

I FATTORI DEL CAMBIAMENTO

e il ritardo legislativo-culturale italiano nella gestione del territorio

In Italia sono stati accolti e nutriti alcuni fattori di cambiamento: l'aumento dell'uso dell'automobile e del trasporto su strada e l'occupazione del territorio suburbano da parte del terziario, residenziale, e manifatturiero in nuclei separati. Questa occupazione sta accadendo senza determinare tipologie nuove e senza tensioni alla concentrazione in polarità organizzate.

Anche le attrezzature per il ludico si stanno attestando nel territorio.

Il tutto sta accadendo isolatamente.

La attuale nuova dispersione di punti di interesse sta aumentando le occasioni di pendolarismo, caoticamente.

Il pensare progettualmente la neo concentrazione poli-funzionale necessaria, il dimensionamento della loro massa critica ecc., è ancora da attivare.

Queste sono le condizioni in progressiva espansione da affrontare con un nuovo tipo di PROGETTO.

Il titolo generale può essere: il dimensionamento e qualificazione funzionale delle MULTIPOLARITA'

TERRITORIALI.

Sul tema della Multipolarità non credo si discuta più.

La vitalità di vari centri laziali sta realizzando con più vigore e in condizioni di maggiore

confort che il Centro.

Il dramma è che lo stanno realizzando, peggiorandosi, in quanto ancora COPIAMO l'idea di Città.

Il mezzo preminente da usare è l'attenzione verso la ricerca del neo-TIPOLOGICO che possa sia fermare l'attuale amorfo, caotico semifunzionale fiorire di iniziative isolate, sia fermare il degrado progressivo che sta investendo i nuclei di VALORE TIPOLOGICO ANTICO di cui il Lazio è RICCO.

Il sopra detto deve affrontare due grosse difficoltà, di cui una è ultimamente indicata quale nemico pubblico, l'automobile.

1 - il problema dei mezzi della mobilità

2 - il tipo di governo adatto a coordinare le Risorse.

Qui per Risorse si intendono anche due realtà fra loro distanti: risorse naturalistiche, archeologiche e risorse finanziarie sia pubbliche che private.

Accenno appena che sarebbe anche logico aggiungere un terzo elemento: il rapporto fra energia e valori (molti VALORI non-urbani sono illogicamente deprezzati).

Il termine "tipo di governo" forse dovrebbe essere perentoriamente cambiato in AUTORITA' COORDINANTE.

Autorità coordinante non settori metropolitani omogenei ma settori di differenze integrate.

Il tipo o i tipi di governo attuali dovrebbero forse presiedere al collegamento di questi ambiti diversificati.

Va ricordato che oggi il tema "AMBITI", è aperto, quasi non definibile.

Il luogo ove il ritardo italiano è più evidente è nell'aggiornamento e nell'innovazione delle tipologie. I fattori di cambiamento vengono accolti in tipologie adeguate o degenerano quelle esistenti. Ci sono delle scusanti al nostro contemporaneo recuperare il passato in replicazioni e slogan.

La realtà Roma nel tema, autorizza anche questo. Roma fu anche maestra e dispensatrice del tipologico nell'insediamento umano. Anzi ci fu concordanza pressochè integrale fra l'idea di NORMA per la Società e costruzione del suo riflesso nel codice tipologico che ebbe a diffondere nel mondo.

Il NEO-TIPOLOGICO non dico che è necessario, dico prima che è tema dimenticato.

La proposta ha quindi una tensione precisa: cercare di indirizzare i lavori del Convegno, al di fuori del dibattito standard in cui ci siamo in parte, da tempo, autocostretti.

Da ieri da noi prevale la prassi della sola elaborazione.

Noi abitiamo questa accettazione :

La Scienza innova, la Cultura elabora, manipola.

In parte a ragione. Ma non nel nostro tema.

Nell'intrattenerci attorno al tema città-territorio ci dobbiamo confrontare con vari dati fra loro divaricantesi: la diffusa richiesta di conservare intatti, adibiti al solo godimento estetico e ludico, vasti scenari paesaggistici e dall'altra parte, la evidente necessità di migliorare il livello di confort operativo degli individui, che è anche energeticamente dispendioso.

E' in atto una contraddizione fra due scale fra loro incompatibili.

Il tipologico della scala territoriale, nel nostro paese, ha raggiunto una codificazione 2500 o 3000 anni fa. Subì un sovvertimento nel periodo medioevale. Le ragioni della paura restrinsero mobilità e produzione. Divenne norma la micro città chiusa.

