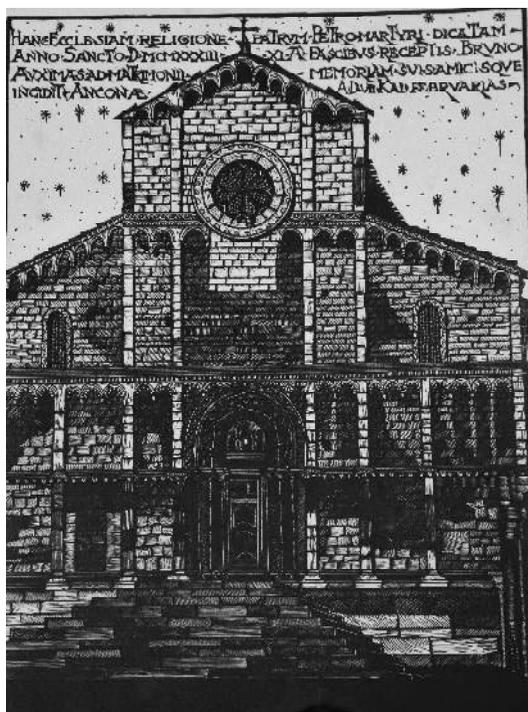
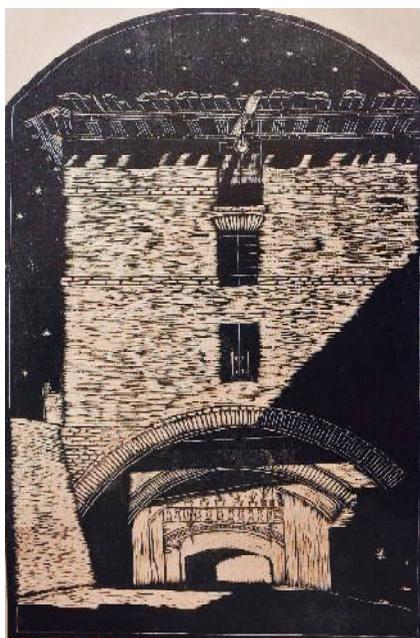
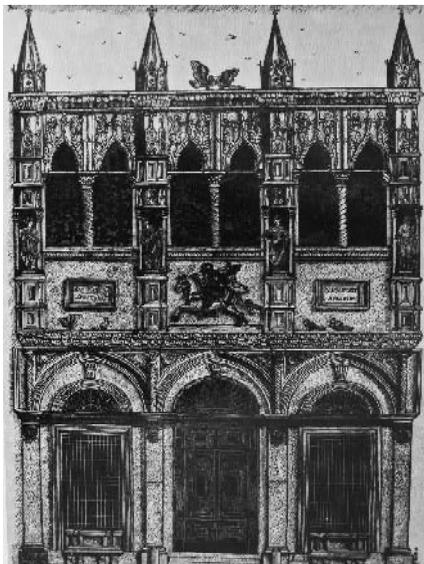
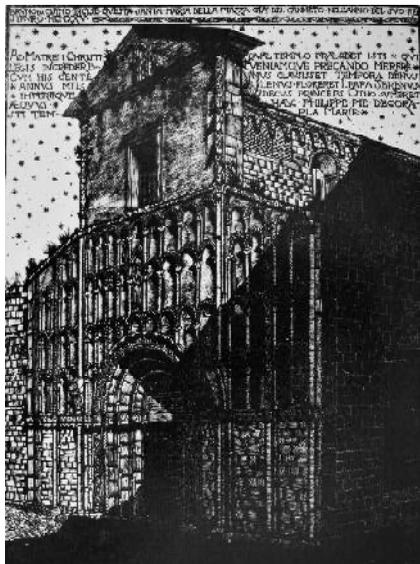


fig.1

cosa che avviene, in un taglio forse più marcato e di più ampio respiro lirico (e estremamente virtuosistico a livello incisorio), nella xilografia con Santa Maria della Piazza (fig. 2). Anche nella Loggia dei Mercanti (fig. 3) viene ripresa la stessa costruzione, con una vaga percezione carceraria nella base della struttura, liberata dalla ventosità del culmine, dove addirittura c'è il particolare tenero degli uccelli che si baciano. È un'Ancona incantata, un'Ancona che, pur talora oscuramente inquietante e deserta, nasconde dolcezze metafisiche nei perimetri del quotidiano, come nel meraviglioso scorcio di via Sottomare, intitolato *Notturmo ad Ancona* (fig. 4).

C'è, tra l'altro, un testo di Alma Andreani (moglie di Bruno da Osimo), Poesia di vecchie strade, accompagnato da tre xilografie del marito, e pubblicato nella rivista friulana "La Panarie" (anno ottavo, numero



figg. 2,3, 4,5

48 del novembre-dicembre 1931) (fig. 5): questo passo, in un certo senso, definisce l'Ancona prima dei bombardamenti (ancora fuori da quella Storia terribile da cui verrà travolta) ed è una delle ultime immagini prima dello stravolgimento.

*Queste vie dei quartieri della vecchia Ancona hanno tutte un sapore di particolare poesia, sia che si arrampichino tortuosamente sui fianchi dei colli quasi braccia che si tendono pregando verso l'azzurro puro del cielo, o si snodino lunghe e strette al piano; sia che le accendano i bagliori vivi di un rosso tramonto o un suggestivo chiaro di luna vi faccia piovere la sua luce blanda; sia che la primavera faccia fiorire vivacemente i ciuffi d'erba che spuntano dalle pietre sconnesse o l'autunno le avvolga nel suo malinconico grigiore; siano infine silenziose e solitarie o risuonino della voce di qualche rivendugliolo o delle note di un organino randagio.*

I bombardamenti nulla tolgono al fascino della verticalità di Ancona e le sue peculiarità poetiche rimangono, ma Ancona diventa, da allora in poi, una città di fantasmi, in cui l'assenza e la scomparsa si risolvono su un piano immaginario.

Guido Piovene, nel *Viaggio in Italia* (1957) scrive di aver guardato «un bellissimo sole rosso tuffarsi nelle acque dell'Adriatico» ma nota anche che nel luogo in cui si trova, cioè il culmine di San Ciriaco, «l'aviazione inferi. [...] Le abitazioni demolite, in gran parte povere e sudice, divise da stretti carrugi, ma con avanzi storici e qualche palazzo, non furono ricostruite. Il Duomo, sulla vetta, è rimasto isolato da una fascia di spazio vuoto...».

E Simonetta Giungi, nelle pagine del suo romanzo postumo *La casa sul colle Guasco*, dà una forma perfetta all'Ancona città della solitudine, dell'abbandono, dell'essere, in un certo senso, “orfani” (la parte iniziale del romanzo è sulla morte della madre). La casa sul colle Guasco diventa la cassa armonica di una vita intensissima ma

desolatamente solitaria e da lì parte il suo «rapporto non-rapporto» con il mondo. Ancona sembra rivelarsi, come nel passo di Piovene, nei tramonti piuttosto che nelle albe.

*Fisicamente quella era la cornice della mia solitudine; la finestra a cui mi affacciavo a contemplare un'infinità di tramonti e rarissime albe.*

Nelle pagine della Giungi Ancona è città di pellegrinaggi a vuoto, come i momenti in cui la scrittrice parla del Viale:

*Passavo sul Viale mentre si faceva buio. Gli alberi ai lati della corsia centrale gettavano fitte ombre sui volti, sulle persone, per terra; era tutto un contendersi d'azzurro e d'oscuro, di probabile e improbabile; un affiorare di guance lunari; un aleggiare di mormorii sulle panchine dove sedevano i pigri testimoni del passeggio.*

*Contro il cielo i rami scuri parevano un'esplosione grafica, il cielo come un vetro franto e i rami la sua incrinatura. [...] Mi sentivo soffocare. Strisciavo sul pianeta, in una città di provincia alle sei di sera. Com'era inutile la mia passeggiata. Ero andata sul Viale sperando d'incontrare qualcuno. Ma chi potevo incontrare?*

La percezione di una città ostica, che Ancona ha – si è visto – sempre avuto, ha definitivamente perso l'incanto del riposo e della dolcezza, come almeno si avvertiva nelle xilografie di Bruno da Osimo, nel testo della moglie Alma e in questo passo tratto da *L'uomo senza qualità* di Robert Musil:

*Il ricordo di Ancona spiccava fra gli altri. [...] Erano arrivati stanchissimi e avevano bisogno di dormire. Era di mattina presto e chiesero una stanza. A letto mangiarono zabaglione e bevvero caffè nero, il cui peso fu come sollevato in cielo dalla spuma dei tuorli sbattuti. Riposarono, sognarono. Quand'erano addormentati, pareva loro che le tendine bianche delle finestre s'alzassero e s'abbassassero in un magico flusso d'aria ristoratrice; erano i loro respiri. Quando*

*erano svegli vedevano fra i lembi scostati il gioco amabile della vita, il mare d'un azzurro bronzeo, e le vele colorate delle barche che entravano o uscivano dal porto si gonfiavano come le penne calde dei grandi uccelli esotici.*

Questa nuova sensazione di svuotamento, ora, aumenta il senso introverso della città e la sua reticenza. È questa nuova Ancona terremotata, attraversata da segni di catastrofe (fig. 6) – tra passato e futuro – che trova una nuova rappresentazione artistica in alcune opere di Valeriano Trubbiani, il primo a scoprire, nel vuoto, le tante



*fig.6*



*fig.7*

Ancone nascoste, anche nell'assenza, siano esse state reali o puramente immaginarie (fig. 7).

Tra l'altro, in alcuni scritti dedicati ad Ancona, Trubbiani vede manifestarsi nella città quasi un palinsesto esemplare di piani sovrapposti, un grande teatro in cui si compie il destino di irrealtà implicito nella Storia:

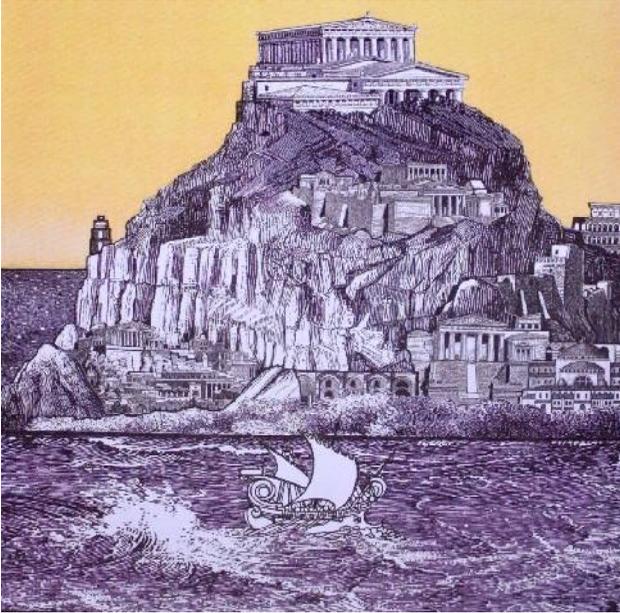
*Ogni nuova rappresentazione divora le precedenti: dagli insediamenti neolitici alla cattedrale di San Ciriaco. Sotto le unghie dei leoni che fanno la guardia al santo riposano, forse non in pace, anche le ceneri di Venere Euplea. Il rullo compressore della storia si avvicina, cara patetica sbilenca chiesa: sotto quale zampa di leone cadranno le tue ceneri e quale nuovo rito liturgico si officerà nel futuro tempio?*

(Riflessioni intorno alla cattedrale romanica di San Ciriaco posta sull'acropoli di Ancona – Luglio 1977)

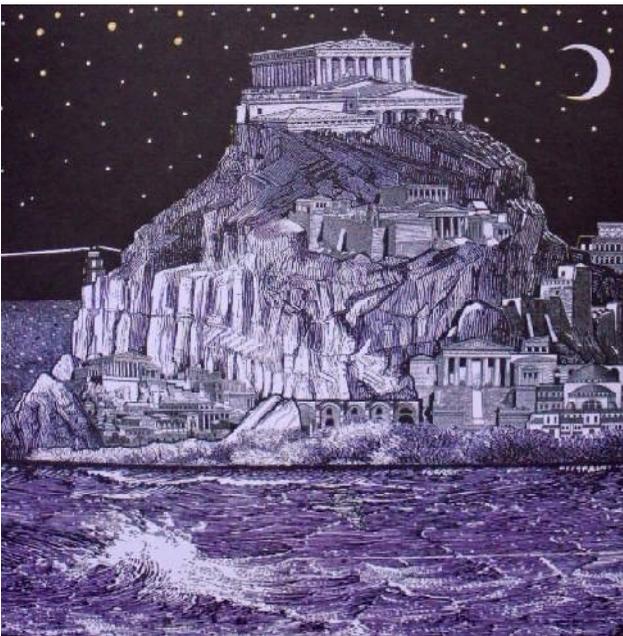
Come avviene in due immaginazioni (diurna e notturna) (figg. 8-9) di un'Ancona archeologica riportata alla sua originaria sembianza (a mo' di istantanee presaghe e dolenti), c'è anche uno scritto fantastico, ambientato in un imprecisato momento di epoca traianea, in cui l'artista riabita le rovine del tempo e l'Ancona romana sembra tanto l'Ancona di sempre, pur non esistendo più:

*Ma ora si sta facendo tardi. I servi iniziano ad accendere le lucernule lungo il clivus argentarius, i fanciulli accompagnati dagli schiavi rientrano nelle loro domus, nel porto rinforzano gli ormeggi alle navi, poi accendono il fuoco in cima al pharus. Transita sussiegosa una ronda di vigiles con passo cadenzato e lentamente al brusio della folla si sostituisce il progressivo silenzio del tramonto prossimo a diventare notte.*

(Andata senza ritorno da Athinai ad Ankon – 2007)



*fig.8*



*fig.9*

Naturalmente c'è l'Ancona di Franco Scataglini, che meriterebbe però tutto un discorso a parte. Come “città ferita” – di fulgida e allegorica bellezza – è senz'altro vicina e complementare all'Ancona di Trubbiani.

Riassumendo, e avviandoci alla conclusione, Ancona, come ogni città italiana, si presenta con un'identità complessa e composita, a più livelli. Ma quella che a me pare la cosa più moderna, per riprendere l'espressione del mio studente, è, anche dopo il disastro e l'annullamento, una presenza dell'assenza, come in un testo ermetico. E questo mi è sempre sembrato essere una grande risorsa di una certa Italia, di una certa fenomenologia del pensiero, cioè sentire la quarta dimensione allusa negli spazi, la “profondità” del Tempo. Qualcosa che, in ultimo, rispecchia intimamente le nostre vite psicologiche e articolatissime alchimie interiori.

Ma forse anche questa è l'Ancona (e l'Italia) di ieri l'altro, ormai, considerando come i fenomeni globalizzanti stiano livellando tutto, banalizzando le culture nel loro illusorio avvicinamento e facendo vincere, alla fine, la logica e l'ignoranza dei nuovi padroni.

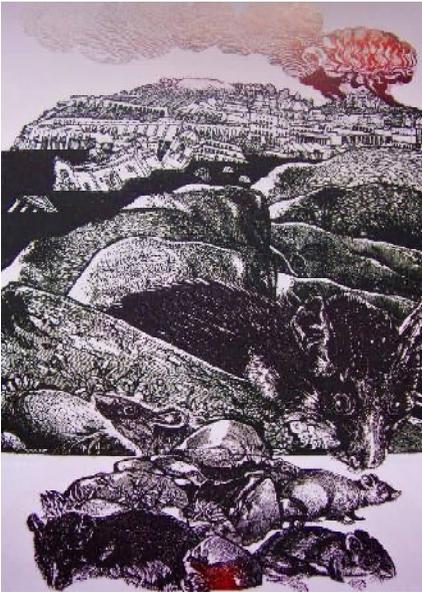
E proprio su questo devo confessare che recentemente mi è rivenuto in mente quello che si diceva tempo fa per un'installazione di Trubbiani del 1981-84, *Turrita urbis pugnandi* (fig. 10), vista addirittura come una profezia di quello che sarebbe stato – quasi vent'anni dopo – l'11 settembre, con gli aerei che si schiantano contro le torri. Ecco, rivedendo i disegni su Ancona, soprattutto quelli in cui il Duomo si è inabissato (o si sta inabissando), lasciando vuota la cima del Guasco (figg. 11-12), mi chiedo se non sia anch'essa un'altra, ancora più terribile, profezia. L'artista pare dirci che gli spazi, gli ambienti, le costruzioni hanno perso progressivamente le loro prerogative identitarie, fino a scomparire.

E qualche volta, con un brivido fortunatamente passeggero, mi viene il sospetto che, pur vedendoli ancora, i monumenti siano invece, chissà da quanto, da qualche parte, in pezzi, in fondo al mare.

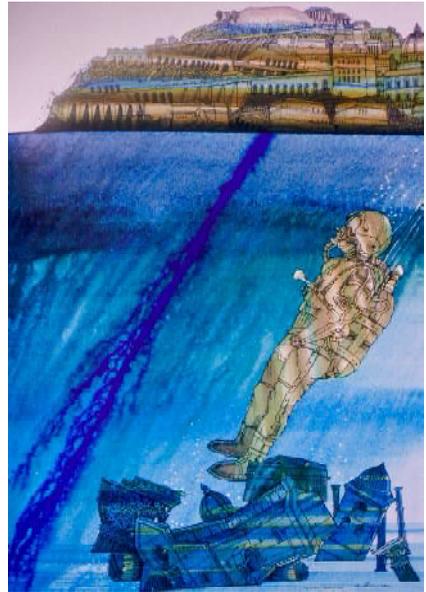


*fig.10*

*fig.11*



*fig.12*



## Bibliografia di riferimento:

Su Ancona si indicano, tra i tanti, i seguenti testi, di taglio particolarmente originale:

F. Bronzini, *La città e il sogno*, Gangemi, Roma 2006 (per il ricchissimo apparato letterario su Ancona e per le citazioni che non compaiono nella sezione dei testi a seguire).

M. Di Matteo, *Ankon borderline: miti secolari e storie di una Città difficile*, Il Lavoro Editoriale, Ancona 2015.

Le citazioni dei testi letterari sono tratte da:

A. Andreani, *Poesia di vecchie strade* (con tre xilografie di Bruno da Osimo), in "La Panarie", 8, n. 48, novembre-dicembre 1931..

G. D'Annunzio, "Scrivi che quivi è perfecta letitia", in *Le faville del maglio – Il venturiero senza ventura e altri studii del vivere inimitabile [1896-1907]*, in *Prose di ricerca*, a cura di A. Andreoli e G. Zanetti, tomo primo, Mondadori, Milano 2005.

S. Giungi, *La casa sul colle Guasco*, Transeuropa, Ancona 1998.

R. Musil, *L'uomo senza qualità*, trad. di A. Rho, G. Benedetti e L. Castoldi, Einaudi, Torino 1996 e 1997.

V. Trubbiani, *Riflessioni intorno alla cattedrale romanica di San Ciriaco posta sull'acropoli di Ancona – Luglio 1977*, in *Parola di scultore*, a cura di N. Miceli, Il Grandevetro/Jaca Book, Santa Croce sull'Arno (Pisa) 2003.

Id., *Andata senza ritorno da Athinai ad Ankon – 2007*, in *La parola scolpita da Valeriano Trubbiani – scritti scelti 1980-2007*, Istituto Internazionale di Studi Piceni (Sassoferrato)/Edizioni Stafoggia (Pesaro) 2008.

# **Città costiera adriatica o città lungo la fascia costiera adriatica?**

## **Prospettive di fronte alla crisi**

Prof. Fabiano Compagnucci - UNIVPM

L'obiettivo dell'intervento è quello di riflettere criticamente sul concetto di città costiera adriatica partendo dalle definizioni di Sistema Metropolitano Lineare (Linear Metropolitan Systems - LiMes) (Busi e Pezzagno, 2011; Cacciaguerra, 2012) e di aree urbane funzionali (Istat, 2014). Sulla base di questi presupposti si cercherà di dimostrare che la città costiera marchigiana altro non è che il continuum spaziale di diverse città, o meglio, di diversi sistemi urbani contigui, ognuno dei quali polarizzato intorno ai principali comuni (Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Civitanova Marche, Fermo e San Benedetto del Tronto) che organizzano e strutturano singoli segmenti della città costiera stessa. Ne consegue che il suo carattere di unitarietà va riferito principalmente alla continuità del costruito, mentre le densità relazionali rilevanti de-costruiscono tale unitarietà in una serie di sistemi urbani giornalieri, incentrati sui comuni prima citati, caratterizzati da diverse strutture e processi economici e con diverse traiettorie evolutive. Identificate le città localizzate lungo la città costiera marchigiana, verranno analizzate le problematiche e le sfide produttive imposte dalla recente crisi, come pure dall'internazionalizzazione e dalla globalizzazione dell'economia.

Un “Sistema Metropolitan Lineare” è una macro-area a carattere sovra-provinciale o sovra-regionale, caratterizzata da una specifica connotazione socio-economica, morfologica e infrastrutturale. Si tratta di aree ad elevata densità residenziale e produttiva, che insistono su zone pianeggianti in cui si concentrano i maggiori assi e nodi infrastrutturali nazionali, caratterizzate dalla presenza di conurbazioni lineari. Non a caso molti progetti che riguardano i Linear Metropolitan Systems sono legati alla costruzione, consolidamento o ampliamento dei principali corridoi transeuropei ed italiani, in cui Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS svolgono un ruolo di primo piano.