Era sempre l'uomo la ragione del cambiamento.

Ora sembra le ragioni siano due: da parte dell'uomo e da parte del territorio.

Non esiste ancora giurisdizione che sappia conciliare le due richieste.

Nè il riferimento al tipologico urbano è più invocabile.

Il tipologico urbano, con differenze di più o meno ordine geometrico, ha espresso vitalità da tempi lontani.

Da quel tempo fino a ieri, si è elaborato felicemente sul codice del tipologico urbano antico.

Non ha retto alla maxi-dimensione espansiva, non ha retto all'invasione dell'automobile e altro. Le città di cui mitizziamo le virtù sociologiche erano entità aggreganti 30.000 + 50.000 persone. Ora sono conurbazioni, non più città.

(Nel 500, la Russia esprimeva una popolazione di 14 milioni, 2 milioni in meno della contemporanea conurbazione Mosca.)

Da ieri, l'operare si è suddiviso in due livelli: tenace, chiusa conservazione da una parte, e dall'altra, degrado espresso in degenerazione tipologica. L'ammasso urbano senza fisionomia è il risultato di questo oscuramento.

La colpa!

L'assalto dell'innovativo prodotto dalla Scienza e promosso dal bisogno di più libertà, di più occasioni di confort ... da parte dell'uomo che non dobbiamo vergognarci di connotare come moderno.

E' in atto la fase di transizione fra la tradizione della città compatta e chiusa verso una situazione metropolitana che non ha ancora trovato in Italia una sistemica integrata.

I movimenti residenziali verso l'esterno della città derivano ancora e solo da convenienze particolari, come pure le varie iniziative particolari dell'industria e del terziario avanzato.

Da Noi il tipo di governo e di tassazione è quello di prima.

I disguidi con il progredire di questa tendenza possono aumentare.

Per affrontare uno SCENARIO POSITIVO si deve essere innovativi nel :

- nel tipo di GOVERNO

- nel sistema dei finanziamenti

- nell'approccio progettuale che incentra nel RINNOVAMENTO TIPOLOGICO la possibilità di coordinare positivamente il mutamento in atto.

Noi siamo gli eredi di un lungamente promosso risultato; l'aumento di spaziatura fisica.

Questo aumento è in progressione continua. Per semplificare dico è riiniziato dal momento che C.Colombo sconfisse senza battaglia la lunga notte medioevale che costringeva l'uomo a vivere come in un moderno copri fuoco, in un settore microscopico di mondo, eletto a COSMO fermo, sufficiente.

Poi, Galileo sconfisse la riduzione antica: che il COSMO fosse fermo. La dimensione del cambiamento si è insinuata lentamente, si è vigorosamente rafforzata per vie sotterranee, dal basso.

Noi siamo attivi nel cambiamento, nell'uso quotidiano di mezzi e dimensioni territoriali.

Non lo siamo nell'adeguamento del codice tipologico.

Ogni fase della Civiltà si distingue, si esprime attraverso una specifica spaziatura territoriale.

L'uomo moderno sta riassumendo in questo settore modi e dimensioni che furono quelle del prima

dell'avvento della agricoltura.

Già, nemmeno noi abbiamo più agricoltura. Levi Strauss ci disse che in quel tempo il fabbisogno territoriale per ogni individuo (e quindi la sua mobilità) era elevatissimo: 2 chilometri quadrati a persona.

L'uomo moderno tende ad assomigliare agli uccelli come mobilità.

(Un grifone si definisce un'area di circa 400 chilometri quadrati.)

L'uomo moderno usa una dimensione superiore, ma non la domina.

Già, non ha evoluto il tipologico coerente, necessario alla nuova spaziatura.

Il tipologico realizza la struttura che SEGNA in senso antropologico lo spazio per la Società.

Se non c'è concordanza concreta fra TIPOLOGICO e comportamento, l'uomo deve subire in qualche misura il senso dello sradicamento, della non appartenenza.

La terra è sì madre, ma pone delle condizioni per continuare ad esserlo.

Il sopra-detto per dire che il tipologico nell'insediamento umano va continuamente rivisitato INNOVATIVAMENTE. E' il mezzo per realizzare la saldatura attiva fra i VALORI DELLA STABILITA' e
i VALORI DELLO SVILUPPO.

Promuovere il neo-tipologico non significa disprezzare acriticamente il tipologico antico.

Va raggiunta la lucidità critica che distingue, per esempio, il tipologico urbano antico, dal

presunto e degenerato para-tipologico di ieri e oggi.

Nel secondo dopoguerra, in tutti i paesi industrializzati si è realizzato un drastico cambiamento nell'uso del territorio. Il cambiamento si è espresso ignorando sia l'Accademia che la Pianificazione, attraverso l'abbassamento della densità urbana, l'aumento abnorme della diffusione dell'automobile e una progressiva decentralizzazione della residenza e dei luoghi di lavoro.

Il pattern del cambiamento non è stato solo alimentato dai disguidi, dalle negatività che la Città esprime in inquinamento, traffico paralizzato ecc. E' soprattutto alimentato dai cambiamenti strutturali in vari settori :

- 1) Lo spazio ufficio è diventato la fabbrica del futuro: il 60 per cento dei nuovi lavori richiede spazio ufficio

In USA lo spazio ufficio costruito dal 1978 al 1985 è stato di 1 miliardo e un milione di piedi quadrati

- 2) Il declino del numero di lavori industriali

Prendo gli USA come riferimento di questo trend

nel 1920 l'industriale rappresentava 1/3 di tutti i lavori

nel 1980 " " 1/6 " " "

nel 2000 si prevede sia 1/10

I due punti riflettono il grande cambio nel settore della produzione: il passaggio da manifattura a produzione di servizi e knowledge base. I due fenomeni si sommano come effetto, al grande processo di miniaturizzazione in atto nell'Industria.

Questo processo si è concretizzato nella nascita di tipologie aggregative dei luoghi del lavoro completamente innovative :

- DISTRETTI INDUSTRIALI

- PARCHI TECNOLOGICI

In Inghilterra sono stati elaborati programmi per Parchi tecnologici di più tipi, forse 12.

3) Il cambio nel sistema dei trasporti.

Il passaggio da ferrovia a camion. Il camion realizza il porta a porta

4) E' stato favorito il pendolarismo via auto, piuttosto che il trasporto di massa

5) Sono state individuate delle nuove tipologie nel settore della distribuzione

1o SHOPPING CENTER SUBURBANO

" " " REGIONALI

L'evoluzione dei Centri Commerciali ha permesso una integrazione fra grande e piccolo commercio ed il recupero di parte dell'Artigianato.

Soprattutto ha realizzato spazi socialmente attivanti; un mix fra antiche terme romane e piazze.

Qualcuno potrebbe dire che le varie PLAZA e GALLERIE americane hanno sostituito la forza di coagulo sociale delle Chiese.

Spazi coperti di 400 metri x 50 su cui si affacciano occasioni di sport-ristorazione e shopping sono realtà che inducono una idea diversa di aggregazione sociologica.

6) L'avanzata delle telecomunicazioni.

Questo è il dato scatenante.

Mentre l'automobile velocizza, l'informatica annulla alcune distanze.

La principale nuova tipologia in questo settore: il TELEPORTO.

Questi ed altri fattori realizzano le condizioni per l'estensione metropolitana.

Molti piccoli paesi europei, di fatto, sono già integralmente una somma di aree metropolitane (SVIZZERA).

L'estensione del fenomeno è vastissima negli Stati Uniti, in misura diversa ma efficace in Germania e Inghilterra, luoghi dove il suburbano ha sempre avuto valore.

Negli Stati Uniti si è esteso il numero delle nuove tipologie che accolgono l'innovativo nel settore del Commercio, del lavoro, ed è in costante lenta mutazione la tipologia dei luoghi di aggregazione. Alberghi e Sistemi congressuali praticamente coincidono in molti casi.

Le creazioni di grandi spazi coperti circondati da servizi e densità multifunzionale e facilità di parcheggi, realizzano i NOCCIOLI SOCIOLOGICI che permettono in senso positivo la gestione della decentrazione metropolitana.

Il deflusso urbano associato alle varie ragioni di crescita si sta esprimendo in uno specifico tema tipologico: gli URBAN VILLAGE. (U.S.A.)

In nessun Paese industrializzato è stata ancora raggiunta una codificazione.

Ma una ricerca attiva, programmatica è in atto e sta elaborando sulla massa critica di funzioni e residenze necessarie a reggere e supportare un desiderabile ammontare di servizi per il comfort quotidiano.

E' stato ormai provato che queste masse critiche sono raggiungibili ad un livello dimensionale molto inferiore a quello della città classica.