Possono essere considerati LiMeS, ad esempio, quello Padano, che si estende per circa 500 chilometri, da Torino ad Udine, ospitando il 18% della popolazione nazionale ed il 23% dei relativi addetti; quello Ligure, quello Emiliano-Romagnolo, che va da Piacenza a Rimini ed ospita il 4% della popolazione nazionale ed il 6% dei relativi addetti; quello che corre da Pesaro a Brindisi, con una popolazione ed un numero di addetti pari al 6% sui totali nazionali; e, per finire, quelli del Tirreno e Veneto-Giuliano. I dati riportati mostrano come si tratti di aree sensibilmente diverse tra loro. Se la struttura urbana alla base del LiMeS Emiliano-Romagnolo e, soprattutto, di quello Padano è costituita da grandi aree urbane ed aree metropolitane, per quello Adriatico la situazione è parzialmente diversa. A parte l'area metropolitana di Bari, infatti, la scala delle città che costituiscono i nodi di questo sistema è inferiore a quella dei primi. Diversa anche l'intensità dei processi economici che hanno luogo nei tre LiMeS: la differenza fra le percentuali di addetti e residenti, infatti, è positiva solo nei LiMeS Padano e Emiliano-Romagnolo, indicando una loro maggior capacità di attrazione economica rispetto a quello Adriatico.

Focalizzandosi sulla parte marchigiana del LiMeS Adriatico, si vede come esso interessi quasi interamente la fascia costiera, dove sono

localizzati i principali assi infrastrutturali ed i principali centri abitati. La fascia costiera, a partire dagli anni '60, ha visto, infatti, una continua crescita degli insediamenti storici che si sono diffusi sul territorio, determinando, la saldatura fisica quasi ininterrotta dell'urbanizzato fra Pesaro a San Benedetto del Tronto.

Può questo dispositivo spaziale essere definito come una città? Partendo dalla teoria fondi-flussi di Nicholas Georgescu-Roegen (Georgescu-Roegen, 1998) la risposta è negativa. Una città, infatti, si caratterizza come una configurazione di “relazioni tra agenti” (individui, istituzioni, imprese) e una configurazione spaziale di “elementi fondo”. Ogni tipo di processo economico, sia esso legato alla produzione, al consumo o allo scambio, per essere espletato richiede la presenza di elementi fondo (ossia di edifici ed infrastrutture) ancorati nello spazio, nei quali avviene l'interazione tra gli agenti.

Una città, in questa ottica, consiste nella concentrazione di elementi fondo interconnessi dalla rete di relazioni che gli individui intrattengono fra loro. Se la città lineare può essere interpretata come esito della contiguità spaziale di una serie di elementi fondo, cosa possiamo dire delle reti di relazioni che su di essi insistono? Queste reti di relazioni vanno da Civitanova Marche a Fano? Da San Benedetto del Tronto ad Ancona?

Ancora una volta, partendo dalla definizione di area urbana funzionale, la risposta è negativa. Un'area urbana funzionale viene identificata sulla base dei movimenti per motivi di lavoro che al suo interno hanno luogo. In ogni sistema urbano vi è sempre un comune – solitamente quello di maggiori dimensioni – che esercita un'azione centripeta rispetto a quelli contermini in relazione alla capacità di offrire opportunità di occupazione. Questa capacità si traduce in flussi giornalieri di pendolari che si spostano dalle località di residenza verso il “centro” del sistema urbano. L'areale definito dai flussi dei pendolari

solitamente coincide con quello espresso dai movimenti generati per soddisfare altri tipi di esigenze individuali e familiari, come la funzione associata alla socializzazione, al consumo, allo svago e alla ricreazione. Prima della rivoluzione della mobilità privata, iniziata negli anni '60, questi areali coincidevano con i comuni di residenza. A partire dagli anni '70, invece, l'aumento della mobilità privata ha portato ad un progressivo aumento delle distanze percorse dai singoli individui. I flussi generati da questi individui hanno di fatto interconnesso diversi comuni, integrandoli dal punto di vista funzionale intorno ad un comune "centroide", in cui si concentra il numero maggiore di elementi fondo. Questi sistemi urbani giornalieri auto-contengono la maggior parte delle relazioni rilevanti che si esprimono fra gli individui che li abitano, creando ispessimenti localizzati di densità relazionali incentrati sui propri elementi fondo. Quindi abitare nel sistema urbano di Ancona, di Pesaro o di Civitanova – e dunque in questi comuni o in quelli localizzati nelle aree spazialmente contigue – significa che la maggior parte delle rispettive relazioni sociali ed economiche saranno ancorate ad elementi fondo che appartengono ai sistemi urbani stessi, essendo più limitate quelle che interessano elementi fondo appartenenti ad altri sistemi urbani.

Una mappa delle aree funzionali italiane viene fornita, a partire dal 1989, dall'Istat, grazie all'individuazione dei Sistemi Locali del Lavoro (Istat-Irpet, 1989). L'Istat individua lungo la costa adriatica 9 aree urbane funzionali (Istat, 2014), che ne segmentano le reti relazionali. In essi si concentra il 57% degli occupati e della popolazione regionali. Le dimensioni e le strutture economiche variano sensibilmente da caso a caso. Si va dal sistema urbano di Ancona, che conta 9 comuni e una popolazione di circa 170.000 abitanti, a quello di Porto Sant'Elpidio, con 2 soli comuni e circa 40.000 abitanti. Oltre alla dimensioni, i sistemi urbani costieri differiscono per specializzazioni produttive. Ben 7 di essi sono definiti dall'Istat come Distretti Industriali (Istat, 2014), legati alla produzione degli arredi per la casa

(Pesaro e Fano), al tessile (Senigallia), alle calzature (Porto Sant'Elpidio, Civitanova Marche e Fermo) e alla produzione di strumenti musicali (Recanati). Solo Ancona e San Benedetto non presentano una connotazione manifatturiera.

La maggior parte di questi sistemi urbani ha, quindi, una connotazione ben precisa, legata alle produzioni tipiche del Made in Italy, e dunque, in generale, a bassa intensità tecnologica. Quello che fino agli anni '80 è stata un punto di forza delle performance economiche regionali – la presenza di distretti industriali caratterizzati da flessibilità, presenza di piccole e medie imprese a basso tasso di investimento tecnologico e ad alto tasso di utilizzo di manodopera – è oggi un modello che mostra numerose criticità. Dagli anni '80, infatti, il contesto europeo si è aperto all'internazionalizzazione e alla globalizzazione dell'economia, abbracciando, che possa piacere o meno, il paradigma della competitività territoriale. Le economie di localizzazione – ossia i vantaggi competitivi derivanti dalla localizzazione concentrata delle imprese manifatturiere nei Distretti Industriali - non sono più sufficienti a garantire la sostenibilità economica delle imprese quando l'orizzonte di riferimento diventa "globale".

La crescente concorrenza esercitata dai paesi emergenti, dove si è andata via via concentrando la produzione manifatturiera mondiale grazie alle pratiche di arbitraggio geografico operate dalle multinazionali, impone alle aziende europee di puntare sull'innovazione e sulle attività ad alta intensità di conoscenza. Le innovazioni di prodotto, di processo ed organizzative, infatti, sono l'unico mezzo a disposizione delle imprese nazionali per rispondere alla concorrenza internazionale. Purtroppo, a tal riguardo, l'Italia, e le Marche in particolare, mostrano un ritardo considerevole. Il cambiamento strutturale, ossia il passaggio da un'economia maggiormente orientata alla manifattura – la cui base produttiva deve,

comunque, essere salvaguardata – ad un'economia maggiormente votata all'economia della conoscenza, ristagna nel nostro paese. La produzione manifatturiera, che nell'ultimo decennio ha visto un considerevole aumento della produttività, ha visto anche una riduzione della domanda e del reddito generato come conseguenza della riduzione della base lavorativa, con inevitabili effetti depressivi sulla domanda aggregata. Al contempo, la migrazione verso i servizi ha privilegiato quelli a bassa intensità di conoscenza – servizi alla persona, commercio all'ingrosso e al dettaglio – mentre marginale è risultata la migrazione verso il terziario avanzato.

Ad oggi le Marche soffrono di una bassa propensione ad investire in ricerca e sviluppo, sia in termini di spesa pubblica, e, soprattutto, di spesa privata, di una bassa percentuale di ricercatori nelle aziende, di una bassa propensione delle imprese ad utilizzare attività di ricerca e sviluppo fornite da centri di ricerca pubblici o privati. Questo ritardo può, in parte, essere associato alla mancanza di realtà urbane di una certa dimensione e funzione. La struttura urbane marchigiana, infatti, compresa quella della fascia costiera, è costituita da città di piccole e medie dimensioni, spesso meno attrezzate in termini di massa critica, risorse e capacità organizzative rispetto alla grandi aree urbane e alle aree metropolitane. È dalle città, infatti, che promana il maggior potenziale di capacità innovativa e creativa (sociale, ambientale, economica e di governance): il mantenimento della base manifatturiera regionale, dunque, dipende anche dal ruolo che le città marchigiane riusciranno a giocare nei prossimi anni come fornitrici di economie di urbanizzazione, ossia dell'insieme dei vantaggi competitivi in termini di infrastrutture comuni della conoscenza, di servizi avanzati, di accessibilità, grazie alle quali i distretti industriali potranno meglio affrontare il mercato internazionale. L'integrazione verticale fra servizi ad alta intensità di conoscenza che promanano dalle città e settore manifatturiero, anch'esso incastonato nei nostri sistemi urbani, dovrebbe rappresentare un punto centrale dell'agenda economica marchigiana per i prossimi anni.

## Riferimenti bibliografici

Busi R, Angeloni R., (2014) Alcune caratterizzazioni del LiMeS Adriatico tra il monte San Bartolo ed il Conero. Contributi all'analisi e prospettive, Mterritorio, n. 3.

Busi R, Pezzagno M., (2011) Il LiMeS padano e le possibili interconnessioni con il LiMeS Adriatico, Mterritorio, n. 2.

Cacciaguerra S., (a cura di) (2012) Il LiMeS Padano-Veneto a Nord Est, Roma: Gangemi Editore

Georgescu-Roegen N., (1998) Energia e miti economici, Torino: Bollati Boringhieri

Istat, (2014) <http://www.istat.it/it/archivio/142676>

Istat-Irpet, (1989) I mercati locali del lavoro, F. Sforzi (a cura di), Milano: Franco Angeli



*Il volto dell'attrice Monica Vitti rappresentato sul molo nord del Porto di Ancona in ricordo della scena finale del film "La ragazza con la pistola" di Mario Monicelli*



*immagini dal campo  
profughi di Idomeni  
(confine greco-macedone)*

# Corpo a corpo con la città

Arch. Annalisa Metta - *Università "Roma tre" Dip. Architettura*

## Il corpo e lo spazio urbano

Propongo una riflessione sulla coppia comunità/città a partire dal rapporto tra i corpi degli abitanti e gli spazi urbani, adottando il punto di vista che mi appartiene, quello del progetto, e perciò assumendo il corpo come veicolo di conoscenza, attivazione, nonché di configurazione dei luoghi: l'*abitare* evoca la presenza di corpi che si collochino in un luogo, vi portino i propri passi, vi indugino, adattandolo alle proprie necessità, tanto pratiche quanto poetiche. Il discorso sul corpo è nuovamente centrale per il dibattito sulla qualità dei nostri habitat, segnando un'inversione di postura rispetto alla cultura prevalente per buona parte del XX secolo. Nel corso del Novecento, si è condotto un progressivo e sistematico processo di sottrazione - fisica e simbolica - dei corpi dagli spazi urbani. L'eliminazione della corporeità è passata, ad esempio, attraverso le spedizioni astronomiche: guardare il mondo dal di fuori e sottrarne il governo alle consuete azioni e percezioni, affette da gravità, hanno determinato un profondo cambiamento concettuale sulla natura dei rapporti tra corpo e spazio. Il cambiamento delle tecnologie e pratiche belliche dopo la prima guerra mondiale - l'ultimo conflitto combattuto "corpo a corpo" - hanno persino de-personalizzato la gravità morale delle azioni di guerra. La stessa invenzione della metropoli collabora al processo di riduzione del valore dei corpi nello spazio urbano in termini di misura e ruolo, sia rendendo impossibile qualsiasi rapporto di prossimità percepibile tra l'individuo e l'intero, per via delle enormi estensioni dei territori urbanizzati, sia introducendo dei nuovi corpi all'interno delle città-metropoli - le

automobili, in primis - con una sostituzione progressiva dei soggetti protagonisti della scena urbana.

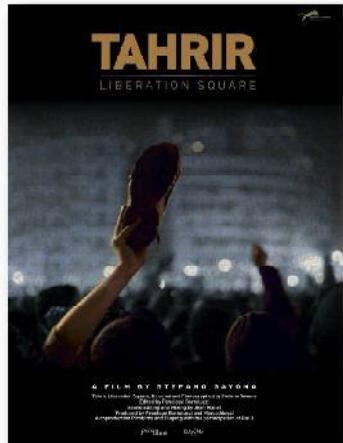


Con il passaggio di secolo di quindici anni fa, si registra un deciso cambiamento in questa traiettoria e le tante profezie distopiche che paventavano nella rete dei network informatici la definitiva vittoria dell'immaterialità del Novecento, con l'irrimediabile emendamento del corpo dal nostro habitat, hanno, infine, fallito. Proprio a partire dagli stessi scenari che, per una parte del secolo scorso, hanno esautorato il valore del corpo dallo spazio urbano, ne si è infatti ridefinita la rinnovata centralità, dimostrando che il Novecento è davvero finito, come recita il titolo del bel libro di Cristina Bianchetti. La guerra opera con intenzionale crudeltà e spietatezza mediatica sul corpo delle persone, colpendo la quotidianità dei rituali sociali, che si manifestano attraverso la presenza dei corpi negli spazi collettivi, usando spesso proprio il corpo come arma o enfatizzandolo, con azioni belliche che esasperano la soggettività della vittima.

Nella primavera del 2015 le fotografie di donne in fuga dall'Isis su una camionetta, che, appena fuori dal confine siriano, svelano il proprio corpo in splendidi abiti colorati, come primo atto della propria liberazione, hanno fatto il giro del mondo. Anche le implicazioni della conquista dello spazio interstellare sono cambiate se guardate attraverso il filtro del ruolo del corpo: abbiamo vissuto l'esperienza di Samantha Cristoforetti come se potessimo condividere la sensibilità del suo corpo e le immagini che l'astronauta inviava dallo spazio non possiedono né la distanza né l'astrazione degli anni Sessanta.



È soprattutto la scena urbana a mutare in relazione al nuovo ruolo dei corpi di chi la abita e agisce, come ha urlato al mondo la Primavera Araba negli anni scorsi (Sebastiani, 2014). Piazza Tahrir, a Il Cairo, è una piazza poco o per nulla significativa dal punto di vista architettonico, priva di particolare monumentalità, interesse o qualità, eppure, nel nostro immaginario, è ormai il luogo forse più rappresentativo della capitale egiziana. La neutralità spaziale della piazza è stata sostituita da un sovraccarico semantico a seguito delle manifestazioni del 2011, nel corso delle quali non ne è cambiata la natura architettonica, non ne è stata modificata la forma, ma il modo in cui i dimostranti l'hanno abitata: la piazza è stata letteralmente riconfigurata dalla sola presenza della gente, null'altro che questo. Sulla nuova percezione di piazza Tahrir ha influito anche la narrazione di cui è stata protagonista. Ad esempio, il documentario Tahrir, realizzato da Stefano Savona con una telecamera molto piccola e riprese di raggio molto breve, racconta le vicende degli individui che hanno presidiato la piazza, del loro essere parte attiva di una comunità che non evapora tra indicatori sociologici o dati statistici, ma è la concreta e reale comunanza di individui che sono lì, con il proprio corpo, i propri volti, la propria riconoscibile soggettività. Riflessioni analoghe suggeriscono le narrazioni dei fatti di Gezi Park, a Istanbul, nel 2013. Ciò che vi è stato di più dirompente è la modalità inventiva con cui vi si sono svolte le manifestazioni. La pratica dello standing man e le danze sono forme di protesta che non compiono alcuna azione illegale, ma appaiono profondamente provocatorie o persino eversive, perché modificano la consueta modalità di uso dello spazio pubblico, affermata attraverso codici di comportamento stratificati, omologanti e soprattutto rassicuranti. Il loro valore rivoluzionario risiede nella imprevedibilità dell'azione che si svolge sulla scena pubblica, al di là di ogni logica funzionale, produttiva, prescrittiva e di controllo. Ciò che ha fatto parlare il mondo di Gezi Park non è l'illegalità, ma la creatività di abitare lo spazio pubblico, dunque di





riconfigurarlo e assegnarli un nuovo destino, decisamente inclusivo e innovativo, solo cambiandovi i codici di comportamento e fruizione. Per questo, tali modi di abitare sono azioni di protesta, ma, ancor più, sono azioni di proposta (La Cecla, 2015).

Tutto questo riguarda molto da vicino la cultura del progetto contemporaneo. Prova ne è, ad esempio, che l'edizione 2014 dell'European Prize for Urban Public Space, uno dei più autorevoli riconoscimenti per realizzazioni di spazi pubblici, istituito nel 1999 dal Centro di Cultura Contemporanea di Barcellona (CCCB), abbia tra i finalisti Occupy Gezi, a Istanbul, dopo aver assegnato una menzione speciale nel 2012 all'Acampada de Puerta del Sol, a Madrid. È significativo che un premio di architettura, i cui restanti riconoscimenti sono rivolti a opere permanenti e di trasformazione fisica dello spazio urbano, venga invece attribuito a occupazioni popolari, intermittenti, dinamiche, volubili a seconda della situazione e del momento, che aprono il campo a (ir)rituali collettivi, spesso trasgredendo le ordinarie regole di comportamento, che spesso ne attenuano le possibilità di fruizione creativa.



## Architetture dei comportamenti

Nella nostra storia, più o meno recente, siamo spesso usciti da gravi momenti di crisi proprio passando per il corpo, incoraggiandone la presenza fisica nello spazio urbano. Così è accaduto nella Amsterdam distrutta dalla seconda guerra mondiale, dove Aldo Van Eyck riconfigura molti lotti distrutti dai bombardamenti ricorrendo ai *playground*, luoghi per eccellenza della corporeità, dell'interazione, dell'incontro: partire dalla celebrazione della riappropriazione fisica della città è un modo per rilanciare una nuova era, un lungo tempo di pace che ha caratterizzato l'Europa nella seconda parte del Novecento (Van Lingen, Kollarová, 2014). In occasione di un'altra guerra, completamente diversa, che ha segnato l'Italia negli anni del terrorismo, un contributo decisivo è venuto da Renato Nicolini, che con l'*Estate Romana* ha riportato la gente nuovamente nelle piazze con il proprio corpo, riannodando il legame tra abitanti e spazi urbani, senza agire sulla fisicità dei luoghi, ma sul significato configurativo e simbolico dei comportamenti.



Sintomi del bisogno di allentare la stretta delle tante crisi che attraversano il nostro tempo, ricorrendo al corpo nella città, emergono oggi da ogni dove. Qualche anno fa, a Treviso, il sindaco Gentilini ordina la rimozione delle panchine perché motivo di degrado, minaccia all'ordine pubblico, incitamento al bivacco o, in quanto luogo di incontro, all'assembramento sedizioso. Mentre gli operai incaricati dal sindaco rimuovono le panchine, gruppi di cittadini spontaneamente avviano micro azioni di resistenza. Per restituire alla città piccoli spazi sociali, introducono nuove panchine, diverse da quelle tradizionali, in cui si è obbligati a stare seduti uno accanto all'altro, secondo una diversa idea di inclusione e convivialità. Si tratta di una forma di protesta con una forte carica propositiva e progettuale in termini di configurazione spaziale. Nel 2007, l'artista Maida Lopez, invitata a operare in Plazas de la Villa y las Descalzas a Madrid, ha dotato lo spazio pubblico di 366 sedie sdraio e ha poi documentato quello che è accaduto: la gente ha liberamente spostato le sdraio a



proprio piacimento, configurando lo spazio secondo le proprie esigenze e il proprio temperamento, qualcuno collocandosi a ridosso di una parete in cerca di protezione, qualcuno ponendosi nel centro. Si sono verificate forme di invenzione dello spazio collettivo, secondo modalità riscrivibili, intenzionalmente aperte all'imprevedibilità. La stessa Lopez, per l'edizione 2009 della Biennale d'Arte di Sharjah, ha sovrapposto alla pavimentazione della più importante piazza della città il layout di un campo da calcio, utilizzando della vernice di color rosso cremisi. Ha così realizzato un'architettura alta zero (Metta, 2014), priva di qualunque componente volumetrica, che ha cambiato completamente il carattere della piazza, consentendo la compresenza all'interno dello stesso spazio di usi, dunque di persone, totalmente differenti. Un'altra esperienza di azione territoriale volta a stimolare la convivenza delle differenze è stata realizzata a New York nel 2011 dagli attivisti del collettivo Ghana Think Tank. Perlustrando, come



loro consuetudine, i territori urbani di cui si prendono cura, hanno verificato che spesso gli immigrati, dotati di un regolare permesso di soggiorno, quando, in pausa durante il loro lavoro, si fermano fuori per fumare una sigaretta o chiacchierare, puntualmente vengono fermati dalla polizia per verificare i loro documenti e porre domande di rito. Non vi è nulla di aggressivo in questa pratica, ma certamente una particolare insistenza nei confronti dei lavoratori immigrati, che contribuisce al loro senso di esclusione o persino di discriminazione. Per denunciare il fenomeno all'intera comunità, i Ghana Think Tank delimitano sul pavimento, con del nastro verde, una Zona di attesa legale, simulando la possibile presenza di luoghi protetti, dove si possa sostare liberamente.