I cittadini amano la città per le concentrazioni di servizi che offre. Se cade questa condizione, si apre un avvenire diverso. Le concentrazioni multifunzionali nel territorio trasformeranno la città anche in Italia.

SI PUO' RIPARLARE DI PROGETTO?

Riconverendo sul tema centrale, la nostra cultura sembra convenire su alcuni termini:

- MULTIPOLARITA' TERRITORIALE
- VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE
- RISPARMIO ENERGETICO
- AUMENTO DI CONFORT

In questa sede, si ritiene che il PROGETTO sia, dopo tanta frequentazione di ironia e debole pensiero, il mezzo per ricoagulare negatività e positività ambite

(Chi si offende al sentire il termine progetto, facendolo coincidere con acritica fiducia nel termine Progresso o nel gigantismo, è in malafede). Il PROGETTO è il mezzo per coagulare in programma reale i termini sopraelencati. Progetto significa soprattutto dare programma alle ambizioni che intendono annullare carenze - ed è il prodotto, onde essere reale, di contributi interdisciplinari e coagulo indirizzato delle istanze della maggioranza, anche quella che per X ragioni non sa più chiedere. Oggi qui, non è il momento per entrare nel progetto; siamo troppo soli. Qui lo si dichiara necessario! Ma è possibile immaginare; immaginare uno scenario che realizzi il passaggio da sub-cittadini a cittadini metropolitani, ed il passaggio da spazio di società industriale attardata, a Spazio che accolga la modernità come mezzo per arricchire la qualità del quotidiano ... non deprimendo, ma rivalorizzando lo stupendo scenario naturale e costruito che antiche mani generose ci hanno consegnato.

LO SCENARIO PER L'AREA METROPOLITANA

I temi da pensare progettualmente sono :

- rapporto ROMA dopo SDO - verso area metropolitana
- rapporto AREA METROPOLITANA - verso attivazione con altre aree metropolitane - Deve nascere una coscienza che accolga un livello di relazioni interregionali
- rapporto LAZIO - verso Bacino Mediterraneo
- rapporto ROMA e LAZIO - verso Europa.

A questi titoli va aggiunto un elenco di necessità-possibilità che possono trasformarsi in GIACIMENTO a cui attingere progressivamente nel tempo per attivare diversificando, le diverse fisionomie che possono contribuire alla nuova fisionomia dell'Area Metropolitana.

Per esempio :

- DISTRIBUZIONE CENTRI DI ACCOGLIENZA NEL TERRITORIO
- DISTRIBUZIONE CENTRI UNIVERSITARI NEL TERRITORIO
- DISTRIBUZIONE CENTRI RIATTIVAZIONE AGRICOLA

A questi due elenchi è obbligatorio far seguire un tema che sensibilità pubblica, nuova coscienza di valori ha resto presenza da attivare non solo come difesa ma anche come progetto : l'attivazione delle risorse di più tipi sparse nel territorio laziale.

IL RAPPORTO ROMA DOPO S.D.O. - AREA METROPOLITANA

E' il tema, fra l'altro, di QUANTO ROMA deve concedere al territorio ed il COME il TERRITORIO DEVE CONFORMARSI PER RICEVERE.

Il tema dell'AREA METROPOLITANA impone una rivisitazione critica dei mezzi e tendenze pianificatorie finora impiegate.

I normali riferimenti guida, sia formali che funzionali non possono sovrintendere alle necessariamente complesse operazioni di integrazione fra "parti negative esistenti" e parti da programmare e promuovere. Queste ultime non sono soggetti di tipologie storicizzate; sono tipologie in evoluzione che, per il momento, accolgono MALE la mutazione di comportamento dettata dall'enorme sviluppo dei mezzi della MOBILITA', dell'INFORMATICA, più in generale dalla mutazione in atto del quadro economico e sociale di Roma e Lazio.

E' dalla lettura attenta di queste tendenze che si può delineare lo scenario da cui ricavare prospettive di intervento - ed un relativo criterio di PRIORITA' degli interventi.

I temi del dissesto dell'insediamento periferico romano sono vari :

- 1) Errata neo-distribuzione nel territorio ^{periferico} di luoghi di lavoro e residenza separati
- 2) Non accoglimento "ufficiale" del lavoro non-istituzionalizzato

(economia sommersa - camuffamento tipologico).

3) Mancanza di Servizi Sociali INTEGRATI.

4) SUPER-AFFOLLAMENTO dell'ISTITUZIONALE e del DIDATTICO nella CITTA' centrale.

La parzialità del settore di programma S.D.O. "ALLEGGERIRE IL CENTRO STORICO" deve essere affrontata. La città è cresciuta in vari modi, oggi sa evidenziare comportamenti e necessità. E' il segno che il "PROGETTO" deve CONTINUARE.

In sintesi, si ritiene che l'elaborazione progettuale per il DOPO-SDO a Roma debba privilegiare i seguenti punti :

- 1) Analisi che indichi il settore del territorio ove Roma possa oltre a esportare, accogliere dalle nuove infrastrutturazioni
- 2) Revisione della rete viaria primaria per accogliere la positività offerta dalla grande nuova strutturazione viaria dello SDO e del programma di estensione della rete della Metro;
- 3) Affrontare il tema della PEDONALITA' ATTREZZATA per gli ambiti interni ricchi di polivalenze;
- 4) Ridistribuzione e completamento di insediamenti OPERATIVI in aree urbane a carattere forte, onde completare una organica inter-azione fra POLI MULTIFUNZIONALI;
- 5) Recupero e inserimento di TIPOLOGIE URBANE INNOVATIVE che non hanno trovato spazio nei programmi PRE-SDO e che, come confermato dallo sviluppo di altre città europee, si sono dimostrate efficaci;

6) Recupero delle valenze urbane sommerse e "IMMAGAZZINATE";

7) Coordinare le quantità edilizie "accadute" fuori piano.

Il tema della città non è più solo crescita o controllo della stessa, o viabilità efficiente.

E' soprattutto, ora, nel tema della QUALITA', che è tema da affrontare elevando il grado di fluidità fra le parti, la riduzione del pendolarismo attraverso la ridistribuzione degli ambiti operativi e l'assorbimento delle risorse, ARCHEOLOGIA e PARCHI elevati a sistema usufruibile. In questo quadro, chiaramente rientra il programma di ampliamento delle STRUTTURE di ACCOGLIENZA, rendendole parte di un SISTEMA COLLEGATO.

Per prefigurare relazioni attive fra Città e territorio, fra Regione e Città si deve CAMBIARE il luogo di passaggio fra le due entità, appunto la grande informe periferia romana.

In quell'ambito vanno affrontate "PROGETTUALMENTE", nuove categorie, o antiche categorie con nuova mentalità.

Si devono fluidificare i canali di rapporto fra massa urbana e dispersione territoriale laziale.

Si devono definire le aree di STABILITA', un set aside di nuovo tipo, e promuovere le aree di sviluppo non solo rispetto alla centralità di Roma, ma rispetto alla centralità del Lazio in Italia.

Il rapporto fra Roma e sviluppo metropolitano è decisamente il luogo del futuro prossimo che l'appuntamento europeo del '92 evidenzia chiaramente.

IL RAPPORTO AREA METROPOLITANA-ITALIA-EUROPA

Il grande braccio industrializzato verso Sud, forse ora trova nel masso urbano romano un impedimento a diluirsi, infiltrarsi positivamente verso Nord nella pianura tiberina, toccando stupende realtà regionali sotto-valorizzate.

Il braccio industrializzato verso Nord può riverlarsi crescendo, tipologicamente nuovo.

Non un duro asse di improbabile sviluppo industriale ma l'asse diagrammatico di una tessitura multipolare che assorba il preesistente ELEVANDONE VALORE e distribuisca le nuove funzioni in un sistema aperto che tende a realizzare INTEGRAZIONE fra antico e contemporaneo. Abbiamo a disposizione potenzialità nuove.