Queste e molte altre esperienze dimostrano il valore creativo, oltre che politico, del conflitto. L'enucleazione delle funzioni, assegnando un legame biunivoco e tendenzialmente permanente tra luoghi e attività, è stato un grimaldello della cultura urbana del Novecento, per eliminare, attraverso la sistematica separazione, ogni forma di conflittualità e la forza detonatrice insita nell'incontro delle differenze. Azioni come quelle di Sharjah, New York e Treviso, raccontano, invece, che è possibile immaginare la città come luogo del conflitto, inteso come condizione di creatività e finanche di felicità, attraverso un'attitudine empatica, ludica, forse persino poetica, che risolve il conflitto, nelle diverse forme che assume, in inclusione.

La conflittualità ha spesso un prevalente carattere sociale, legato alla difficile convivenza tra gruppi di abitanti di diversa provenienza geografica, status culturale o economico. Così è nel Poligono Sur di Siviglia, uno dei quartieri di edilizia economica popolare più noti di Europa, per il forte degrado che permea il suo tessuto sociale e le sue componenti spaziali. Nel 2004, il pluripremiato film-documentario *Poligono Sur. El Arte de las Tres Mil*, di Dominique Abel, ha raccontato lo straordinario patrimonio culturale delle comunità gitane insediate nel quartiere. Il Poligono Sur si trova in adiacenza alla linea



ferroviaria che collega Siviglia con Madrid; il quartiere ha costituito dunque per diverso tempo una sorta di “porta” della città per chi vi giungesse in treno dalla capitale. Per questo, la municipalità di Siviglia decise la costruzione di un alto muro, che nascondesse ai visitatori la vergogna morale e spaziale del Poligono.

Nel 2011, il collettivo Espacio elevado al publico vi ha immaginato una sorta di stazione fittizia, costruita con tubi metallici a ridosso del muro. Alla “stazione”, chiamata Bami-Poligono Sur, dal nome dei due quartieri separati dai binari e dal muro, è possibile accedere attraverso delle scale, dopo aver obliterato un apposito biglietto, e da lì in cima ci si può affacciare e salutare i treni di passaggio. Sulla sommità del muro sono applicate delle silhouette che riproducono l’immagine in scala 1:1 di alcuni abitanti del quartiere che si sono prestati al gioco: è un modo per dichiarare che al di là del muro esiste una comunità di persone, individui e famiglie. È un messaggio lanciato a Siviglia e ai passeggeri del treno. Il muro non solo separa fisicamente il quartiere dal resto della città, ma lo nasconde alla vista, dunque lo cancella. Affacciarsi dal muro è un modo per opporsi alla rimozione del Poligono e renderlo presente. Gli abitanti sono a loro volta invitati a mostrarsi per rivendicare la propria presenza: si tratta di un’azione rivolta anche a migliorare la loro autostima, perché essi possano trovare motivazione per essere protagonisti del cambiamento che desiderano.

In altre circostanze, la conflittualità sociale è generata dall’incontro tra utenti con opposti desideri di rivendicazione dell’appartenenza al territorio. Cáceres, in Estremadura, è una città dichiarata Patrimonio dell’Umanità dell’UNESCO. Le conseguenze dell’apposizione di questa etichetta sono state la prevalenza esclusiva delle attività turistiche e la sottrazione degli spazi urbani dalla sfera della vita quotidiana degli abitanti per proiettarle all’interno dello scenario di esigenze fruibili e percettive degli ingenti flussi turistici. La presenza dei cittadini reali di Cáceres è nel tempo molto diminuita. Per questo,

lo studio PKMN, chiamato nel 2008 ad avanzare una proposta sui temi sollevati da questa condizione, ritiene urgente e pertinente lavorare con il corpo degli abitanti, con la loro fisicità. Li fotografa e poi dissemina gli spazi pubblici con le loro sagome riprodotte in scala 1:1, in un gioco di ambiguità tra vero e falso, tra persone reali, immaginarie e la folla di turisti. Uno degli abitanti è riprodotto in dimensioni colossali e la sua sagoma applicata su una delle torri campanarie della cattedrale, a dichiarare che gli abitanti e la comunità sono una componente essenziale del patrimonio di Cáceres, alla stregua di tutti gli altri monumenti tanto ammirati, di cui, peraltro, sono stati i fautori e sono oggi i custodi attivi.

Spesso, il conflitto si genera da diverse istanze di rivendicazione della fruizione fisica e simbolica dello spazio urbano da parte di utenti diversi. Tra le forme di conflittualità più diffuse e universali nelle città contemporanee, la contesa tra automobili e pedoni. I parcheggi, in particolare, sono dei feroci campi di battaglia. Da oltre dieci anni molte città aderiscono all'iniziativa del *Parking day*: per un giorno all'anno, si può pagare il gettone per occupare uno stallone di parcheggio, ma lo si utilizza per usi diversi, legati a forme di socialità, luoghi di incontro, spesso in forme di piccoli giardini temporanei. La parziale, estemporanea, imprevedibile trasformazione dei parcheggi – prodotta dagli interventi più diversi, dei visitatori, degli utenti, degli artisti di strada, della vegetazione o dell'acqua – è uno degli elementi più salienti per una loro caratterizzazione progettuale come spazi attivi/attivati della scena urbana contemporanea. Queste esperienze dimostrano che, ormai verificata la fragilità del modello monofunzionale, diventa necessario saper riconoscere e nominare nuovi spazi ibridi, che facciano della differenza e dell'incoerenza un valore su cui costruire nuovi immaginari, oltre che nuove categorie spaziali. Oltre che con l'occupazione alternata dello stesso spazio per usi diversi, è possibile sovrapporre codici informativi e connotativi differenti, che suggeriscano libere interpretazioni dei luoghi secondo



i casi, la circostanza, gli utenti, come propone l'hackeraggio urbano di Florian Rivière: la sua Segnaletica urbana ricreativa legge e offre la città come un diffuso ed esteso campo ludico, ovunque giocabile; i codici del lessico stradale si sovrappongono a layout ludici generando un sistema complesso ricco di nuove ipotesi interpretative, in grado di innescare nuovi comportamenti e nuove relazioni. L'esito è un'estetica conflittuale immaginata per forzare nuovi negoziati riguardo le vocazioni e le identità, stabili e/o temporanee, dello spazio urbano condiviso.





Come ricercatore e come paesaggista, negli ultimi anni ho esplorato questi argomenti attraverso pratiche di ricerca-azione, condotte corpo-a-corpo con la città. Occasione sono stati workshop didattici, festival, programmi di rigenerazione urbana che, in tempi brevi e con budget estremamente ridotti, hanno provato a dispiegare uno sguardo inventivo, innescare relazioni, suscitare desideri, allenare sguardi, giacché sguardi, relazioni e desideri sono, sempre, presupposto e sostanza del paesaggio e del progetto.

### Valle Aurelia in Progress, Roma, 2012.

Il Borghetto di Valle Aurelia, a Roma, si trova nella Valle dell'Inferno. Sul finire dell'Ottocento, vi si insediano numerose fornaci, che sfruttano i banchi di argilla per produrre i laterizi necessari alla costruzione della capitale postunitaria. Il Borghetto nasce attorno alla fornace Torlonia, per ospitare gli operai e le loro famiglie, e si densifica progressivamente, in condizioni di degrado per l'estrema povertà delle abitazioni e le ricorrenti esondazioni del fosso di fondovalle, ma consolidandosi, di pari passo, l'identità della comunità, con un fortissimo radicamento ai luoghi. Nell'estate del 1981, nonostante le strenue proteste degli abitanti, l'amministrazione delibera la demolizione del Borghetto, trasferendo forzatamente gli abitanti negli edifici del nuovo Piano di Zona, edificato pochi anni prima accanto al Borghetto. Tra i pochi edifici rimasti, oggi restano i lotti lasciati vuoti dalle demolizioni, ben presto riconquistati dalla vegetazione spontanea. A trenta anni di distanza, agli interventi demolitori non ha fatto seguito alcuna opera di risanamento e riqualificazione. Si tratta dunque di un'area irrisolta, tanto da un punto di vista spaziale, quanto di senso, dalla fisionomia e identità interrotte. Gli abitanti conservano vivo il ricordo della violenta demolizione e vedono nei lotti in abbandono il fantasma della vitalità del passato e il simbolo dell'amnesia della città di oggi. È sugli spazi vuoti, dunque, che bisogna operare, per avviare una generalizzata rigenerazione del



quartiere. Ed è questo il punto di avvio di VAP: trasformare l'assenza prodotta dalle demolizioni in opportunità di presenza di nuova qualità urbana. Attraverso interventi temporanei, reversibili e a basso costo, i lotti abbandonati sono trasformati in occasione di socialità e condivisione, diventano "presenti" come parte attiva del sistema di relazioni spaziali e sociali interne al quartiere. Interventi molto puntuali mirano a un obiettivo molto semplice: riportare le persone nel Borghetto, come prima forma di consapevolezza, riconquista di senso, stimolo a interrogarsi sul destino di questi spazi. Uno dei lotti un tempo edificati è volto in giardino abitabile e accogliente, come prototipo delle possibilità di trasformazione dei tanti spazi aperti inutilizzati del Borghetto. Un codice grafico dipinto sulla strada collega il Borghetto con il PdZ ed è la traccia di una festosa passacalle musicale. Una mostra di fotografie, raccolte presso gli abitanti, che hanno condiviso la propria memoria, racconta il Borghetto e la sua storia, con l'effetto dirompente di ri-formazione della comunità, riconoscere i propri luoghi o persone care (1).



### Fanoi – Festa laica degli alberi in fuoco, Potenza 2013.

Da tempi lontanissimi, a Potenza, come in molte altre città dell'Italia meridionale, si celebrano rituali, gioiosi e laici, con l'accensione di fuochi. Sono azioni temporanee e collettive di grande incisività, per contenuto simbolico e valore configurativo. Questo portato ritorna nell'iniziativa *Fanoi - Festa Laica degli Alberi in Fuoco*. La scena si svolge presso l'Ex-Vivalat, una centrale del latte dismessa, in attesa di essere reinventata e restituita alla città. *Fanoi* assume il genere di un giardino. Fare di un sito dormiente un giardino di fuoco ha il significato di riportarvi visibilità e presenza e attribuirvi il carisma di un luogo prezioso, in gran conto per importanza, qualità, valore e utilità. Per il breve tempo di una notte autunnale, *Fanoi* reintroduce l'ex area produttiva nell'immaginario della città: l'accensione del fuoco allude all'azione del mettere in luce, riportare alla vista, rendere visibile e perciò presente e rimanda all'idea di ospitalità, premura, affetto. Duemila candele in diversi toni di verde, come pixel luminosi,





riproducono un tassello del parterre, di insuperata squisitezza formale, del giardino di Villa Lante a Bagnaia, uno dei più emblematici della nostra tradizione. Milleseicento candele bianche disegnano una griglia a maglia quadrata che misura lo spazio, disponendosi su tutto il sito, oltre i limiti del parterre. Il pubblico, la comunità, è protagonista dell'evento. Nel corso della sera sono i visitatori a dare forma e luce al giardino, accendendo le migliaia di candele e partecipando alla trasfigurazione condivisa del luogo, al farsi del giardino che cresce e si rivela man mano. È uno spazio performativo, che cerca una relazione di profonda empatia con i visitatori e trova nel mutare delle azioni di chi lo abita una chiave di qualità spaziale: come la scena di un teatro, che raggiunge compimento solo quando gli attori la calchano. Il giardino assume il registro dello stupore e della meraviglia, per restituire incanto allo spazio pubblico, sollecitare il dispiegarsi di un nuovo sguardo, carico di curiosità, affetto, attenzione e cura, oltre che di attitudine e tensione allo stupore, dunque al progetto (2).



## Serpentone Reload, Potenza 2014.

Dal 1973, su un crinale in periferia, sorge il più imponente complesso di edilizia economica e popolare di Potenza: il *Serpentone*, edificio lungo circa mezzo chilometro, alto in media quaranta metri, con a fianco, parallelo, un edificio in tutto simile, di dimensioni più modeste. Nel 1998, Enric Miralles riceve l'incarico per un nuovo spazio collettivo ai piedi del Serpente; il progetto, proseguito da Archea dopo la sua prematura scomparsa, trasforma la più ampia strada del rione in un parco che, in sommità, sormonta un edificio polifunzionale. Quest'ultimo è l'unica parte realizzata del progetto (2010); subito ribattezzato *Nave*, per forma e mole, non è mai stato aperto al pubblico; il giardino pensile è stato rifiutato dagli abitanti, molti dei quali non vi avevano mai messo piede prima del nostro intervento, nel settembre 2014, in segno di assoluta condanna. Le ragioni di questo fallimento sono solo marginalmente architettoniche. Si tratta di un progetto d'autore, di riconoscibile qualità spaziale, ma incapace di entrare in sintonia con il luogo che lo accoglie, sordo di fronte alle reali ragioni di disagio degli abitanti: la risposta giusta a una domanda sbagliata. Quel che occorreva era una trasformazione percettiva, più che fisica, un progetto di innamoramento, una scommessa sulla possibilità di incanto dei luoghi. Da ciò, la scelta di lavorare sul *quasi niente* per produrre un forte scarto in termini di immaginario, aprire nuove interpretazioni che poi avrebbero generato trasformazioni perduranti, nel tempo più lento della loro progressiva decantazione. Si è lavorato su un doppio binario. Il primo è l'immediata adozione del tetto-giardino, con modalità diverse: alcune null'altro che nuovi comportamenti, la cui istantanea concretezza dimostra la possibilità di abitare la *Nave* e il suo giardino, solo in apparenza ostili, *così come sono*; altre hanno prodotto dei micro luoghi, con basiche operazioni di giardinaggio e allestimento di spazi per il gioco e la convivialità. Il secondo è la rimozione dello stigma. Da qui, l'idea di ricorrere alla barchetta di carta, un oggetto dalla familiarità disarmante,



per “miniaturizzare” la *Nave*, addomesticarla e renderla innocua, con il gioco e l’ironia. Gli spazi interni sono diventati un laboratorio permanente di barchette, con un’eterogenea comunità di operai: studenti, abitanti, amministratori, passanti curiosi e amici in visita. In una settimana, si è prodotta una flotta di diecimila barchette che ha infine animato il “porto” del *Serpentone*. In file, più o meno ordinate, o in gruppi, come riunite in regata, hanno invaso il giardino, sfidando il vento di una domenica di settembre, giungendovi dalle strade, dai corpi scala delle abitazioni, sorprendendo con la loro insolita presenza i signori in uscita dagli androni, distogliendoli dalle loro faccende con l’invito a seguirle. Hanno ricoperto le automobili parcheggiate. Sospese, un po’ sghembe, su bacchette infilzate nel prato, hanno simulato preziosi giardini fioriti. Hanno segnato percorsi, indicando traiettorie interessanti. L’ultimo giorno, la stiva, spazio generoso di indubbia bellezza, mai utilizzato se non come improprio deposito, ha mostrato il suo carico di immagini e filmati che hanno raccontato il quartiere, come primo atto di avvio del centro d’arte N.AV.E. (Nuove Avventure Espressive). Da allora, numerose attività, hanno continuato a presidiare il giardino e la stiva, proseguendo nel coltivare l’*ipotesi di sguardo* attivata in pochi giorni (3).



## Riferimenti bibliografici

Cristina Bianchetti, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli 2011.

Franco La Cecla, *Contro l'urbanistica*, Einaudi 2015.

Annalisa Metta, "In superficie. Architetture alte zero", in Isabella Pezzini, Nicolò Savarese (a cura), *Spazio pubblico tra semiotica e progetto*, INU Edizioni 2014.

Stefano Savona, *Tahrir*, Picofilms 2011.

Chiara Sebastiani, *Una città, una rivoluzione. Tunisi e la riconquista dello spazio pubblico*, Pellegrini 2014.

Anna van Lingem e Denisa Kollarová, *Aldo van Eyck, Seventeen Playgrounds*, Uitgeverij 2014.

## Note

(1) Valle Aurelia in Progress (VAP) è un'azione di trasformazione urbana temporanea autoconstruita, in cinque giorni con dodici studenti di cinque nazionalità diverse, realizzato nel settembre 2012 da Living Urban Scape, un programma di ricerca FIRB (2011-2014), finanziato dal MIUR e incardinato presso lo IUAV di Venezia e l'Università Roma Tre. Il workshop è stato curato e condotto per LUS da Annalisa Metta e Maria Livia Olivetti nell'ambito della settima edizione di Ecoweek, con Osa architettura e paesaggio e Orizzontale.

(2) Fanoi – Festa laica degli alberi in fuoco, Potenza 20.10.2013, è un progetto di Osa architettura e paesaggio, WOP architettura e paesaggio, con Silvio Giordano, per Basilicata 1799, nell'ambito del Festival Città delle Cento Scale 2013.

(3) Serpentone Reload, workshop di rigenerazione urbana, Potenza 14-21.09.2014. Iniziativa di Giuseppe Biscaglia e Francesco Scaringi per Basilicata 1799. Autori del progetto: Sara Bellarosa, Luca Catalano, Salvatore Laurenzana, Annalisa Metta, Mimmo Nardoza, Maria Livia Olivetti, Pasquale Passannante, Gerardo Sassano, studenti e abitanti del quartiere.



*Tratti conformi di città adriatica*

# Nuovi cicli vitali per la città adriatica

Prof. Marco d'Annunziis - Università di Camerino

La comunicazione che vi propongo raccoglie alcuni studi svolti presso la Scuola di Architettura e Design dell'Università di Camerino, sede di Ascoli Piceno, dove da diversi anni un gruppo di ricerca ha lavorato e continua a lavorare, su quella che – alla luce di ciò che ho ascoltato oggi – è considerata ancora da alcuni una grande incognita: la città adriatica esiste o non esiste? Esiste lungo la costa adriatica un fenomeno urbano diverso da quelli tradizionalmente riconosciuti, oppure no?

Sinceramente sono stato preso da sconforto ascoltando certe affermazioni, perché attorno a questa ipotesi sono ormai più di 25 anni che si lavora, e che ci sia ancora il dubbio sul fatto che questa configurazione insediativa sia o non sia città, è un po' inquietante. Soprattutto se i problemi che poi vengono posti - si parlava dei trasporti, della mobilità, dell'ambiente, dei grandi temi del paesaggio - richiedono necessariamente una visione complessiva delle cose, che non può essere limitata ai confini amministrativi dei singoli Comuni. E' evidente che se si continua a negare l'esistenza di un dato, non si troveranno mai le soluzioni ai problemi che quel dato pone. D'altro canto noi architetti, come al solito, ci rendiamo conto del verificarsi degli eventi solo dopo che sono accaduti. Anche in questo caso, infatti, già alla fine degli anni '50 qualcuno aveva percepito che in questi territori stava avvenendo qualcosa di difficile decifrazione:

*“Che cos'è che segna il passaggio dal sud al nord? Sì, c'è una lunga sfumatura intermedia: gli Alti Abruzzi e le Marche: eppure certi mutamenti sono repentini”.*

Si tratta di una frase di Pier Paolo Pasolini, tratta dal libro *“La lunga strada di sabbia”* che raccoglie una serie di scritti di viaggio lungo le coste italiane, pubblicati sul mensile *Successo* nel 1959.

Gli Alti Abruzzi e le Marche ... già Pasolini attraversando questi territori vi vedeva qualcosa di diverso rispetto al sud e al nord; rispetto alle città che aveva precedentemente visitato lungo i litorali d’Italia e che gli avevano permesso di definire con certezza le città, le campagne ed i paesaggi naturali. Per raccontare la costa medio-adriatica, invece, egli utilizza un’immagine straordinaria *“... c’è una lunga sfumatura intermedia”*.

Dal ’59 ad oggi quella lunga sfumatura intermedia è diventata di fatto una grande metropoli. Lungo il tratto di costa che per oltre 300 km va da Vasto a Rimini, comprendente gli insediamenti litoranei e quelli delle costole vallive/collinari, abitano oltre tre milioni di abitanti, che fanno di questo specifico sistema la terza città metropolitana d’Italia (Fig.1). Eppure, tra le dieci città metropolitane da poco riconosciute a livello nazionale la Città Adriatica non è compresa. In nessuno strumento di programmazione politico-amministrativa nazionale ne è fatta menzione, se non nella costruzione burocratica di una macro-regione adriatico-ionica (?). Questa identificazione fisica, reale, rimane confinata nei nostri studi. Si tratta in fondo del riflesso di una mancata consapevolezza, direi una *“incoscienza di sé”* di questa metropoli, il cui permanere implica l’irrisolvibilità dei problemi di cui si è parlato fino ad ora e che continuerò di seguito ad approfondire.

Si diceva che la Città Adriatica si conforma alla geomorfologia del territorio. Abbiamo ripetutamente visto oggi che questo dato era riconosciuto già nel Seicento (Fig.2): il sistema adriatico trovava il proprio elemento di continuità nella linea di costa, con l’alternanza delle trasversali vallive e dei sistemi collinari con il corollario dei



(Fig.1) La Città Adriatica notturna dal satellite



(Fig.2) Stato di Fermo nella spiaggia del Mare Adriatico, 1600

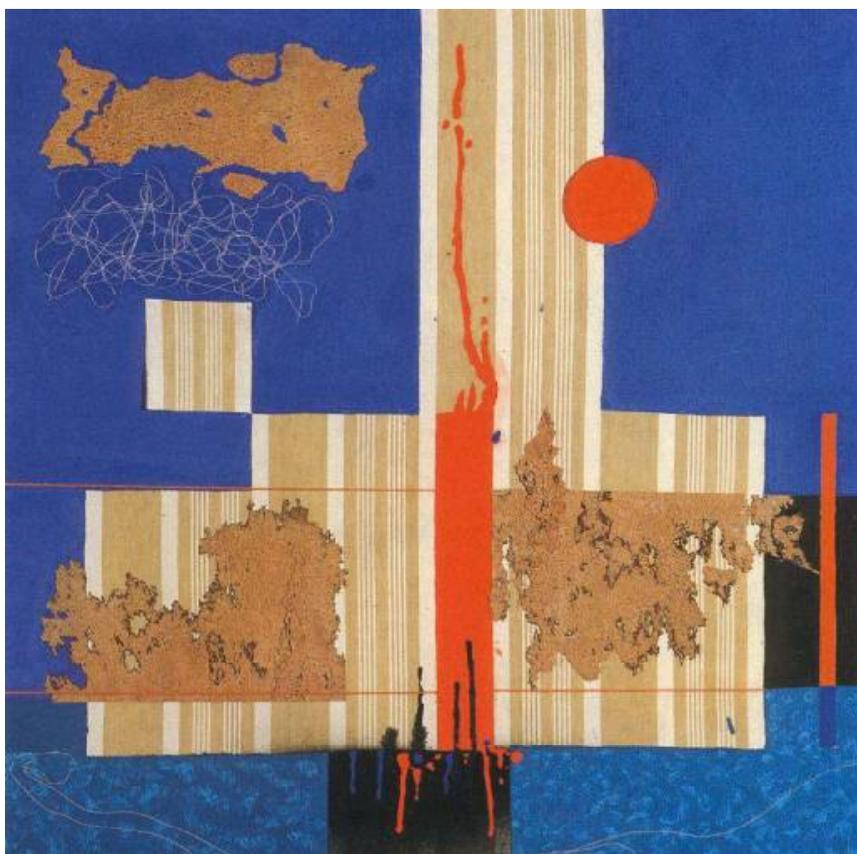
piccoli centri storici, che dal sistema appenninico si attestano sul litorale. Già in questa prima rappresentazione riscontriamo i caratteri distintivi di questo territorio. Da allora, tuttavia, una serie di vicende lo hanno trasformato profondamente, arricchendo, senza sostituirle, le figure di base con altri livelli di senso. E' importante tener conto di ciò, perché se è vero che anche Guido Piovene, nel suo "Viaggio in Italia", rilevando che: "Pescara è una città americana in Italia, si è sviluppata lungo il mare, continua a crescere (...) manca un vero centro, quel centro intorno al quale ruotano tradizionalmente le città italiane (...) può espandersi senza limite per addizioni successive come Los Angeles; la metropoli si sta formando", si era già accorto che in questi territori stava emergendo qualcosa di diverso rispetto alle forme storiche della città italiana; è altrettanto vero - aggiungo io - che si trattava di qualcosa di diverso anche rispetto alla stessa Los Angeles. Perché qui la conformazione del territorio, le tessiture del paesaggio e la stratificazione delle vicende umane hanno dato vita ad una totalità coerente che ha assunto caratteri unici, rendendo questa condizione urbana profondamente diversa da qualsiasi altra.

Sono d'accordo sul fatto che la Città Adriatica non sia una città così come generalmente o tradizionalmente intesa. Bene: è un'altra città! Ma proprio per questo, non possiamo pensare di poterla cogliere, conoscere ed interpretare utilizzando gli stessi strumenti elaborati dalla cultura architettonica dalla rivoluzione industriale in poi per far fronte a problematiche che facevano riferimento a condizioni storiche, sociali ed economiche radicalmente diverse. Utilizzeremmo strumenti inappropriati - la forchetta per mangiare un brodo - senza riuscire minimamente ad incidere sulle questioni che qui si pongono.

Vi propongo allora un'altra possibilità di leggere questi eventi, ripartendo dai fatti, dalle vicende che su questo territorio si sono sovrapposte e che, come un palinsesto, lo hanno scritto, raschiato, riscritto; nel quale alcune cose permangono e altre sono cancellate,

ma che in questa continua trasformazione esso trova il proprio senso. All'immagine del Seicento si sovrappone allora quest'altra di Wladimiro Tulli, un artista marchigiano, che in altro modo, con materiali eterogenei, rappresenta forse le stesse cose aggiornandole alle stratificazioni, alle tessiture, ai colori che nel tempo su questo territorio sono andati sempre più depositandosi. (Fig.3)

Ma quando è accaduta la modificazione genetica del territorio adriatico rispetto alla originaria condizione insediativa? Avviene nel



(Fig.3) Wladimiro Tulli, *Materassi*, 2000

momento in cui, nella seconda metà dell'Ottocento, Ferdinando II decide di collegare i due tronchi ferroviari che arrivavano uno ad Ancona, da nord, e l'altro da sud a Pescara, per allacciare Napoli alle ferrovie del Lombardo-Veneto, passando agevolmente per il "suo" Tronto. In poco più di cinque anni (dal 1855 - data del R.D. n° 2141 sottoscritto da Ferdinando II - al 1863 - data dell'inaugurazione della strada ferrata che in cinque ore collegò Ancona a Pescara) è stata quindi realizzata quella che potremmo definire la prima infrastruttura della contemporanea conurbazione del medio - Adriatico. Colonna vertebrale su cui sono andate innestandosi altre costole, anch'esse ferrate, per raggiungere gli antichi centri interni che la favorevole sottolineatura della linea di costa aveva tagliato fuori dalle traiettorie fumanti della macchina del progresso. Primo tracciato neuronale dai cui terminali hanno preso forma i nuovi insediamenti costieri e lungo cui si sono successivamente intrecciati altri filamenti auto-stradali, generando inedite retroazioni in nuove sinapsi. (Fig.4)



*(Fig.4) Ferrovia adriatica, insediamento industriale, grandi alberghi Montesilvano*

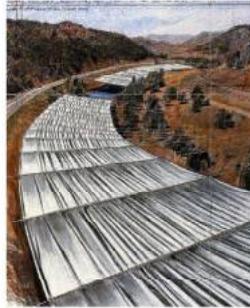
Nella seconda metà dell'800, quindi, la modernità ha segnato irreversibilmente anche le coste dell'Adriatico: un tatuaggio lungo un paesaggio, impresso con i tratti della strada ferrata: due linee di acciaio, tenute parallele da grasse traversine di quercia che ungevano l'accecante bianco spaccato del lapideo scaricato per incidere dune argentate e selvagge. Sfrondando canneti, sradicando tamerici e schiacciando ginestre riapparve così, ai confini dei regni, il mare di Adriano. Mare dell'intimità e della continuità del classico, abbandonato in gran parte ai briganti fin dal dissolversi dell'impero

romano d'oriente. Ma nel momento in cui la modernità ha riscoperto i paesaggi incontaminati del litorale adriatico lo ha anche, irreversibilmente, modificato. Agli inizi del '900 le stazioni ferroviarie, poste in relazione alle maggiori città dell'entroterra e dei sistemi vallivi, diventano infatti gli elementi generatori di nuovi insediamenti, originariamente spazi dell'immagazzinamento e del commercio, a cui si sono successivamente aggiunti i primi insediamenti produttivi e poi di villeggiatura. Luoghi legati inizialmente come perle dal filo ferroviario ed ancora oggi riconoscibili lungo tutta la costa adriatica. Patrimonio storico su cui tanto si è ragionato, ma su cui evidentemente ancora bisogna ragionare. Il diffondersi in questo periodo dell'utilizzazione delle spiagge a fini salutistici ha inoltre determinato l'insediamento sporadico di specifiche tipologie residenziali stagionali per le classi agiate - le ville litoranee - e di nuovi complessi specializzati a carattere sociale - le colonie marine. Ma è nel secondo dopoguerra che l'esplosione del turismo balneare di massa ha finito con il "calcificare" l'intera linea costiera con un nuovo modello insediativo che, ancora, Pasolini aveva intuito risalendo dalla Puglia:

“Con Francavilla, cominciano le grandi spiagge adriatiche, una nuova civiltà balneare.

Come sempre esiste un modello, una forma prima, un archetipo, che si riproduce in mille varianti, restando sempre identico. Suppongo che tale “forma principe” siano Riccione o Rimini, la cui forza di riproduzione si è espansa fin qui, per volontà dei Comuni interessati.” (Fig.5)

Supposizione mai più appropriata all'allestimento stagionale del litorale realizzato con la reiterazione di lunghi teli e ombrelloni colorati, in una immensa e gioiosa operazione di land art; oppure al picchettamento della linea di costa cadenzato dai grandi alberghi che gli imprenditori romagnoli replicavano sempre più a sud, conquistando nuovi territori e nuovi specchi d'acqua per le proprie attività.



*(Fig.5.a) Touring club – Cattolica / Christo: Over the river*

*(Fig. 5.b) Christo and Jeanne-Claude: Umbrellas 1977-78*

Attratto dalla sviluppo economico generato dal turismo, sulla costa si proietta il desiderio di emancipazione delle popolazioni storicamente radicate nell'entroterra. Un'aspirazione che si traduce nel progressivo "rotolamento" di case, uomini ed abitudini, dai centri collinari verso il mare. In questi anni gli insediamenti costieri esplodono sotto l'impulso di nuove dinamiche economiche legate alla favorevole convergenza dello sviluppo del turismo estivo e di attività commerciali e ricreative da questo indotte, assieme all'affermazione della piccola e media impresa. Per rispondere alla crescente domanda di spazi e servizi per il turismo balneare, le località rivierasche attuano una strategia di crescita addizionale, di tipo "lineare", conformata sull'immediata disponibilità del bene spiaggia. Una conquista progressiva di tratti di litorale che attraverso modelli insediativi

consolidatisi nel tempo ha affidato agli spazi del turismo il ruolo di elementi di saldatura tra gli originari insediamenti trasformando il litorale in un “fronte mare” unico, raramente interrotto solo da elementi ambientali di particolare rilevanza quali le numerose foci dei torrenti, il promontorio del Conero, oppure alcuni biotopi costieri protetti. La perentoria concentrazione di edilizia alberghiera e residenziale costringe le successive espansioni del costruito negli spazi stretti tra la S.S.16 Adriatica, la ferrovia ed il mare. Compresi in una sezione urbana di poche centinaia di metri, i luoghi storici e della quotidianità iniziano a mescolarsi con quelli della vacanza. Ville antiche, palazzine residenziali, capannoni artigianali e commerciali si affiancano a seconde case, piccoli alberghi e attrezzature stagionali generando un insediamento esteso, abitato da nuovi soggetti che ibridano la cultura mezzadrile di provenienza con i ritmi della produzione secondaria e con le pratiche cosmopolite del turismo di massa. Si va così costituendo una conurbazione continua, definitivamente innervata da una nuova imponente infrastruttura: l’autostrada A14, completata nel 1973, che correndo lungo il versante orientale dell’Italia collega finalmente Bologna a Bari, il nord dell’Italia e l’Europa direttamente con la costa medio – adriatica (Fig.6). In questi anni il fenomeno turistico si afferma definitivamente raggiungendo i suoi livelli di sviluppo più elevati, seguiti dagli anni ’90 da una fase di diversificazione dell’offerta che porta il turismo ad estendersi in tutto lo spessore costiero e ad intricarsi con le pratiche quotidiane degli abitanti, mutandone l’originario senso dell’abitare.

I flussi turistici penetrano nel territorio utilizzando l’ossatura del sistema insediativo originario conformato alla geografia del territorio su cui si appoggia e si gerarchizza l’attuale struttura delle reti infrastrutturali: gli assi di comunicazione di livello regionale e nazionale lungo la costa; la viabilità di penetrazione di fondovalle, a questa ortogonale; il reticolo di strade collinari e trans-collinari di interconnessione tra i centri urbani storici.

Ciò che oggi osserviamo, di cui stiamo parlando, non è quindi avvenuto per volontà soltanto di qualcuno da demonizzare: è il risultato di questo processo, è accaduto - richiamando Pasolini - “per volontà dei Comuni interessati”.

Credo sia impossibile, quindi, tornare indietro; far finta che tutto questo non sia accaduto; ignorare le vicende che si sono sovrapposte, stratificate, accavallate anche in maniera convulsa, in un periodo così limitato. Ritengo scorretto e fuorviante discreditare gli esiti dei processi di trasformazione messi in atto negli ultimi decenni da questa società, dalla società di cui noi - nel bene e nel male - facevamo e facciamo parte. E' un fatto che accanto ai piccoli centri storici sulle colline, ai reperti, alle frammentarie ma profonde tracce storiche, troviamo anche gli insediamenti della produzione e del commercio, i nuovi spazi del turismo; la permanenza di usi tradizionali accanto



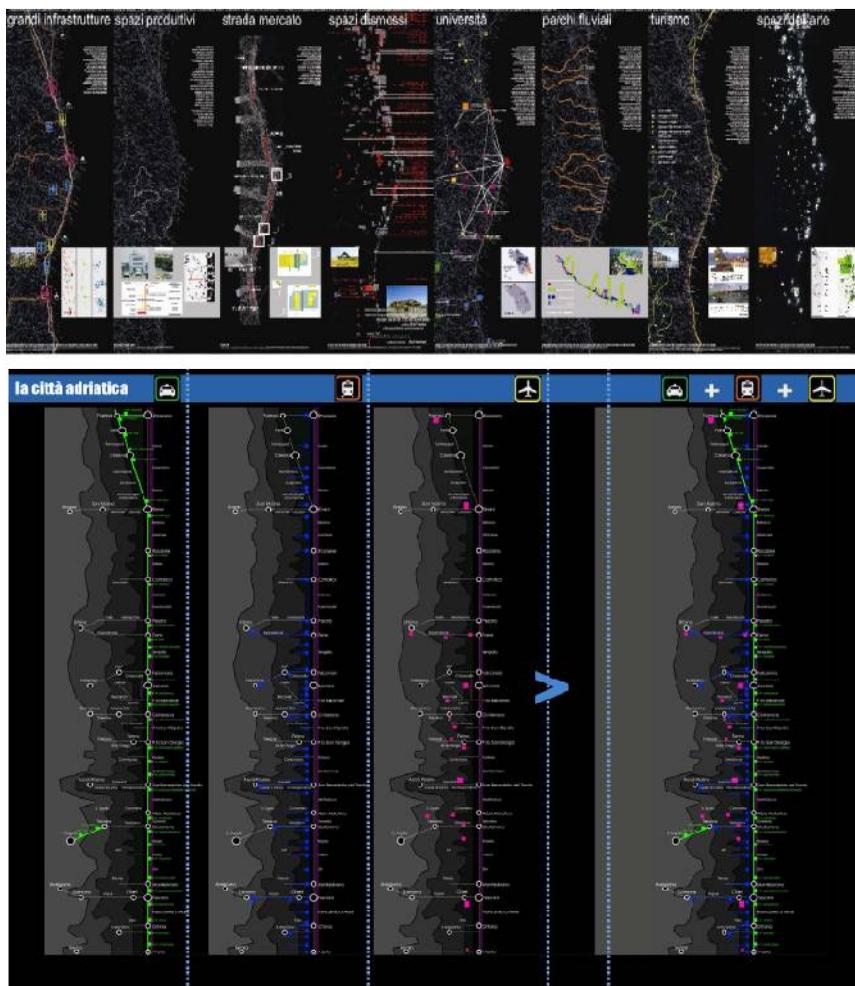
*(Fig.6) Valle del Tronto – Foto di Raniero Carloni*

alle recenti infrastrutture territoriali. Si tratta di un paesaggio nuovo, che ha bisogno di una nuova immaginazione, per comprendere il quale dobbiamo chiederci in primo luogo se riconosciamo in questa condizione insediativa una città; se, richiamando Aldo Rossi, è possibile che questa sia la forma concreta della nostra società. Perché se non si prova ad accettarla, se si pretende che ne esista un'altra, non credo si riuscirà mai a comprenderla fino in fondo. Io penso invece che per svolgere quel ruolo civile che spesso dimentichiamo, cioè elaborare risposte concrete alle esigenze che la nostra società pone, sia importante riuscire a decifrarla questa condizione urbana. Noi abbiamo provato ad afferrarla. Non so se siamo riusciti a farlo pienamente, anche perché nel frattempo che parliamo, che facciamo convegni, essa continua a modificarsi indipendentemente dalle nostre presunzioni.

Si diceva prima: "... perché l'urbanistica è lenta". Ma l'urbanistica siamo noi, il progetto siamo "noi". Siamo "noi" lenti, evidentemente, nel cogliere le questioni e nell'elaborare le risposte. Ma nell'attuale condizione culturale non ci sono più dati riferimenti certi, così come non ci sono più concessi alibi circa l'incapacità di risolvere le questioni che il territorio in cui "noi" viviamo e operiamo pone; che spesso "noi" stessi abbiamo concorso a porre. E quindi nessuno può trarsi fuori addossandone ad altri le responsabilità. Se sono accadute certe cose - ammesso che sia tutte così negative - sono accadute perché eravamo "noi" come professionisti, come architetti, come politici, come amministratori, come cittadini a costruire questa città e su questa "noi" dobbiamo lavorare, tranquillamente. E ci dobbiamo riuscire, in maniera faticosa, perché un conto è riconoscere le categorie storiche dello spazio urbano (la piazza, il parco, la strada) ed un conto è dar nome, capire il senso di questi spazi che apparentemente si ripetono uguali, ma nei quali è possibile ancora cogliere elementi di qualità, alcuni caratteri costitutivi rispetto ai quali poter agire. Dobbiamo imparare, educarci a leggerli.