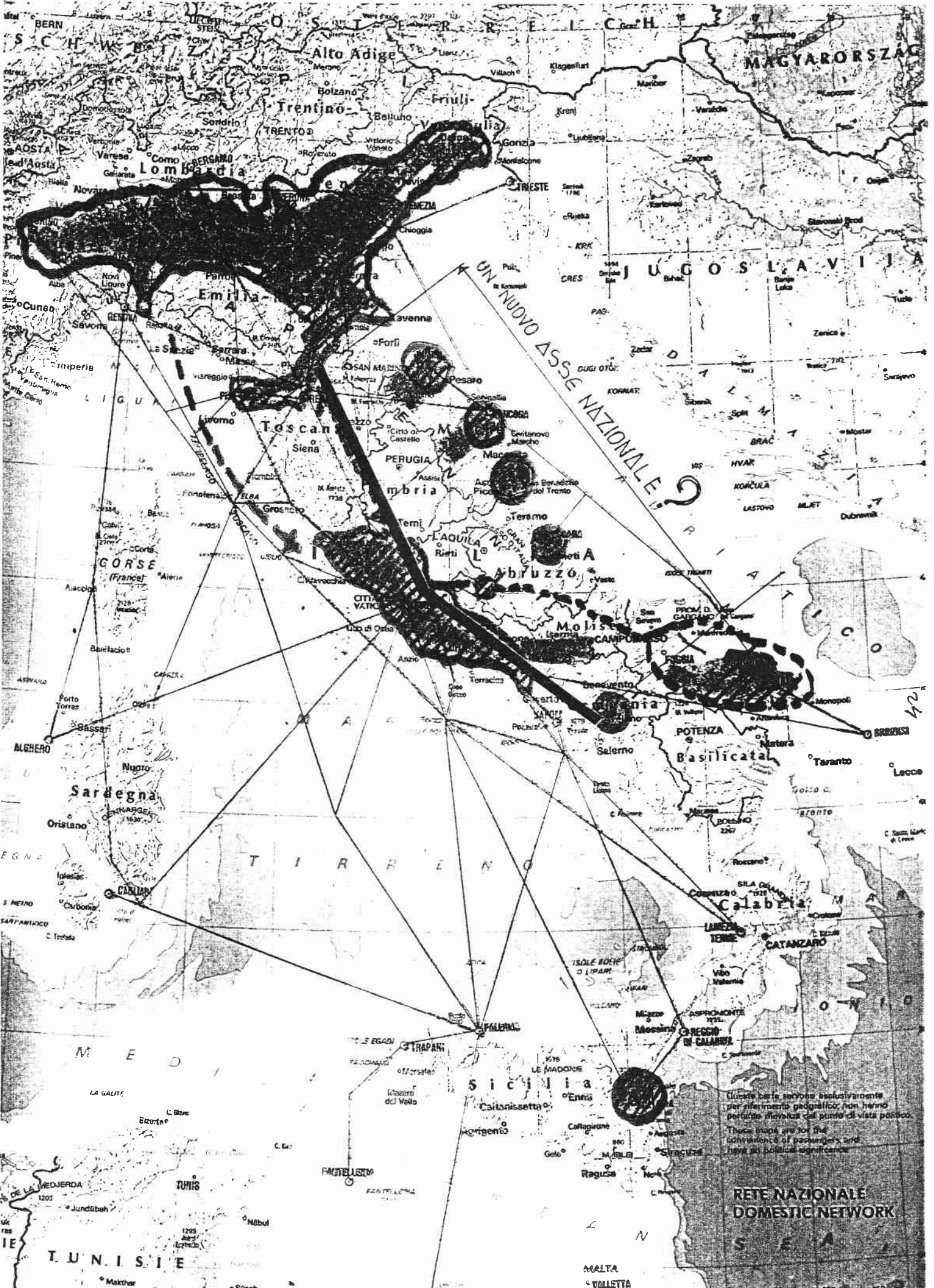
Il giovane seduto nella sua stanza al TIBURTINO e quello a CIVITA, hanno la stessa possibilità di interessarsi dei prodotti di Tokio o Amburgo.

La silenziosa ma onnipervadente potenza informatica che può tessere rapporti, sconoscendo qualsiasi forma di confine, è già sopra le nostre teste.

Quante realtà consolidate annulla l'Informatica!

Sorrido al pensiero che la legge 142 ci induca a pensarci realmente quali cittadini metropolitani.

E' un invito a sognare?



Questo carta servono esclusivamente per riferimento geografico, non hanno perche direttiva del punto di vista politico. These maps are for the convenience of passengers and have no political significance.

RETE NAZIONALE DOMESTICA

TUNISIE

MALTA
VALLETTA

Forse è solo buon senso. Per esempio pensare il nostro sistema universitario liberato dalla attuale iper-compressione iper-urbana.