Per alcuni anni, con Pippo Ciorra, abbiamo provato a lavorare sulla comprensione di diversi livelli di senso che questa città contiene. In primo luogo le tre grandi figure già accennate: la geomorfologia, fortemente caratterizzata dai grandi sistemi ambientali - la catena appenninica e la linea di costa - e dalle trasversali vallive e collinari; il sistema infrastrutturale, che su questa si è appoggiato; la nebulosa del sistema insediativo. Attraverso approfondimenti successivi, sfogliando i diversi strati, è emersa una sequenza di città, di diverse città che nella loro sovrapposizione, nelle loro interrelazioni, configurano la dimensione metropolitana di questo territorio. Troviamo un sistema infrastrutturale poderoso che permette alla città adriatica di funzionare molto meglio al suo interno che nei suoi rapporti con i flussi internazionali. Un sistema produttivo che a partire dagli inizi del Novecento fino alla fine del Duemila ha continuato a diffondersi nelle aree pianeggianti. La strada-mercato, già evocata da chi mi ha preceduto, che ha costituito un altro elemento di forte innovazione territoriale; gli spazi della dismissione che nel corso degli ultimi anni sono sempre più emersi come risorsa territoriale e rimessi in gioco. Il sistema reticolare delle università, fondamentale per una metropoli. Il sistema dei parchi fluviali, a cui per molto tempo le comunità hanno volto le spalle, ma che oggi si ripropongono come uno dei pochi elementi di unitarietà del territorio, capace di costituirsi come spazio pubblico territoriale e di legare i sistemi ambientali appenninico e adriatico. Il sistema del turismo, di cui ho già parlato, che in tempi recenti dal litorale si è infiltrato nelle aree interne emergendo quale dimensione irrinunciabile di qualsiasi programmazione locale. Tra questi sistemi, infine, non può mancare quello degli spazi dell'arte, il principale indicatore dell'emancipazione di una società, che lungo la costa adriatica assume una configurazione diffusa e molecolare, ma priva di punti di concentrazione forti, come possono essere i grandi musei. Questi sistemi, se sovrapposti e riletti in maniera astratta, danno luogo a mappe metropolitane analoghe a

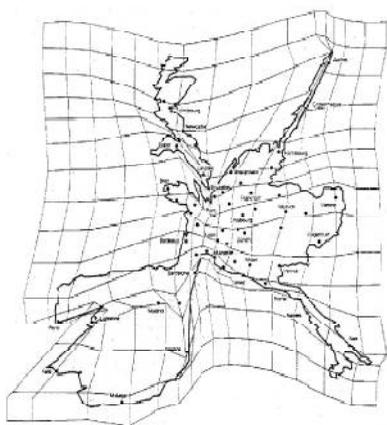
quelle delle grandi città internazionali, in cui l'evidente stratificazione di geografie, di insediamenti, di grandi e piccole infrastrutture, di stazioni, porti ed aeroporti, conferma l'ipotesi dell'esistenza di una città adriatica. (Fig.7)



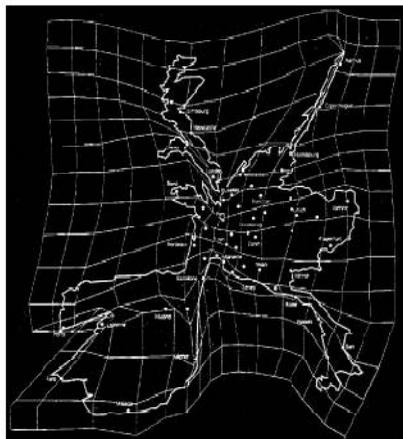
(Fig.7.a) Layers della Città Adriatica

(Fig.7.b) Mappe della Città Adriatica

Qualcuno, prima, faceva riferimento alle reti transnazionali. Si tratta di una questione molto importante perché, come dicevo, se la città adriatica funziona molto bene al suo interno, poi in realtà ha grande difficoltà ad accedere ai flussi internazionali. Per un lungo periodo si è lavorato sull'ipotesi del Corridoio Adriatico - lo ricordate sicuramente - con ricerche, studi, progetti. Ma ad un certo punto qualcuno ha deciso che era meglio passare, e si sa perché, dall'altra parte dell'Adriatico ... nei paesi balcanici appena usciti dalla guerra. In tal modo, nell'indifferenza di molti, si è scaricato di forza il corridoio adriatico italiano, ma rimaneva irrisolto il collegamento del Paese con Brindisi, cioè il passaggio per l'Oriente. Che cosa è accaduto negli ultimi anni? Inizialmente il programma TEN delle grandi reti trans-europee prevedeva il potenziamento delle reti fino alle grandi metropoli riconosciute, Roma e Napoli; un proseguimento più o meno programmato verso Palermo; un collegamento secondario verso Bari; e poi la dorsale adriatica. Negli ultimi tempi, invece, le programmazioni europee confermano le previsioni generali, ma ad un certo punto, all'altezza di Napoli, anziché proseguire soltanto verso Palermo, il sistema devia verso Bari, saltando, e quindi di fatto depotenziando, tutta la dorsale adriatica. Questo nuovo corridoio che collegherà direttamente Milano a Bari, passando per Roma e Napoli, genererà di fatto una nuova marginalità del nostro territorio, tagliato fuori dai principali flussi internazionali, così come sta accadendo per esempio in alcune regioni della Francia o della Spagna. Questo porta a rivedere la lettura di Paul Virilio che deformando la mappa dell'Europa sulla base della prima programmazione europea delle reti internazionali, mise in luce come l'Europa tendeva a comprimersi nella zona centrale ed a dilatarsi enormemente nei suoi territori periferici, tra cui l'Italia. Io ho provato a deformare ulteriormente questa mappa sulla base delle recenti previsioni delle reti trans-europee che porterebbero Bari ad avvicinarsi a Napoli e conseguentemente a Roma e Milano, superando di gran lunga Foggia e la stessa Pescara nella possibilità di accedere ai grandi flussi. (Fig.8)



**AI 2011**



**AI 2030**

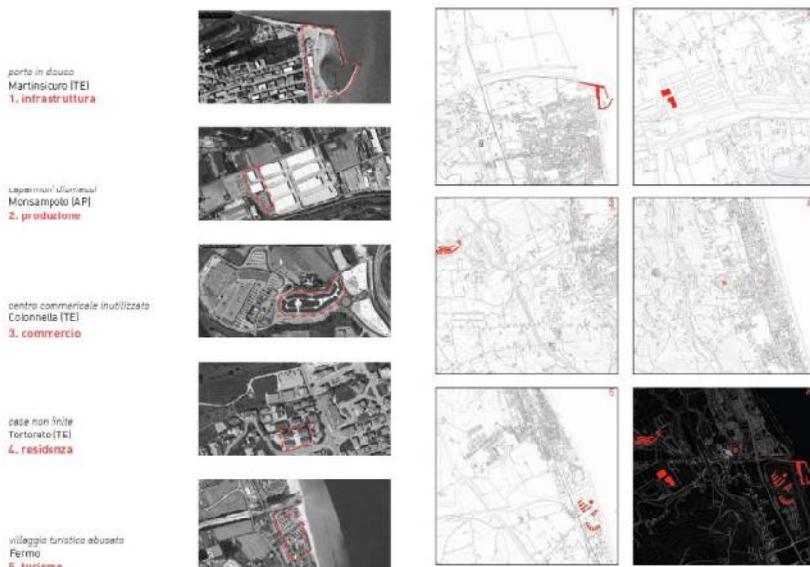
(Fig.8) Paul Virilio: *La freccia del tempo*, 1996 / Rielaborazione

Ma tutto questo che riflessi ha nella nostra realtà? In momenti di forte espansione, di forte sviluppo, probabilmente ha una poca incidenza, anche se appare ovvio che nel momento in cui i principali flussi di comunicazione sono incanalati lungo delle direttrici ben precise, altri territori subiscono una forma di nuova marginalizzazione, perdono la capacità di attrarre investimenti ed attività, e pertanto devono ripensare il loro ruolo all'interno del sistema. Se poi consideriamo che non solo siamo passati da una fase espansiva ad una di forte recessione, ma soprattutto che in questo territorio, nel corso dell'ultimo decennio, una perversa logica speculativa messa in atto da banche ed immobiliari ha ridotto le trasformazioni territoriali ad un fatto finanziario, slegandole completamente dal tradizionale mercato di riferimento, ci si accorge che oltre all'incapacità di attrarre investimenti, oggi ci troviamo sul groppone anche una quantità enorme di edificato difficile da smaltire, sia per mancanza di una domanda, sia perché ancora non c'è, o sembra non esserci, consapevolezza del problema.

Innanzitutto dobbiamo capire di cosa si tratta, perché nostro compito è quello di cogliere le questioni ed elaborare rapidamente delle risposte, e non rincorrere sempre i fatti. Negli ultimi due - tre anni la nostra unità di ricerca ha provato a lavorare sull'idea del riciclo architettonico e urbano, cercando in primo luogo di conoscere il problema, di identificare i "materiali" a disposizione. Abbiamo rilevato che si tratta di centinaia e centinaia di oggetti inerti, inutilizzati, smodatamente accumulati lungo la città costiera, che appartengono ad almeno 5 categorie di manufatti: infrastrutture, commercio, produzione, residenza e turismo. Spesso si tratta di manufatti recenti, degli ultimi venti anni, che non hanno neppure quella qualità storica o architettonica per godere di un'alta considerazione culturale. Manufatti banali: capannoni, palazzine, strade incompiute; porti che si insabbiano e che non vengono ormai utilizzati; centri commerciali che chiudono appena dopo l'inaugurazione; insediamenti costieri nati nella prima fase del turismo ed ormai obsoleti, in molti casi ab-usati, diventati *enclave* socialmente problematiche. Immense quantità (Fig.9). Abbiamo individuato alcuni casi studio, li abbiamo analizzati e proposti all'attenzione di altri gruppi di ricerca che hanno dato ognuno una propria interpretazione di questi spazi e che si sono confrontati sulle loro possibili ri-configurazioni. Una ricerca che abbiamo riversato anche nella nostra attività didattica, perché è giusto anche che i nostri studenti si abituino, da oggi in poi, a lavorare con questi materiali. Sapendo di non poter ancora espandere gli insediamenti; avendo la consapevolezza della propria azione progettuale come sovrascrittura dell'esistente. In questo senso il progetto di riciclo assume una carica utopica: tendere sempre al riciclo di ciò che già esiste.

Il porto di Martinsicuro, quindi, è stato interessato dalle esercitazioni progettuali dei nostri ragazzi che hanno fornito una serie di risposte, alcuni esaltandone la natura infrastrutturale, altri recuperandone le relazioni urbane, altri ancora radicalizzando il processo di continuo

insabbiamento attraverso il suo ri-assorbimento in nuove figure del paesaggio. (Fig.10)

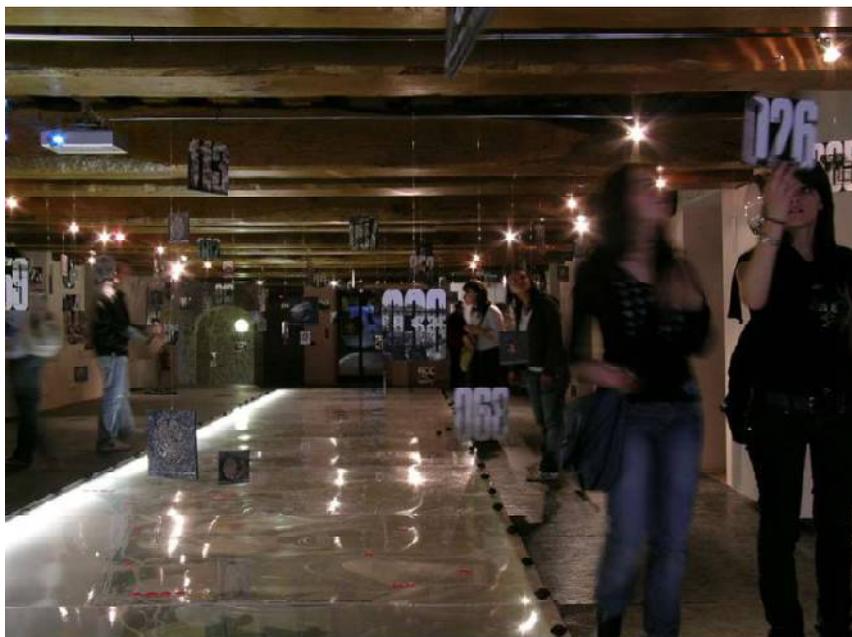


(Fig.9) Città adriatica riciclati



(Fig.10) Porto di Martinsicuro/Capannoni / Centro commerciale Do It / Palazzina /  
Struttura turistica (Foto di Mariano Andreani)

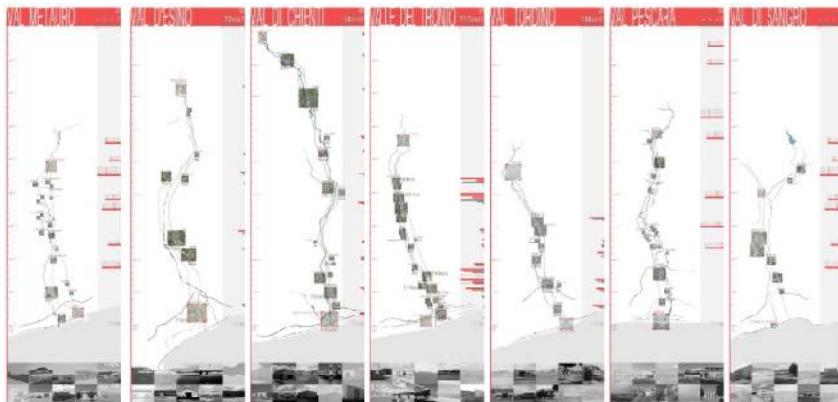
Successivamente abbiamo lavorato sull'anomala proliferazione dei centri commerciali ed il conseguente fenomeno del *De-malling*, che ha già interessato gli Stati Uniti e già si intravede da noi, costringendoci ad attrezzarci. A seguito di una serie di ricognizioni abbiamo individuato un gran numero di centri commerciali non utilizzati o sotto-utilizzati, su cui gli studenti hanno elaborato le loro strategie di ri-ciclo, a Tolentino come a Fano, a Jesi come ad Ancona o Macerata. (Fig.11)



(Fig.11) *Paesaggi post-industriali* – Mostra a cura di: Luigi Coccia, Marco d'Annunziis

Nell'indagare la dimensione degli spazi per la produzione ci siamo trovati di fronte, oltre che ad una crisi enorme di tutto il sistema, anche ad una letteratura sconfinata su quante e quali tipologie di imprese chiudono ogni giorno, con numeri che sono sotto gli occhi di tutti, sia a livello nazionale che nelle Marche - lo sapete forse meglio di me. Ma noi abbiamo provato a porre la questione dal nostro

punto di vista, quello che ci compete, cioè quello dell'architettura, degli esiti concreti, degli spazi. Abbiamo quindi operato una ricognizione su tutte le valli della costa adriatica maggiormente infrastrutturate (in realtà il fenomeno della dismissione produttiva coinvolge molto anche le valli "minori"). Da questa prima indagine le aree produttive risultano diverse e frammentate, perché ovviamente ogni Comune non poteva farsi mancare una propria area industriale (ecco cosa accade se continuiamo a ragionare in termini di confini amministrativi), con una produzione esorbitante di insediamenti recenti. Nella prima fase della ricerca sono stati rilevati oltre 1,5 milioni di mq di superficie coperta a capannoni (non di volumetria, ma di superficie coperta!) inutilizzati. Un primo ragionamento ha quindi riguardato le modalità di intervento possibili su di un patrimonio edilizio di scarsissima qualità architettonica. In passato avevamo già lavorato sulle aree dismesse "tradizionali", quelle della prima industrializzazione della costa adriatica, che per qualità architettonica ben si prestavano alla considerazione del discorso architettonico. Le avevamo catalogate, lette ed interpretate, esponendo il materiale in una mostra itinerante ad Ascoli Piceno che riproponeva il rapporto città storiche ed insediamenti industriali. Una mostra che ha coinvolto i luoghi storici e recenti della produzione. Come la cartiera papale, divenuta un dispositivo di conoscenza del fenomeno della dismissione (Fig.12) . Al suo interno, una sala ha ospitato una enorme mappa della città adriatica di 18 metri di plexiglass con la localizzazione di tutte le industrie dismesse e le relative foto/tessere, sospese, in attesa di soluzione. La sala superiore ospitava invece le risposte architettoniche elaborate dagli studenti su molte di quelle aree, con modelli e disegni posti su una guida costituita ancora da una mappa della città adriatica calpestable. Oppure la Carbon, un'industria storica di Ascoli Piceno oggi dismessa, dentro cui abbiamo realizzato un evento che ha permesso agli abitanti di conoscere questo luogo oggi chiuso. All'interno di uno dei capannoni abbiamo raccontato diversi momenti della vita della fabbrica attraverso l'idea di un raggio di



(Fig.12) Capannoni riciclati – mappe del surplus edilizio nel medio Adriatico  
 Luigi Coccia, Marco d'Annunziis

luce che entrava nell'oscurità della Carbon, realizzato da una serie di installazioni con il contributo di fotografi ed artisti che hanno fornito nuove forme e nuove interpretazioni allo spazio della dismissione. Ma quel lavoro, ci appariva incongruente con le forme recenti della dismissione produttiva. Pensate che due anni fa, in occasione della prima ricognizione, le aree produttive di recente formazione non utilizzate erano, nella sola Valle del Tronto, pari ad oltre 717.060 mq, e dall'aggiornamento effettuato due mesi fa dai nostri laureandi risultano ormai pari a circa 1.293.000 mq, di cui 1.222.000 mq non attivi e 70.000 mq non terminati. Continuando ad approfondire, studiando l'area industriale di Ascoli Piceno, si è rilevato che essa si sviluppa su una superficie territoriale di 700 Ha, di cui 390 Ha sono occupati, mentre 330 Ha sono non occupati. Cioè negli strumenti di pianificazione vigenti quasi la metà delle aree previste a destinazione produttiva non sono occupate. La cosa incredibile è che delle aree occupate circa 1/3 sono dismesse e queste sono aree di gran lunga superiori alle aree che gli strumenti urbanistici prevedono per nuova espansione, peraltro già urbanizzate e che potrebbero quindi essere

immediatamente utilizzate. In realtà sto semplificando una questione molto più complessa, in quanto molte di queste attività oltre ad essere dismesse sono anche fallite e quindi sono in mano ai tribunali. Ciò significa che oltre ad un apporto di tipo tecnico – scientifico sono necessari interventi di carattere politico e legislativo, che permettano il riutilizzo di questo immenso patrimonio, per realizzare il quale sono state investite risorse economiche rilevanti, spesso derivanti da incentivi di legge. Anche perché questo patrimonio non solo è inutilizzato, ma pesa come un macigno su qualsiasi programmazione e pianificazione di qualsiasi piccolissimo paese.

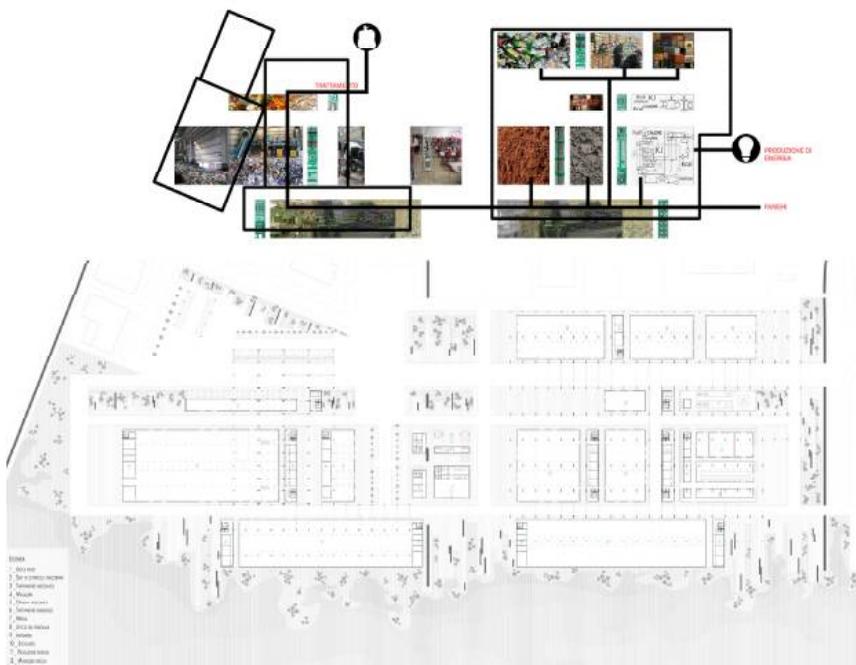
Di fronte a queste quantità, alla rilevanza del fenomeno, noi come architetti che cosa possiamo fare? E' evidente che un progetto sensato debba muovere necessariamente da programmi credibili, oltre che da elaborazioni formali. Pensare attraverso quali usi riattivare questi relitti per re-immetterli in nuove dinamiche economiche, in processi che non possono più essere stimolati solo dall'esterno, ma che devono trovare radicamento nei singoli territori. Perché non abbiamo un singolo capannone, ne abbiamo migliaia, e quindi qualsiasi strategia deve trovare le risorse nei luoghi in cui quel manufatto si trova, senza sperare in qualche forma di finanziamento dall'esterno. Quindi va capito in quali contesti i manufatti si trovano, quali sono le programmazioni, le esigenze di quei territori, in modo da poterle risolvere anche riutilizzando questi manufatti.

Disponiamo di diverse modalità di intervento – riqualificare, riconnettere, rinaturalizzare - ma l'importante è capire che il ri-ciclo di questi manufatti passa necessariamente attraverso il “cosa”, attraverso quali programmi si intende farlo. Possiamo ragionare sulla promozione di produzioni artistiche e culturali, ad esempio, o sullo sviluppo delle produzioni di energia che promettono nuove dinamiche di innovazione e competitività, oppure su nuove relazioni che invitano

a fare i conti con le esigenze specifiche dei territori. Molte sono le possibili interazioni che possono essere ricercate: tra arte e territorio, cultura e tempo libero, innovazione e produzione, formazione e ricerca, patrimonio e turismo (il discorso del Distretto Culturale Evoluto in campo), la produzione e il commercio; agricoltura e nuove dinamiche di produzione/distribuzione/consumo del cibo. D'altro canto non è possibile pensare di risolvere il problema avendo come riferimento solo esempi eccezionali, anche se accattivanti, come Eataly, per esempio, che ha recuperato diversi edifici inutilizzati; oppure il Palais Tokio a Parigi o la Tate Modern Gallery a Londra. Possiamo fare un museo, due musei, dieci musei, ma qui ci troviamo di fronte a migliaia di capannoni che dobbiamo provare a reinserire all'interno di un percorso credibile, sostenibile in senso pieno, all'interno di quelle che sono le dinamiche in atto.

A questo proposito vi illustro alcune tesi di laurea sperimentali, utili a costituire un menu di strategie possibili.

L'insediamento di centrali di cogenerazione, stoccaggio di rifiuti, inceneritori, ecc. genera sempre grandi polemiche e dibattiti, soprattutto quando se ne programma la realizzazione ex novo in prossimità di centri abitati. Altra cosa, forse, sarebbe se si prevedesse di collocarli in alcuni degli innumerevoli manufatti senza qualità, all'interno di zone industriali che già ospitano determinate tecnologie. Ciò ridurrebbe di molto le conflittualità sociali e permetterebbe al progetto di costruire, all'interno di un sistema territoriale, non una, ma più possibilità di insediamento e quindi di riciclo di capannoni dismessi. In quest'ottica, con una tesi di laurea abbiamo lavorato sull'ipotesi di riuso di un complesso produttivo dismesso a centrale di riciclo dei rifiuti e produzione di energia (Fig.13). L'ecovalorizzatore è proposto come un'attrezzatura urbana necessaria in più situazioni e con diverse possibilità di applicazione. L'ipotesi ha riguardato un capannone nella zona industriale di Ascoli Piceno, su



(Fig.13) Progetto di riciclo dell'Ex OCMA (AP) ad Eco-valorizzatore  
 Tesi di Laurea Magistrale – UNICAM - Scuola di Architettura e Design di Ascoli Piceno,  
 Laureandi: Sandra Di Bernardino, Roberto Grascelli – Relatore: prof. Marco d'Amuntis

cui ha dimensionato l'impianto. L'interesse in questo caso è stato rivolto non tanto all'aspetto tecnologico della centrale, quanto invece alle possibili forme di queste attrezzature, che non sono più soltanto dispositivi funzionali, ma la ragione stessa di nuove forme architettoniche. In quanto esse saranno i nuovi spazi della produzione, i nuovi spazi del lavoro in grado di offrire nuova occupazione e rendere competitiva una zona industriale rispetto ad altre attraverso l'abbattimento dei costi energetici.