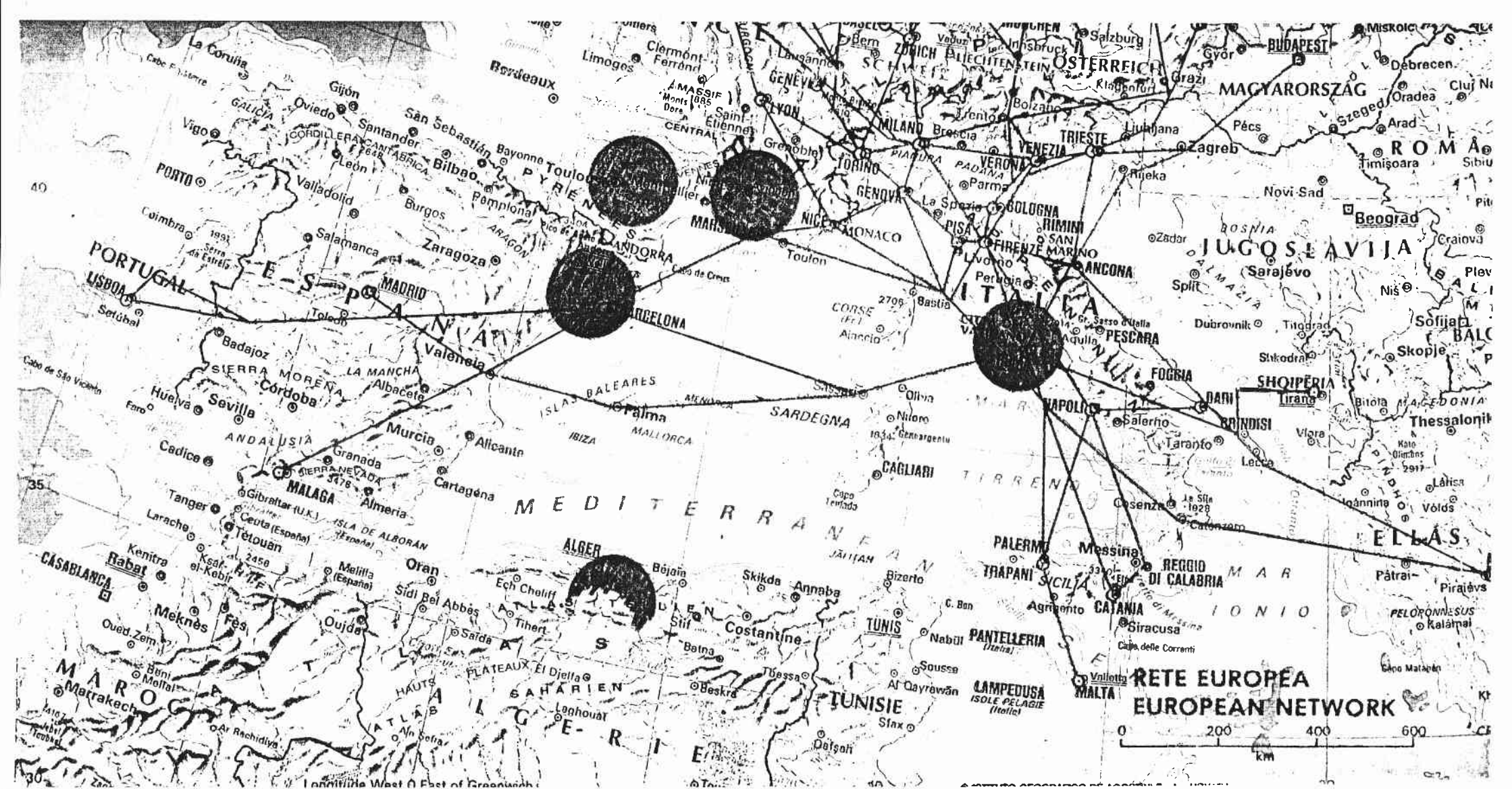
Quante sedi di valore esistono già nel territorio laziale; quante ore di pendolarismo riciclate in ore di conoscenza!

Qualcuno potrebbe anche scoprire che esiste ancora qualche residuo di Agricoltura.

Il Lazio è il perno della strutturale differenza fra Nord e Sud.

Il Lazio è il luogo che ancora dispone di aree pianeggianti servite da linee infrastrutturali forti. Di fronte al ripiegamento verso qualificazione, alla saturazione delle aree nordiche italiane, le aree laziali assumono valore particolare essendo già dotate di un ASSE implicito (ROMA-FROSINONE) di notevole potenzialità.

Il corrispondente dell'Asse a Sud, da potenziare sul lato Nord di Roma, potrebbe essere l'attiva tore di un processo di riequilibrio generale italiano.



-Le aree di maggiore sviluppo in Europa si affacciano sul Mediterraneo - area Barcellona
 - area Linguadoca

-La centralità del bacino mediterraneo sul fronte occidentale è il Lazio.
 Tale centralità se attivata potrà essere l'inter-porto fra Nord-Europa e Africa.