Qualcuno parlava prima della stagione delle aree intermodali o degli autoporti. Avete idea di quanti ce sono lungo la costa adriatica e

quanti ettari di risorse territoriali hanno consumato inutilmente? Questa è una tesi che partendo da un ricognizione delle aree produttive dismesse lungo la valle del Tordino, ha rilevato l'esistenza nel territorio di Castellalto (TE) di un autoporto inutilizzato (Fig.14). Considerando che per infrastrutturare queste aree sono state spese rilevanti risorse pubbliche e che si continua ancora a spendere per tenerli in piedi senza nessun utilizzo (perché non ce l'hanno), le laureande hanno elaborato una proposta per il suo ri-ciclo nel segno della produzione di energia da biomassa. Data la dimensione dell'area il progetto si è



*(Fig.14)  
Progetto di riciclo  
dell'autoporto di  
Castellalto (TE) a  
Centro ricerche per  
produzione di energia  
da biomasse*



*Tesi di Laurea  
Magistrale – UNICAM-  
Scuola di Architettura e  
Design di Ascoli Piceno,  
Laureande:*

*Arianna Campanelli,  
Eleonora Capriotti,*

*Relatore:  
prof. Marco d'Annunziis*

precisato come centro di sperimentazione di produzioni di biomassa che possono sostituire le produzioni agricole tradizionali nei territori compromessi. Una nuova produzione in un campo innovativo che ha permesso di sperimentare le forme insediative, di ipotizzare le trasformazioni del paesaggio che l'immissione di queste nuove tecnologie può produrre.

Da tanti anni nella Valle del Tronto si parla di fare un ospedale unico di vallata, unendo quello di Ascoli Piceno e quello di San Benedetto d.T., e si pensa di farlo a metà, tra le due grandi realtà della vallata, occupando ancora territorio. Lungo la vallata ci sono i Frigoriferi Marconi che occupano 160.000 mq di superficie coperta, in gran parte inutilizzata. Con questa tesi abbiamo valutato che attualmente i due ospedali hanno un fabbisogno di circa 150.000 mq, mentre i Frigoriferi Marconi su due piani riuscirebbero a sviluppare 320.000 mq di superficie a disposizione per fare un nuovo ospedale (Fig.15). Il problema è che se si continua a pensare ai capannoni solo come tali, nessuno mai riterrà opportuno utilizzarli per nuovi servizi. La scommessa è far maturare l'idea che attraverso il progetto architettonico anche banali capannoni possono essere riciclati ed offrire soluzioni possibili a delle questioni concrete. Al di là della singola tesi - che comunque ha dimostrato la fattibilità e la validità dell'ipotesi - è importante che essa abbia aperto all'idea stessa di poter accendere questa prospettiva.

Perché il riciclo come utopia può far breccia se da oggi tutti voi, nei vostri rispettivi ambiti, penserete: "quale manufatto posso riutilizzare per fare questa operazione? Che programma di riutilizzo posso attivare nel contesto in cui io vivo? Quali sono le risorse a disposizione di questo territorio e quali sono i programmi, le esigenze a cui devo rispondere?" Per poter, in fondo, legare di nuovo un'offerta ad una domanda, per tenere ancora insieme queste due dimensioni del progetto.

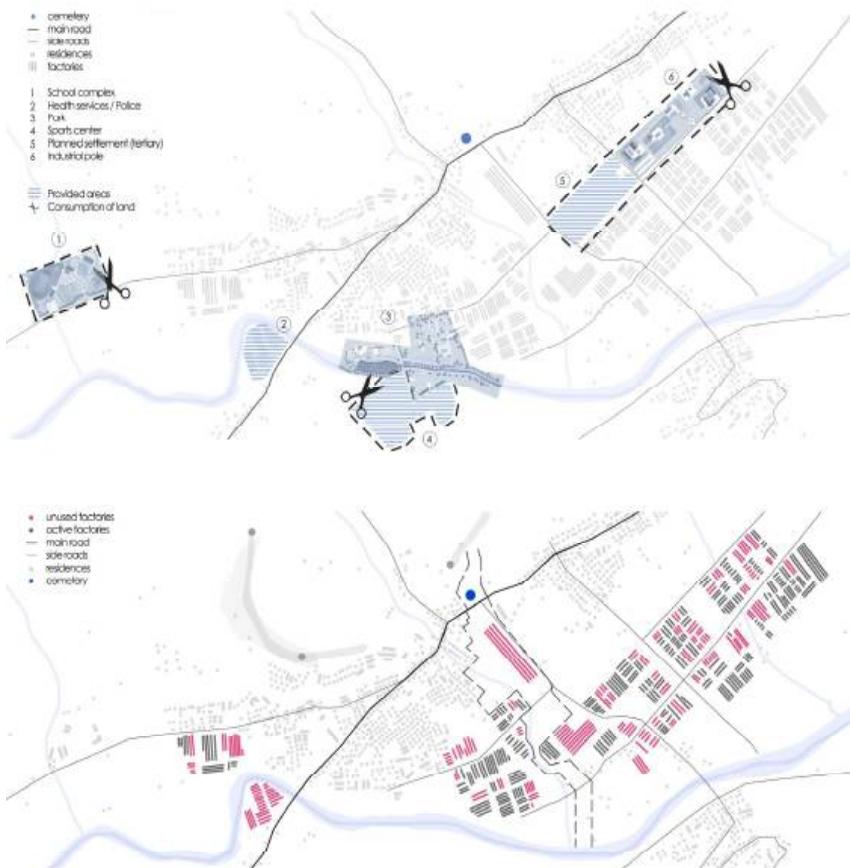


*(Fig. 15) Progetto di riciclo del Centro Intermodale Marconi a nuovo ospedale di vallata*

*Tesi di Laurea Magistrale – UNICAM - Scuola di Architettura e Design di Ascoli Piceno,  
Laureanda: Lara Colonnella – Relatore: prof. Marco d'Annunziis*

In questo senso lavora la tesi sul centro commerciale della Baraccola che, da uno studio fatto dalle laureande, potrebbe diventare un centro natatorio di livello nazionale, mancando in questa parte del territorio adriatico strutture con caratteristiche olimpioniche. Ed ancor più, infine, un lavoro svolto all'interno del Seminario Internazionale Villard sulla "Città Nuova del Foglia" programmata da alcuni Comuni quale nuovo centro amministrativo. Un'operazione di razionalizzazione delle strutture e dei servizi pubblici, che tuttavia prevede grandi aree di espansione da destinarsi ad un polo scolastico, ad un centro sportivo e ad un grande centro di ricerca per la produzione. In fase di ricognizione, tuttavia, ci si è resi conto che, a fronte di quelle previsioni, all'interno del tessuto produttivo esistente esisteva una enorme quantità di capannoni dismessi. Anziché occupare nuove aree nel piano, quindi, è stata proposta una strategia capace di risolvere le esigenze poste dal Piano riutilizzando esclusivamente i capannoni abbandonati. Quindi: il polo scolastico è stato collocato nei capannoni posti in prossimità del centro urbano, per agevolarne l'accessibilità; il centro sportivo all'interno di capannoni posti lungo la Valle del Foglia, in modo da rafforzare il ruolo ricreativo del parco fluviale; il polo scientifico, infine, riutilizzando i capannoni inutilizzati già esistenti all'interno della zona produttiva. Una strategia che, semplicemente, può portare a far coincidere l'utilizzazione delle strutture esistenti dismesse con programmi credibili, già assunti dalle Amministrazioni e già previsti dalla pianificazione della Città Nuova del Foglia, senza consumare ulteriore territorio. (Fig.16)

Per chiudere, un accenno ad una nuova ricerca che abbiamo avviato di recente - in tempi non sospetti - su una questione diventata di grande attualità: i flussi migratori. Quest'anno chiuderemo a Pozzallo il seminario di progettazione Villard, di cui sono coordinatore nazionale, che ha affrontato questo nuovo livello di senso che si va sovrapponendo alle dinamiche di trasformazione delle città. Nel prossimo futuro saremo chiamati a rispondere ad un problema che



(Fig. 15) Progetto di riciclo del Centro Intermodale Marconi a nuovo ospedale di vallata  
 Tesi di Laurea Magistrale – UNICAM - Scuola di Architettura e Design di  
 Ascoli Piceno,

Laureanda: Lara Colonnella – Relatore: prof. Marco d'Annunziis

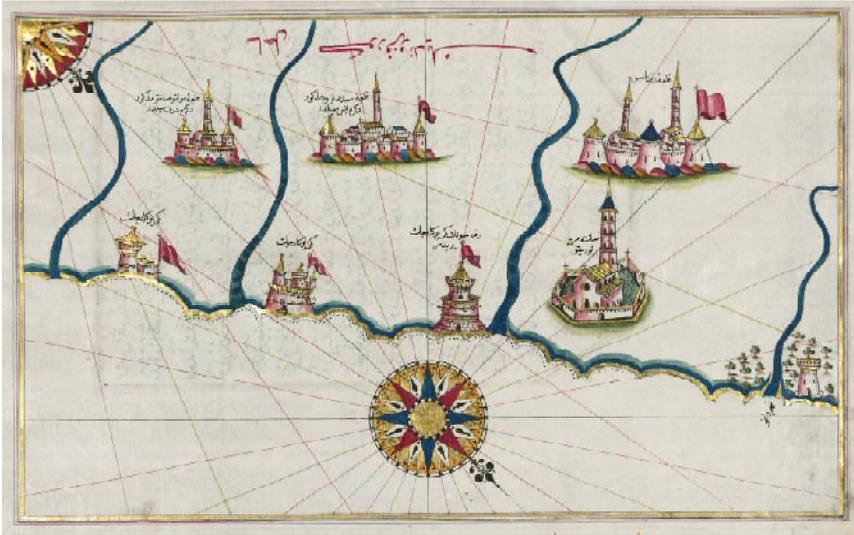
non può più essere posto solo nell'emergenza, ma che deve trovare una risposta strutturale all'interno degli strumenti di programmazione e di pianificazione urbana, per permettere ai migranti di vivere o attraversare con dignità i nostri territori, arricchendoli delle loro culture. Questo è uno dei temi che se vorrete verrò a raccontarvi.



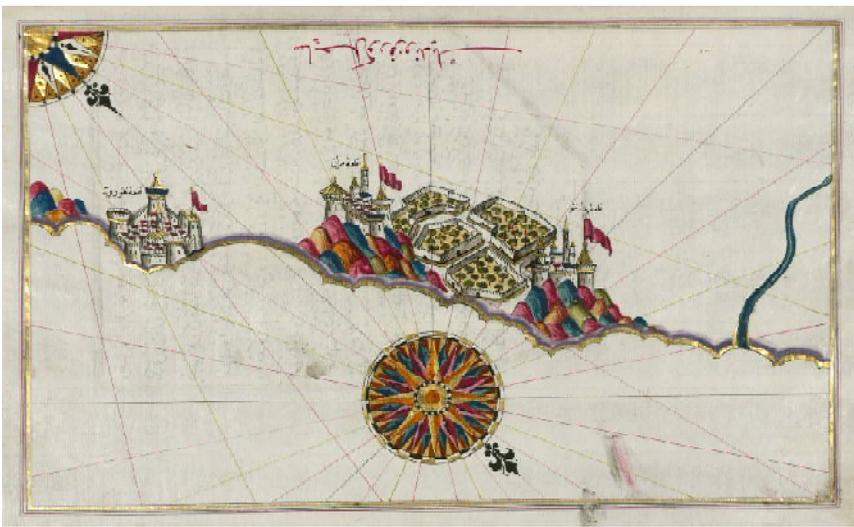
*(Fig.16) Riciclo di capannoni dismessi per la realizzazione di strutture e pubblici della Città Nuova del Foglia*

*Seminario internazionale di progettazione Villard 15*

*Studenti: Lucia Amatori, Francesca Marozzi – Docente: prof. Marco d'Annunziis*



*Piri Reis carta della costa adriatica a sud di Ancona, compresa Loreto (sec. XVI°)*



*Piri Reis carta della costa adriatica a sud del fiume Tronto (sec. XVI°)*

# **Effetti dei cambiamenti climatici sull'ambiente litoraneo**

Esempi e storie tra Romagna e Marche

Cristiano Guerra

I cambiamenti climatici sono un argomento che ormai da un decennio desta continui dibattiti e rappresenta uno dei campi in cui la ricerca scientifica sta investendo a livello globale moltissime risorse.

L'ultimo rapporto dell'IPCC sembra aver sgomberato il campo da ogni dubbio riguardo alla portata dei fenomeni in atto, per cui il cambiamento climatico in corso è considerato ormai una realtà oggettiva, così come il ruolo delle azioni antropiche appare ormai sostanzialmente accettato.

A livello globale le conoscenze e le ipotesi relative all'andamento futuro delle variazioni climatiche hanno raggiunto un buon livello di approfondimento, mentre a livello locale sono ancora molte le incognite ed il quadro è tutt'altro che esaustivo.

Il clima è un sistema estremamente complesso e coinvolge molteplici fattori che ne regolano l'evoluzione su differenti scale, sia spaziali che temporali.

D'altro canto il clima è per sua stessa natura variabile, e nel corso della storia del pianeta si sono osservate mutazioni anche radicali.

Più volte la Terra è stata interessata da periodi glaciali, durante i quali ampie parti delle terre emerse sono state ricoperte da spesse coltri glaciali. Secondo l'ipotesi della "snowball earth", durante la

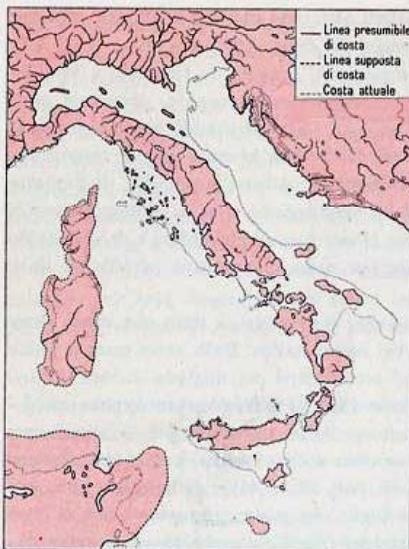
glaciazione avvenuta da 710 a 650 milioni di anni fa, il pianeta era completamente ricoperto dai ghiacci.

Anche attualmente stiamo vivendo all'interno di un periodo glaciale, o meglio stiamo attraversando un cosiddetto "interglaciale", cioè una fase marcata da un clima mite, compresa tra due fasi glaciali.

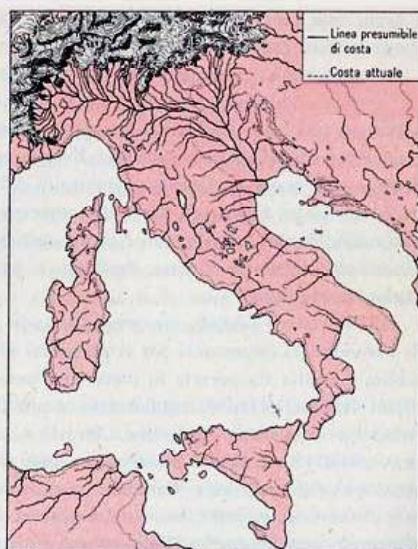
Infatti, l'era glaciale quaternaria, iniziata circa due milioni di anni fa, è caratterizzata da almeno cinque fasi glaciali, durate ciascuna fino a oltre 100 mila anni, separate da fasi interglaciali di diverse decine di migliaia di anni.

Durante le fasi glaciali, grandi quantità di acqua venivano inglobate nelle calotte glaciali, per cui il livello marino globale era di 100 – 150 m più basso rispetto all'attuale.

Nell'ultimo glaciale, detto Würm o Würmiano (dal nome di un affluente del Danubio), il mare Adriatico così come lo conosciamo non esisteva, ed al suo posto si estendeva una estesa pianura fino alle attuali coste della Croazia, all'interno della quale scorreva l'antico fiume Po.



L'ITALIA DURANTE IL PLIOGENE



L'ITALIA DURANTE LA MAGGIORE ESPANSIONE GLACIALE

Il Monte Conero era un rilievo isolato e la foce dell'antico Po si trovava più o meno all'altezza della città di pescara.

Dalla fine dell'ultimo glaciale, a partire da circa 18.000 anni fa fino a 10.000 anni fa, il livello del mare è risalito ed il clima, seppure con un andamento non lineare e frequenti episodi di "ritorno" a condizioni quasi glaciali, ha assunto i caratteri generali che conosciamo oggi. Da allora il clima ha comunque subito variazioni più o meno importanti, sempre molto più blande di quelle delle ere glaciali, ma in ogni caso in grado di influenzare anche severamente la storia umana.

Dal tardo 1500, ad esempio, inizia la Piccola Età Glaciale (PEC), marcata in tutto l'emisfero settentrionale del pianeta da temperature più rigide e precipitazioni intense ed abbondanti, che durerà fino a quasi tutto il XIX secolo. Durante questo periodo si sono riconosciute diverse fasi con condizioni climatiche severe alternate a periodi relativamente più miti, alcune osservabili nell'intero continente Eurasiatico, altre rilevabili in aree e contesti meno estesi e con durata diversa.

Quando si fa riferimento alle variazioni climatiche in corso, si intendono i cambiamenti che si sono osservati a partire dalla seconda metà del XX secolo. In maniera non uniforme, a partire dagli anni 70', si è registrato un aumento della temperatura globale del pianeta, correlabile con le attività antropiche ed in particolare con l'aumento delle emissioni in atmosfera di gas serra, con in primo luogo l'incremento delle emissioni di anidride carbonica. Con un andamento più o meno analogo si è registrato, sempre a livello globale, un aumento del livello marino.

I modelli di previsione, basati su approcci sempre più dettagliati e sofisticati, pur mostrando un certo margine di incertezza, stimano per il prossimo secolo un aumento della temperatura globale tra 2° e 4°, ed un innalzamento del livello marino da 30 cm ad oltre un metro. A scala locale si riconoscono le tendenze osservate globalmente, ma sono evidenti anche significative fluttuazioni, che spesso tendono ad ampliare le variazioni climatiche.

Nel contesto del Nord e del Centro Italia è particolarmente significativo il cambiamento registrato ad esempio nel numero dei giorni con temperature inferiori allo zero, diminuito sensibilmente, oppure del numero di notti con temperature minime superiori ai 20°, al contrario aumentato drasticamente.

Una constatazione analoga è fattibile per il fortissimo aumento degli episodi di ondate di calore e per l'incremento degli eventi piovosi intensi, con tutte le conseguenze funeste sulle zone abitate e sulla popolazione.

Il clima è stato sempre variabile, ma probabilmente il cambiamento non è mai stato così rapido. Inevitabilmente, le variazioni climatiche determineranno conseguenze importanti sia a livello ambientale, sia sugli ecosistemi, sia soprattutto sulla società, influenzando i settori sanitari, la disponibilità di cibo e acqua potabile, i flussi migratori umani e coinvolgendo le infrastrutture.

A scala locale o regionale, uno dei fenomeni più eclatanti in questo senso è rappresentato dal drastico ritiro dei fronti della quasi totalità dei ghiacciai alpini. Nell'ultimo secolo sulle Alpi la superficie occupata dai ghiacciai si è ridotta della metà, con arretramenti dei fronti glaciali di centinaia di metri.

Questi cambiamenti hanno portato anche nuovi rischi nell'ambiente di alta montagna, rappresentati ad esempio dalla formazione di pericolosi laghi epiglaciali e periglaciali, effimeri ed instabili, a seguito della fusione dei ghiacciai.

Il prolungato innalzamento dello zero termico alle quote più alte, con la conseguente fusione del ghiaccio all'interno delle fratture, rende instabili le pareti rocciose, causando frane di crollo.

Il costo economico dovuto ad eventi meteorologici come inondazioni, tempeste, siccità ed ondate di calore è in costante aumento negli ultimi decenni, ed ha raggiunto cifre enormi.

E' significativo come l'aumento dei danni economici riconducibili alle "catastrofi naturali" registrato negli ultimi 30 anni sia da attribuire agli eventi meteorologici ed idrogeologici, e quindi correlabili alle variazioni climatiche, mentre il contributo degli eventi strettamente geologici (terremoti, tsunami, eruzioni vulcaniche) è rimasto sostanzialmente costante.



*Rimini - immagini del nubifragio del 24 giugno 2013*

La città di Rimini, esempio di contesto urbanizzato costiero, è stata teatro negli ultimi anni di alcuni eventi meteorologici che si possono considerare come esempi estremi delle conseguenze delle variazioni climatiche a scala locale.

Il 24 giugno 2013 un nubifragio di eccezionale intensità interessò la città riminese e l'area dell'immediato entroterra. Le strumentazione della stazione meteorologica di Rimini Ausa registro valori record dell'intensità delle precipitazioni, tali da superare gran parte dei precedenti record dell'intera regione Emilia Romagna. In 30' cadde la stessa quantità di pioggia che in media cade durante un intero mese autunnale.

In breve la città venne paralizzata, il centro storico venne allagato, molti corsi d'acqua minori esondarono, e le acque andarono ad accumularsi nei sottopassaggi e nelle aree più basse, raggiungendo in alcuni casi altezze superiori ai due metri.

Purtroppo l'evento causò due vittime, oltre a numerosi feriti. I danni furono valutati in quattro milioni di euro e venne drammaticamente evidenziata la fragilità della rete fognaria e di smaltimento delle acque della città.

Gran parte della costa romagnola, e non solo la città di Rimini, fu coinvolta nella grande mareggiata del 5 e 6 febbraio 2015.

La concomitanza di più fattori determinò un evento di eccezionale intensità e durata. Il forte vento da Nord Est provocò un'altezza d'onda maggiore di tre metri, che sommata al picco di marea, alle abbondanti precipitazioni ed alle conseguenti piene dei fiumi e dei torrenti, impedì il deflusso delle acque al mare, mantenendo il livello marino ad un metro sopra il livello normale per 15 ore.

In questo modo le zone costiere da Cesenatico a Riccione vennero allagate per la forte ingressione marina, con pesanti conseguenze per la fascia prossima al litorale e per le aree pianeggianti poste alle quote più basse. I danni sono stati quantificati in almeno 180 milioni di euro per le strutture pubbliche ed almeno 90 milioni per le attività produttive e per i beni appartenenti a privati.

Le conseguenze delle variazioni climatiche si possono spiegare anche senza il manifestarsi di eventi estremi o improvvisi.

Sempre nell'area riminese, le fortissime siccità dell'estate del 2003 e dell'estate del 2007 hanno provocati forti danni al patrimonio edilizio, determinando un aumento vertiginoso delle lesioni dovute al cedimento dei terreni argillosi di fondazione.

Nel recente passato vanno ricordate le imponenti piene del fiume Marecchia osservate nell'autunno del 2005 e soprattutto il "nevone" del febbraio 2012, che nel contesto dell'aumento globale delle temperature appare ancora più anomalo.

Nell'entroterra riminese si osservarono accumuli nevosi fino a tre metri, risultato di un evento che non si verificava da più di cento anni.

Le variazioni climatiche in atto determinano quindi significativi effetti alla scala globale, alla quale si osservano importanti differenziazioni e spesso un'amplificazione dei fenomeni, in termini di intensità e severità.

L'aumentato rischio per le comunità locali, particolarmente legato agli eventi estremi, impone la necessità di un adattamento e l'attuazione di interventi, sia urgenti che a più lungo termine, rivolti alla riduzione della vulnerabilità, senza tralasciare l'approfondimento degli studi e delle ricerche in campo climatologico.



*fenomeni di erosione costiera accaduti lo scorso anno a Marina di Montemarignano (AN) ed a Porto Potenza Picena (MC)*



# **Effetto città: forme/qualità/teorie/pratiche/strategie**

Andrea Mangialardo

FLUSSI E LUOGHI  
ARMATURE INFRASTRUTTURALI / PALINSESTI AMBIENTALI /  
DINAMICHE SOCIALI

Credo che il territorio della fascia costiera adriatica si trovi ancora coinvolto nel lungo conflitto tra flussi e luoghi in conseguenza delle modalità di gestione della sua morfologia naturale che ne hanno marcato la logica funzionale/infrastrutturale e l'identità culturale, per via di decisioni politico/amministrative/urbanistiche che non hanno conseguito qualità ambientale dai processi di assetto territoriale e di insediamento; mi sembra che lo sviluppo urbano del territorio non abbia saputo confrontare e far interagire i propri luoghi (paesaggio, società, cultura) con i flussi economici e le reti infrastrutturali che li supportano.

La progettazione e la realizzazione delle opere infrastrutturali sono state insensibili induttori di forma, incuranti verso una adeguata valutazione del rapporto con i valori del territorio e le identità dei luoghi.

Lo sviluppo urbanistico moderno delle città del medio Adriatico ha seguito prevalentemente l'andamento dei nastri cinematografici e delle opere infrastrutturali condizionate dalla fisicità orografica (ferrovia, strada statale 16, autostrada A14) che, anticipando e supplendo

(usurpando?) il ruolo della pianificazione territoriale, hanno portato alla formazione di un grande ammasso urbanizzato non sempre preventivamente e consapevolmente pianificato e strutturato; questa sorta di colata ha assorbito al proprio interno i nuclei storici e gli elementi naturali, lasciandoli sì riconoscibili ma sicuramente disorientati, impoveriti e in certi casi danneggiati: tutti i pezzi confluiti in questo dilagante “blob” non sono stati ricomposti in un insieme di qualità, e ciò che ne è uscito più sofferente è il paesaggio.

## IL PASSO PESANTE DEL NOVECENTO METAMORFOSI DEI SISTEMI INSEDIATIVI NUOVI PARADIGMI PER LE MARCHE ADRIATICHE

Nello specifico della nostra regione la seconda metà del ‘900 ha sconvolto le ragioni che hanno determinato l’assetto insediativo del territorio e le Marche sono passate dalla società agricola a quella industriale-terziaria cercando di aderire a modelli di città senza tuttavia diventare pienamente urbane/metropolitane: in questa trasformazione della società, dei paesaggi urbani, dei modi di utilizzare il territorio e di abitare, le centralità storiche si sono scomposte e frammentate generando spazi ibridi in cui si mescolano i luoghi della residenza, della produzione, del consumo e del tempo libero, rendendo impossibile identificare la città soltanto con la sua forma fisica.

Le città sono state manomesse da forme scomposte di urbanizzazione diffusa che hanno disordinato le relazioni tra gli elementi originari e il territorio. I centri abitati che sono stati assorbiti entro il diffondersi liquido della “città adriatica” non sono evoluti per reciproca integrazione e presentano diversità delle strutture sociali, politiche, economiche e spaziali.

I centri abitati sono passati dalla diffusione alla polarizzazione, densificazione e saturazione, evolvendo in questa forma di

urbanizzazione continua con una serie di fuochi spazialmente concentrati, che forse non hanno ancora la forza necessaria per mettere in discussione gli attuali assetti insediativi e amministrativi, ma si riconoscono come embrioni di nuove centralità potenziali.

*“Lo straordinario processo di concentrazione delle attività antropiche che ha accompagnato la crescita economica ha condotto alla formazione di sistemi urbani nei quali le città storiche si sono dissolte. I nuovi sistemi urbani – intercomunali e dispersi – della città hanno sia la dimensione spaziale che quella relazionale, ma della città non hanno il carattere costitutivo, l'identità politica. L'Italia non ha più città in senso proprio, ma sistemi urbani senza un principio ordinatore; sistemi che possiamo chiamare città in nuce volendo sottolineare il carattere momentaneo della loro incompletezza, la direzione della loro transizione strutturale...”*  
(Antonio G. Calafati, *“Economie in cerca di città.”*, 2009)

Si tratta di un sistema che ha saputo essere molto veloce ed efficace nel trasformarsi per assecondare le proprie esigenze economiche trascurando però pesantemente le esigenze di qualità paesaggistica, urbana, architettonica e sociale; la caratterizzazione e le forme di questo sistema sono state infatti subordinate agli elementi infrastrutturali e alle economie dei settori produttivo e commerciale che non sono stati capaci di realizzare qualità urbana: l'urbanizzazione progressiva del territorio - urbs - non ha prodotto “urbanità”, ovvero la densificazione e saturazione del territorio non hanno costruito “civitas”.

La forma di questa conurbazione quasi indifferenziata non è in sintonia con le forme sociali che la abitano ed emerge il deficit di spazi pubblici con caratteristiche adeguate alla socialità contemporanea.

Mi viene da dire che in molte fasi del processo di crescita smisurata

di questo agglomerato urbano si sia rinunciato a un disegno dello sviluppo basato primariamente sull'interesse collettivo e che, di conseguenza, la famosa qualità della vita delle Marche non trovi ora un adeguato riscontro nella qualità ambientale della "città adriatica".

Certamente definibile come "LiMeS" (Linear Metropolitan System), questo sistema territoriale compresso e addensato su 3 fasce di tessuto edificato a grana diversa è riconosciuto come "città adriatica" ma ho l'impressione che di fatto stenti ancora ad essere una vera e propria città perchè nell'accumulo del costruito si è caricata di una serie di problematiche strutturali e non presenta le caratteristiche qualitative della città; ovviamente non mi riferisco ai codici canonici della città compatta e organicamente ordinata e strutturata - ormai definitivamente soppiantata da modelli aperti di città diffusa, polimorfa e policentrica - e siamo tutti perfettamente consapevoli della avvenuta decostruzione della storica dicotomia centro/periferia e delle gerarchie ad essa convenzionalmente connesse.

Fuori da retoriche stantie, semplicemente, mi viene da chiamare "periferici" - o marginali - tutti quei luoghi meno fortunati perchè maggiormente sprovvisti di quegli elementi/caratteristiche che servono alla vita e al funzionamento di un territorio; ma allo stesso modo *"tutto nello sprawl può diventare centrale perché i flussi dello sviluppo non gravitano più intorno a punti fissi"* (Richard Ingersoll).

*"La città di fatto è sempre meno topica e territoriale e sempre più teletopica e profondamente extraterritoriale, ove le nozioni geometriche di centro e di periferia stanno perdendo il loro significato."*

(Paul Virilio, "La freccia del tempo", 1996)

Quindi più che "città lineare" la definirei "periferia dilatata" o anche

“periferia molecolare”, caricata di problematiche e situazioni emblematiche dovute alla povertà della programmazione e alle non scelte politiche, amministrative, urbanistiche.

In questo sistema prevalentemente mono-direzionale mi sembra infatti impossibile non rilevare il rumore di fondo in cui si mescolano:

- la depauperizzazione del patrimonio paesaggistico e naturale;
- l’ordinaria genericità degli spazi e dei manufatti;
- l’uso di forme stereotipate e tipologie anonime generate solo dal modo d’uso;
- la convivenza forzata delle “canonizzate forme del bello con familiari e accettati obbrobri”;
- “l’alternanza tra cura e indifferenza che disegna un territorio intermittente”;
- la perdita di ruolo dello spazio pubblico;
- l’elevato consumo di suolo e la sovrabbondante dotazione di aree ed edifici dismessi;
- la scarsa dotazione di spazi verdi;
- l’erosione dei terreni di pregio ambientale;
- la scollatura con i paesaggi rurali e con il settore agricolo;
- la ricerca della conquista opportunistica di un privilegio edilizio personale dentro al “peggioramento complessivo del luogo nel quale si vive”;
- lo squilibrio del mercato edilizio;
- gli squilibri nelle possibilità di accesso alle risorse collettive (spazi, infrastrutture, servizi);
- la mancanza di inclusione e le tensioni sociali;
- l’erosione dell’identità culturale e la perdita di ricchezza sociale.

## LA MANCHEVOLE CITTÀ PERIFERICA IL PERFEZIONAMENTO DELLA CITTÀ ADRIATICA

La mia idea è che la “città adriatica” presenta potenzialità metropolitane e di contemporaneo in fase di sviluppo e transizione e che non si sono ancora espresse in un funzionamento urbano unitario, cioè non si è ancora compiutamente definita e strutturata ma è pervenuta quasi automaticamente (inconsapevolmente?) alla realtà attuale in una forma dispersa e frammentata, manchevole e trascurata, ferita e degenerata, a tratti non presente a se stessa, non di rado squallida o addirittura con svariati episodi di catastrofe urbana: quanto meno è un luogo che ha necessità di un progetto di ristrutturazione e rigenerazione congiuntamente al proprio paesaggio, curandone la sostenibilità ambientale e sociale.

Ho anche idea che questa incompiutezza non potrà essere risolta dalla sola urbanistica che sembra aver perso ormai il suo primato nella guida alle trasformazioni dei territori, preceduta e vinta dalla potenza conformatrice dei fenomeni economici e sociali e dalle persone, veri fautori della città continua.

Paradossalmente, ancor prima che si sia compiutamente definita la “città adriatica” sembra già da riciclare.

Proprio in questo senso mi colpisce l’analogia tra quanto significativamente affermato da studiosi diversi in periodi diversi:

- nel 2002 la scrittrice Silvia Ballestra descriveva “una specie di frittata di case senza capo né coda” e il sociologo Aldo Bonomi sosteneva che “bisogna incominciare a ragionare in una dimensione in cui un determinato territorio ridisegna la propria territorialità nella logica di rapporto tra flussi e luoghi”;
- nel 2002 l’urbanista Cristina Bianchetti suggeriva che “È forse giunto il momento di tornare a ragionare sulla città adriatica

- osservando più da vicino le pratiche d'uso del territorio ... un uso che può essere ... anche eversivo, nascosto nell'apparente adesione a qualche ordine del quale ci si appropria, modificandolo. I vantaggi di un tale punto di vista sono innanzitutto quelli di scardinare immagini acquietanti che sempre meno riescono a parlarci della città adriatica ... arricchendole dei loro protagonisti e delle loro contraddizioni.”;
- nel 2006 la ricerca dal titolo “L’armatura infrastrutturale e insediativa del territorio italiano al 2020. Principi, scenari, obiettivi.” curata dalla Società Italiana degli Urbanisti e dal Ministero Infrastrutture e Trasporti sosteneva che “l’osservazione congiunta di tre tipi di fenomeni – le dinamiche dell’urbanizzato, il disegno programmatico delle grandi reti e piattaforme infrastrutturali, la geografia e le tendenze evolutive dei “tipi sociali-territoriali” - mette in evidenza un insieme di fenomeni di parziale cambiamento, variamente distribuiti nello spazio, che meritano attenzione, anche se in generale non sembrano in grado di segnalare effetti di sistema immediati e tanto meno radicali. Emergono infatti alcuni fenomeni di densificazione insediativa che non sembrano sottintendere processi rilevanti di trasformazione dei modelli morfologici preesistenti. Peraltro, alle dinamiche insediative non corrispondono neppure modificazioni qualitative sostanziali dei processi di sviluppo sociale-territoriale, né dal punto di vista dei caratteri identitari dei territori, né dal lato dei potenziali competitivi;
  - nel 2013 l’architetto Cristiano Toraldo di Francia preferiva parlare della scena della conurbazione adriatica più come “marmellata edilizia” e “field condition”;
  - nel 2014 l’ingegnere Roberto Busi e l’architetto Roberto Angeloni suggerivano per il “LiMeS adriatico” la necessità di “immaginare soluzioni concrete di ricucitura dei tessuti urbani

sfilacciati al fine di reinventare la materialità di città e territorio  
atta a ricreare quella dimensione del vivere la costa persasi nel  
tempo”.

Quale approccio possiamo quindi tentare per iniziare a cercare di  
riordinare la città-territorio dirottandone le trasformazioni verso una  
maggiore qualità urbana?

Quale può essere una espressione coerente ed efficace di qualità  
urbana per le traiettorie di questa contemporaneità?

## LA QUALITÀ URBANA NELLE TEORIE

Volendo codificare la teoria della qualità urbana, possiamo riferirci  
al rapporto “Riqualificazione urbana e sviluppo economico nelle  
Marche” del “Servizio Ambiente e Paesaggio” della Regione Marche  
(2010) che definisce la qualità urbana come un bene pubblico  
composito formato da diversi elementi la cui importanza relativa si è  
modificata nel tempo:

### A. qualità della scena urbana

La qualità della scena urbana è data dalla qualità architettonica  
degli elementi fisici – edifici, piazze, strade, parchi, ecc. – che  
formano la città. Un punto cruciale da evidenziare è che gli  
individui, muovendosi nella città, non percepiscono i singoli  
elementi separatamente ma “paesaggi”, cioè insiemi di elementi  
o parti di città. Ciò significa che la qualità della scena urbana non  
può essere valutata elemento fisico per elemento fisico, bensì  
paesaggio urbano per paesaggio urbano.

### B. salubrità dell’ambiente urbano

La prossimità che caratterizza la città trasforma automaticamente  
i “rifiuti” (di qualsiasi natura) dei processi di produzione e di  
consumo che hanno luogo nella città in esternalità negative.

### C. disponibilità di beni pubblici di base

I beni pubblici di base comprendono il complesso degli spazi pubblici all'interno degli insediamenti urbani in cui si svolgono le attività di ricreazione e socializzazione: piazze, strade, marciapiedi, piste ciclabili, giardini, parchi-gioco, parchi urbani.

### D. omogeneità interna

Il concetto di “quartiere” è costitutivo del concetto di “città”. Il modello europeo di città si caratterizza per la sua relativa “omogeneità interna”. Con ciò ci si riferisce ad un livello di qualità urbana al di sotto del quale non si dovrebbe scendere in nessuna parte della città – in nessun quartiere.

### E. sostenibilità ambientale

Sostenibilità dei processi economici della città.

Simili considerazioni vengono ampliate nei 25 obiettivi, 36 parametri e 67 indicatori della “Matrice della qualità” (2010) sviluppata per la valutazione dei Programmi di Riqualificazione Urbana della Regione Emilia Romagna che individua 9 tipi di qualità associate a specifiche parole chiave:

Urbanistica	>>>	Equilibrio
Architettonica	>>>	Attrattività
Spazio pubblico	>>>	Comunità
Sociale	>>>	Vivibilità
Economica	>>>	Sviluppo
Ambientale	>>>	Sostenibilità
Energetica	>>>	Benessere
Culturale	>>>	Identità
Paesaggistica	>>>	Percezione

Con considerazioni in parte analoghe il “Protocollo della qualità urbana” di Roma Capitale (2012) definisce una “Matrice delle qualità” suddivisa in 9 ambiti tematici dei quali un progetto urbano complesso deve tener conto: urbanistica, architettura, spazio pubblico, sociale, economia, ambiente, energia, cultura e paesaggio.

Tutti gli strumenti teorici sottolineano la necessità dell’articolazione equilibrata della composizione sociale e dei servizi alla persona in un quadro di garanzia della disponibilità di beni e spazi pubblici per le attività di socializzazione.

## IL DESIDERIO SOCIALE DI CITTÀ LA QUALITÀ URBANA NELLA REALTÀ DELL’ATTUALE: CORRISPONDENZA TRA SOCIETÀ E SPAZIO PUBBLICO

Il riunirsi delle persone nelle città per l’abitare e il conseguente sistema di relazioni sociali e concentrazione di attività economico-funzionali che si viene a creare nello spazio urbanizzato genera un accumulo di energia; per far sì che questa quantità di energia non vada dispersa e si trasformi invece in qualità urbana, la città deve essere in grado di facilitare le corrispondenze tra le dinamiche sociali e la fisicità dello spazio, controllando le economie coinvolte in questo processo di corrispondenza: qualità urbana, attrattività e competitività dipendono primariamente dalla qualità delle infrastrutture sociali.

*“... ci sono ancora il tempo, le risorse, la possibilità e il desiderio sociale di un progetto per la città.”*

*(Antonio G. Calafati, “Economie in cerca di città.”, 2009)*

La città nasce con l’intenzione essenziale di definire gli spazi pubblici di relazione e il DNA della città è nella piazza; gli spazi pubblici

rappresentano i principali fattori di qualità capaci di concentrare l'energia urbana e di definire quell'idea di benessere del nostro stare collettivamente nello spazio.

*“Le città hanno cominciato a definirsi tali quando lo spazio fra gli edifici ha assunto senso, o meglio quando il significato degli spazi di relazione ha cominciato a prevalere su quello dei singoli edifici.”*  
(Massimo Pica Ciamarra, “Discontinuità/differenze nel continuum urbanizzato.”, 2008)

Il nesso fra gli assetti fisici e le dinamiche socio-economiche della città continua a essere imprenscindibile e *“il vuoto urbano è sempre più giacimento di potenzialità per una pianificazione consapevole della centralità fisica, funzionale e simbolica degli spazi pubblici”* (Elena Gentilini, 2007).

Lo spazio pubblico torna oggi più che mai a ribadire il proprio ruolo di luogo deputato alla risarcitura dello scarto tra valenze economiche e istanze sociali per la costruzione della qualità urbana.

Lo spazio pubblico contemporaneo è decisamente lontano dalle forme nelle quali era riconosciuto, ipotizzato e progettato durante la lunga tradizione della città e dell'architettura moderna; entro quella tradizione lo spazio pubblico era ben definito, disegnato e stabile, collocato saldamente al centro della città: oggi invece esso appare mobile, sfrangiato, liquidamente dissolto nell'ambiente... una condizione sfumata, che sfugge a definizioni univoche di qualità.

*Lo spazio pubblico dovrebbe sottrarsi alla condizione di contenitore unitario per emozioni di massa; dovrebbe essere progettato per ospitare emozioni differenziate, reazioni anche contrastanti.*

*Viviamo in un tempo propizio alla leggerezza, alla mobilità, al gioco, dunque ai veri caratteri distintivi dello spazio pubblico, qualcosa che potrebbe tenere insieme lo spirito della città in questi tempi di sprawl senza qualità.*

*Vorrei paragonare lo spazio pubblico ai risvegli di Marcel Proust. Hanno in comune la possibilità dello spaesamento, la sospensione tra passato e futuro. Quando il narratore della recherche si risveglia, la sua prima sensazione è di infinite possibilità.*

*Uno spazio pubblico umano deve tener conto della mobilità della nostra identità, non deve essere rigido; ma aperto al soffio mutevole delle circostanze e delle situazioni.”*

*(Renato Nicolini, “Città continua o città di infrastrutture continue ed enclaves residenziali o commerciali chiuse e sorvegliate?, 2008)*

*Lo spazio pubblico contemporaneo riaffiora quando e dove non ce l’aspettiamo, seguendo il modificarsi delle nostre consuetudini a stare assieme da qualche parte; i luoghi reali, nel loro modificarsi, rispondono ad una intrinseca capacità di prodursi in forma indipendentemente dall’esistenza di una ipotesi di previsione: insomma, qualcosa che appare difficile definire per progetto, nella sua irrinunciabile densità sociale. Il problema è dunque ricatturarlo in qualche modo e ridefinirne le condizioni di possibilità – anche economiche - entro territori mutevoli che cambiano velocemente.*

*“Lo spazio pubblico è lo specchio dell’identità territoriale.”*

*(Liliana Fracasso, 2008)*

## EQUAZIONI DELLA QUALITÀ

CITTÀ + COMUNITÀ = ATTRATTIVITÀ + COMPETITIVITÀ + COESIONE

Nell’attuale contemporaneità, il processo di riqualificazione e

rigenerazione urbana può rappresentarsi quindi come espansione dell'”effetto città” (aumento della qualità urbana, attrattività territoriale) congiunta all'espansione dell'”effetto comunità” (aumento della qualità delle relazioni, socialità, vivibilità, sicurezza) e l'urbanistica può intendersi come mezzo e supporto per raggiungere efficaci politiche di welfare, sviluppo economico e sostenibilità ambientale.

“Effetto città” ed “effetto comunità” possono tradursi come sviluppo congiunto dell'attrattività, della competitività e della coesione territoriale e sociale.

Nel quadro di questa equazione vedo come particolarmente strategiche le politiche di ricerca della qualità tramite lo spazio pubblico e che affidano ruoli primari alla valorizzazione dei vuoti, all'utilità della regressione e della ri-naturalizzazione, alle tecniche di risarcimento paesaggistico, alle scelte di riciclo e ai dispositivi di riduzione, alla promozione della socialità e del senso di comunità, alla necessità della mixité, all'efficacia del policentrismo, ai metodi della partecipazione.

## GEOGRAFIA DELLE PICCOLE COSE RIQUALIFICAZIONE A BASSA DENSITÀ: STRATEGIE E DISPOSITIVI PER LA RICUCITURA DEL TERRITORIO

Credo che la ricerca di un nuovo futuro comune e condiviso per questa perfettibile “città adriatica” debba necessariamente impostarsi sul recupero integrale e sistemico dei concetti di “ecologia” e “sostenibilità”; mi piace pensare che l'urbano non sia più il centro della metropoli contemporanea, e che il sistema dei valori connessi

al paesaggio e al sociale possano costituire il tessuto connettivo portante di questa “città adriatica” che non è ancora un organismo coeso e sostenibile.

*“Le città hanno iniziato a perdere la loro definizione come luoghi fisici e stanno diventando sempre più campi di relazioni. Forse non abbiamo più bisogno dei territori per muoverci e comunicare, ma abbiamo ancora bisogno del paesaggio come base per individuare la qualità della vita.”*

*(Emanuele Sommariva, “Cr(eat)ing City”, 2014)*

La modulazione delle azioni della possibile riqualificazione urbana si interseca a considerazioni di scala e dimensione, tempi di esecuzione degli interventi, metabolizzazione delle trasformazioni, sostenibilità economica; gli stessi strumenti di pianificazione dovrebbero assimilare la metodologia dei piani strategici, riferendosi ad ambiti territoriali sicuramente sovracomunali o comunque indipendenti dalle divisioni amministrative, con obiettivi di medio/lungo periodo e strumenti di pianificazione capaci di ragionare sulle strutture di grandi dimensioni, considerando la dinamicità dei processi con continue verifiche e revisioni e cercando il coinvolgimento di tutti gli attori sociali, pubblici e privati che operano sul territorio e la partecipazione dei cittadini.

Una ulteriore e quasi scontata integrazione degli argomenti relativi a pianificazione strategica, competitività, attrattività e coesione è rappresentata dal possibile e concreto ruolo che può essere assunto dalla “città adriatica” in chiave europea; ritengo infatti estremamente attuale e culturalmente coerente una ri-lettura e nuova modulazione della “città adriatica” all’interno dei grandi sistemi culturali e funzionali a scala internazionale, come aggregato regionale integrato nelle reti e nei corridoi trans-europei, naturale proseguimento della storica propensione alle relazioni con l’Oriente attraverso la sponda balcanica:

forse proprio in questa dimensione può essere riattivata la qualità urbana di una nuova “supercittà euroadriatica”.

Un possibile ri-ordinamento di questo sistema potrebbe mirare ad una strategia che si declina per “contesti” partendo dall’interpretazione delle loro identità in relazione alla contemporaneità e quindi ai possibili esiti delle principali dinamiche sociali ed economiche in atto (che appunto non sono solo e prettamente continui e lineari come la forma dell’edificato); occorre primariamente trovare un equilibrio dinamico tra i vari contesti “consolidati” (aree densamente occupate dagli insediamenti urbani) che tenga conto dei nuovi modi di funzionamento e delle nuove relazioni tra le varie entità amministrative attuali, e i contesti “aperti” (in cui prevalgono e resistono gli elementi naturali) sfruttando le straordinarie potenzialità insite in tutti i contesti “di tramite”, capaci di forme inedite e originali di spazialità, di paesaggio, di socialità, di sviluppo economico: in questo modo potrebbe essere possibile superare il modello della urbanizzazione continua, configurando una nuova maglia strutturale alleggerita e permeabile entro cui si dislocano e si bilanciano le differenti municipalità.

La nuova identità territoriale del medio-Adriatico potrebbe quindi costruirsi attorno a queste relazioni dinamiche fra contesti, in cui far emergere ciò che era “sfondo” e che oggi invece può diventare determinante per la creazione e la caratterizzazione della qualità urbana, bilanciando e integrando gli insediamenti costruiti con innesti di paesaggio e di socialità, ovvero reinserendo i caratteri del rurale e i riti della vita pubblica nell’ambito urbano (“white between the dots” + “life between buildings”).

La metodologia per il riordino e la rigenerazione dei contesti e delle forme urbane nel paesaggio del territorio - in chiave ecologica e di sostenibilità - può essere quella del “rammendo” attraverso i dispositivi degli elementi naturali, dello spazio pubblico e dei vuoti (sulla scorta

della lezione di Aldo Rossi: creare una mitologia per gli spazi pubblici che ridia forza simbolica al vuoto urbano), strappando gli spazi all'indeterminazione infiltrando funzioni pubbliche di ri-equilibrio a bassa densità e recuperando al contempo il rapporto con la geografia e gli elementi naturali:

### Mobilità

- nuovi sistemi e percorsi di mobilità sostenibile possono capovolgere i punti di interpretazione, accesso e attraversamento della città e consentire un rinnovato montaggio spaziale di tutta quella ricca “materia di bordo” in condizione di sottoutilizzo, degrado o abbandono.

### Spazialità

- creare un policentrismo basato sui vuoti, sullo spazio pubblico e sulle funzioni culturali (“central place” e struttura portante della città e della sua geografia economica).
- le aree di risulta, di margine e interstiziali possono essere rifunzionalizzate come elementi di collegamento e coordinamento dei contesti circostanti.
- e aree dismesse (soprattutto produttive) possono essere sottratte al mercato immobiliare e alle logiche della saturazione per innescare programmi di “diradamento urbano” che restituiscono il suolo a nuove funzioni urbane leggere o alla ri-naturalizzazione e restauro delle continuità naturalistiche/ambientali e delle reti ecologiche interrotte.
- interi immobili in disuso o sotto-utilizzati (ad esempio industriali) possono essere svuotati e destinati ad usi collettivi/comunitari (anche con progetti temporanei) oppure all'affascinante status di “rovina” moderna.
- l'edificazione e l'uso del lungomare possono essere sfrangiati/ arretrati creando pezzature da rifunzionalizzare/rinaturalizzare e

nuovi traguardi prospettici o direttrici funzionali.

### Socialità

- elaborare progetti “community-based” ispirandosi alle dinamiche del quartiere e alle unità di vicinato semiautonome che riuniscono funzioni di residenza, sostentamento/lavoro, shopping e tempo libero a distanze percorribili a piedi, limitando la necessità di spostarsi.
- riconoscere gli spazi pubblici frutto di una formazione e sedimentazione storica naturale (auto-determinazione dei luoghi) e valorizzarli senza imporre loro una nuova progettazione sovrastante o distruttiva.
- rimuovere o sfrangere i confini interni delle città e tutte le tipologie di “duri recinti” (Franco Purini) che impediscono la permeabilità del tessuto e selezionano il passaggio delle persone.
- ricucire le fratture fra le aree (residenziali, produttive, commerciali, ...) rendendole a scala più umana e “comunitaria”, con tutte le sfumature di accezione che tale concetto può assumere.
- recuperare le “funzioni collaterali di strade e piazze: sedersi, guardare, scambio informale”.

### Naturalità

- attivare il patrimonio naturale in maniera sostenibile per generare sviluppo economico, occupazione e valore d’uso.
- declinare il progetto di suolo come infrastruttura ambientale per ricomporre la frantumazione degli insediamenti organizzando la mediazione tra tutte le attività connesse dagli spazi aperti.
- valorizzare il paesaggio agricolo-rurale che si frappa all’interno dei contesti urbani (di separazione/connettivo fra gli insediamenti) per potenziare la qualità ambientale dei sistemi territoriali.
- integrare i caratteri propri della ruralità nella struttura della città e recuperare l’agricoltura come dispositivo per costruire un

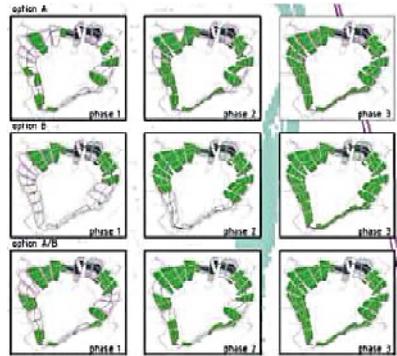
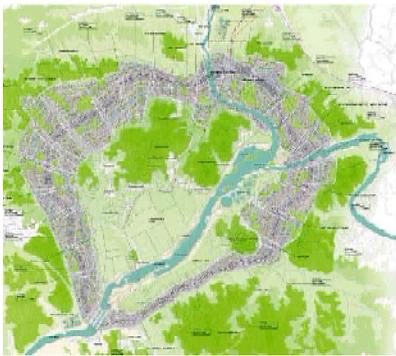
rinnovato sistema di sostentamento e di presidio delle aree verdi da parte delle comunità insediate. La creazione di infrastrutture verdi per la produzione alimentare o le reti di piccola orticoltura possono rappresentare una forma di riciclo dei vuoti urbani o delle aree non utilizzate, incoraggiando interventi puntuali a basso impatto ma con importanti esternalità a favore di tutta la città (parchi agricoli, orti urbani, fattorie verticali, fattorie urbane, coltivazioni sui tetti, giardini domestici, giardini comunitari, allevamenti in casa).

- I parchi e le aree a forte valore ambientale possono assumere il ruolo di nuove centralità dei sistemi territoriali.
- I fiumi e gli argini possono assumere il ruolo di nuove direttrici di sviluppo sostenibile in revisione critica dello sfruttamento produttivo dei fondovalle e del rapporto costa-interno.

*“Viaggiando ci si rende conto che le differenze si perdono: ogni città va somigliando a tutte le città ... I luoghi si scambiano forma, ordine, distanze, un pulviscolo informe invade i continenti ... alle volte mi basta uno scorcio che s'apre nel bel mezzo di un paesaggio incongruo, un affiorare di luci nella nebbia, il dialogo di due passanti che s'incontrano nel viavai, per pensare che partendo di lì metterò assieme pezzo a pezzo la città perfetta, fatta di frammenti mescolati col resto, d'istanti separati da intervalli, di segnali che uno manda e non sa chi li raccoglie. Se ti dico che la città cui tende il mio viaggio è discontinua nello spazio e nel tempo, ora più rada ora più densa, tu non devi credere che si possa smettere di cercarla. Forse mentre noi parliamo sta affiorando sparsa entro i confini ...”.*  
(Italo Calvino, “Le città invisibili”)



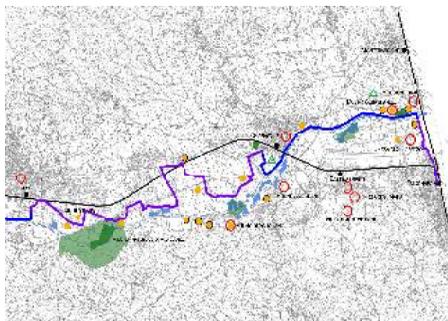
1. Brussels: dopo gli attentati all'aeroporto e alla metropolitana del 22 marzo 2016, i cittadini vivono l'urgenza e la necessità di rimarcare la propria identità civile e sociale con azioni minime su dispositivi di base; sono sufficienti dei gessetti colorati e la strada principale della città.



2. Corea, "The city of the thousand city", concorso internazionale, progetto di Andres Perea Ortega (vincitore): una città strutturata e connessa dall'elemento naturale, città della democrazia, città per i cittadini, città come progetto transgenerazionale; la valle come utopia urbana, la valle come palcoscenico per la città, la periferia come un fenomeno di paesaggio urbano e coesistenza tra sfera rurale e sfera urbana.



3a. Ancona, Parco del Conero: la concezione di un sistema “metro-naturalistico” in sostituzione della definizione di “area vasta metropolitana”; un nuovo sistema urbano centrato sull'emergenza naturalistica come elemento strutturante delle relazioni tra le città storiche e consolidate, il territorio regionale, i territori confinanti tramite il mare Adriatico.



3b. Vallesina, distretto cicloturistico: la mobilità sostenibile per il recupero dell'elemento naturale (fiume Esino) come base interpretativa e caratterizzante del territorio.



3c. Vallesina, “Esperienze Esino”, trekking e workshop sul fiume Esino per la sperimentazione di pratiche inedite di rigenerazione territoriale



3d. Milano, nuova darsena: intersezione tra riqualificazione urbana, territoriale e paesaggistica tramite il recupero della mobilità via acqua (idrovia Milano-Venezia).



4. Sormano, “il muro”: riattivazione di una strada in disuso che recupera e incorpora il paesaggio con la lettura e la narrazione delle sue caratteristiche e dei suoi cambiamenti.



5. “G124”, gruppo di lavoro creato e finanziato da Renzo Piano con lo stipendio da Senatore: l’approccio alla periferia “come andare a caccia di perle, di scintille”; trasformazione dello spazio sotto a un viadotto abbandonato in luogo di incontro, primo elemento del progetto di riqualificazione del viadotto per la ricucitura funzionale e sociale tra ambiti territoriali separati e indipendenti.



6. Saragozza, "Esto no es un solar": creazione di spazi pubblici temporanei sul sedime di isolati demoliti, in convenzione con le proprietà delle aree in attesa di nuovo utilizzo.



7. New York, "High line": parco lineare realizzato su una sezione in disuso della ferrovia sopraelevata della West Side Line.



8. Mallorca, "Grooming retreat", progetto di Mariana de Delás: valorizzazione di una area rurale tramite l'installazione di dispositivi minimi con funzione di luogo di incontro e contemplazione.



9. Torino, "Aiuola Donatello": riqualificazione e valorizzazione dello spazio pubblico tramite l'adozione di un giardinetto nel quartiere centrale di San Salvario da parte di una associazione di residenti, frequentatori e commercianti, a supporto di iniziative sociali e culturali.



*10. Ancona, giardini “Scosciacavalli”: progetto di animazione dell’area verde inutilizzata compresa tra le stecche dell’edilizia storica e moderna con implementazione della funzione di risalita panoramica urbana tramite l’uso pubblico delle coperture e della funzione di aggregazione sociale tramite l’uso delle aree di pertinenza a piano terra.*

## Fonti (esplicitate e non)

- Franco La Cecla, “Contro l’urbanistica”, Giulio Einaudi Editore, 2015.
- Emanuele Sommariva, “Cr(eat)ing City”, List Lab, 2014.
- Pepe Barbieri, Alberto Clementi, “Territori flusso. SS 16 e ipercittà adriatica”, edizioni List, 2014.
- Roberto Busi e Roberto Angeloni, “Alcune caratterizzazioni del LiMeS Adriatico tra il monte San Bartolo ed il Conero. Contributi all’analisi e prospettive”, Mterritorio, numero 3, Ancona University Press, 2014.
- Antonio G. Calafati (a cura di), “Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia.” Donzelli, Roma, 2014.
- <http://renzopianogi24.com>, attivo dal 2014.
- Arturo Lanzani, Alessandro Ali, Daniela Gambino, Antonio Longo, Anna Moro, Christian Novak, Federico Zanfi, “Quando l’autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo”, Quodlibet, 2013.
- Cristiano Toraldo di Francia, “Mappe” (editoriale), numero 2, anno 2013.
- “Protocollo della qualità urbana di Roma Capitale”, Marzo 2012.
- Antonio G. Calafati (a cura di), “Le città della Terza Italia: evoluzione strutturale e sviluppo economico.”, FrancoAngeli, Milano, 2012.
- Rapporto “Riqualificazione urbana e sviluppo economico nelle Marche”, Servizio Ambiente e Paesaggio della Regione Marche, Gennaio 2010.
- Franco Purini, “Abitare lo spazio”, Convegno Internazionale di Architettura e Psiche, Roma, 2009.
- Autori vari, Seminario di architettura e cultura urbana “La città continua – Architettura e paesaggi nei territori metropolitani”, Università di Camerino, 30 Luglio – 3 Agosto 2008, in “Architettura & città”, n° 4, Di Baio Editore, 2009.
- Antonio G. Calafati, “Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia.”, Donzelli, Roma, 2009.
- Antonio G. Calafati, Francesca Mazzoni, “Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico.”, FrancoAngeli, Milano, 2009.
- Franco La Cecla, “Contro l’architettura”, Bollati Boringhieri, 2008.
- Liliana Fracasso, “Lo spazio urbano attraverso i sensi: mappatura dei territori e orditura dei fatti.”, in “Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.”, vol. XII, núm. 270, Universidad de Barcelona, 2008.
- Elena Gentilini, “Esclusione sociale e riqualificazione urbana”, Metronomie, anno XIV, giugno-dicembre 2007.
- ANAS, “Studio di fattibilità adeguamento Strada Statale 16”, 2007.
- Ministero dello Sviluppo Economico, “Quadro Strategico Nazionale 2007-2013”, Roma, giugno 2007.
- Programma di Ricerca di Interesse Nazionale “OP\_Adriatico. Opere pubbliche e città adriatica. Temi e ricerche per la qualificazione dei progetti urbani e territoriali nella città adriatica.”, Facoltà di Architettura di Pescara, facoltà di Architettura di Ascoli Piceno, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 2006-2008.
- Società Italiana degli Urbanisti, Ministero Infrastrutture e Trasporti, “L’armatura infrastrutturale e insediativa del territorio italiano al 2020. Principi, scenari, obiettivi.”, Roma, 2006.
- Aldo Aymonino, “Spazi pubblici contemporanei – Architettura a volume zero”, Skira, 2006.
- Richard Ingersoll, “Sprawltown. Cercando la città in periferia.”, Meltemi, Roma, 2004.
- “A14 – La città adriatica” a cura di Pippo Ciorra, in “Le cento città”, numero 21, 2002.
- Cristina Bianchetti, “La città medio-adriatica” in “Meridiana”, numero 45, Skyra, 2002.
- Intervista-lezione di Marcello Vittorini a cura di Mario Cerasoli, Università di Roma Tre, Corso di Urbanistica (prof. A.L. Palazzo), 23 Aprile 2002.
- Paul Virilio, “La freccia del tempo”, Domus Dossier n.4, Giugno 1996.
- Jan Gehl, “Life between buildings: using public space”, New York, 1987.
- Aldo Rossi, “La città analoga”, Lotus International, numero 13, Milano, 1976.
- Manfredi Tafuri, “Cecc n’est pas una ville”, Lotus International, numero 13, Milano, 1976.
- Italo Calvino, “Le città invisibili.”, Einaudi, Torino, 1972.



## Indice

introduzione

### **La formazione della conurbazione adriatica**

Il margine litoraneo adriatico dal Conero al Tronto:  
un ambito territoriale particolare.

*Giovanni Angelelli*

Progettare il LiMeS Adriatico. La lezione della storia e l'obiettivo della  
mobilità dolce nel recupero di città e territorio

*Roberto Angeloni*

### **Città del tempo e dell'immaginario**

*Simone Dubrovic*

### **La città costiera adriatica o città lungo la fascia costiera adriatica? Prospettive di fronte alla crisi**

*Prof. Fabiano Compagnucci - UNIVPM*

### **Corpo a corpo con la città**

*Annalisa Metta - Università di Roma tre*

### **Nuovi cicli vitali per la città adriatica**

*Prof. Marco d'Annunziis - Università di Camerino*

### **Effetti dei cambiamenti climatici sull'ambiente litoraneo**

Esempi e storie tra Romagna e Marche

*Cristiano Guerra*

### **Effetto città: forme/qualità/teorie/pratiche/strategie**

*Andrea Mangialardo*



Associazione Arkès o.n.l.u.s.  
c/o complesso Villa Nappi  
60020 Polverigi (AN)  
e-mail: [arkes.marche@tiscali.it](mailto:arkes.marche@tiscali.it)  
web: <http://arkesmarche.wix.com/home>