-si prevede un incremento delle potenzialità produttive nel Nord-Africa.

LE SPECIFICHE DI PROGRAMMA PER LO SCENARIO METROPOLITANO

Si potrebbe sintetizzare :

- 1 - Accoglimento programmato dei mutamenti di mezzi e comportamenti
- 2 - Rilancio dei valori finora "SOMMERSI" che comunque costituiscono la base indispensabile su cui agire: i valori del territorio.

Ritengo che una specificazione delle condizioni di intervento sia utile, non quale programma meta-progettuale effettivo, ma per indicare la gamma e l'estensione degli interventi necessari:

- 1) riassorbire in parte il negativo prodotto dal dopoguerra ad oggi in vari settori
 - distribuzione delle attrezzature produttive
 - costruzione di rete viaria
 - dilatazione senza carattere di insediamenti qualificati
 - mancata distribuzione a rete di servizi sociali
- 2) incentivare il rinnovo tipologico, accogliendo ed indirizzando i mutamenti spontanei specialmente nei settori della distribuzione commerciale e nel raggruppamento misto del terziario
- 3) incentivare la rifondazione di attività agricole ed artigianali in rapporto alle caratteristiche e qualità del LUOGO
- 4) determinare dei livelli di organicità funzionale e dimensionale (che variano fra loro; per

esempio, quelli delle aree montane da quelli in pianura o aree collinari) degli insediamenti minori

- 5) incentivare un piano di ri-assemblamento delle UNITA' RESIDENZIALI insufficienti a costituirsi in ORGANISMO (in più sensi) e proporre la ri-determinazione di ENTITA' RESIDENZIALI a funzioni integrate.

La dimensione dell'organismo residenziale, oltre una base minima, deve essere funzione del rapporto fra RISORSE locali, Strutture per l'OPEROSITA', e tipo di spaziature fisiche, lette non in senso solo fisico, ma fisico-progettuale.

La progettualità quale realizzazione-risposta alle offerte e potenzialità di finanziamento, diventa il vero parametro risolutore.

- 6) distribuzione nel territorio di AMBITI POLIFUNZIONALI isolati o adeguatamente inseriti in Insediamenti esistenti che possano dotare lo spazio NON URBANO di categorie e spaziature e funzionalità caratteristiche dei Centri ad alta densità.

Lo scadimento della dicotomia CITTA'-CAMPAGNA, per ora, ha aperto lo scenario del mutamento verso una soluzione di TERRITORIO URBANIZZATO.

Le previsioni prefigurano una estensione della concentrazione para-urbana. Lo studio della PCC

(Population Crisis Committee) prevede che nell'anno 2000 metà della popolazione mondiale vivrà in città/metropoli.

Il tema quindi è il lavoro progettuale e programmatico per difendere in parte e realizzare d'altra, le differenze fra TERRITORIO URBANIZZATO con QUALITA', o SENZA QUALITA'.

Questo lavoro non può imperniarsi sulla difensiva. Deve accettare la sfida della elaborazione tipologica e l'accoglimento verso il PROGETTO dei comportamenti già in atto

- 7) Rivitalizzazione delle grandi linee che strutturano il traffico veicolare nella regione laziale
- 8) Recupero delle RISORSE - ARCHEOLOGICHE - AMBIENTALI.

E' il tema più complesso in quanto è realizzabile solo attraverso interconnessioni che si saldino a punti di grande coagulo, capaci di attrarre grandi numeri di visitatori ed un numero discreto di operatori fissi o rotanti.

L'archeologico ed il ludico, il ludico e il godibile valore paesaggistico, le Strutture di informazione e le strutture di attivazione, queste ultime e le strutture per l'ACCOGLIENZA; il tutto in un contesto di ^{coordinate} strutture per la mobilità veicolare, compresa quella aerea di dimensione regionale, di elevata qualità.

Questo è il grande tema che può fisionomizzare l'Italia nel nuovo contesto europeo.

Se si tiene conto che l'Italia contiene il 50% di tutte le risorse archeologiche mondiali e

della particolare ricchezza del Lazio in questo settore, si può pensare ad uno scenario di incredibile potenzialità. Quindi è programmabile una serie di parchi per complesse strutture dell'ACCOGLIENZA di più tipi che certamente potrebbero sia finanziare il mantenimento di varie culture e caratteristiche ambientali, sia fornire i piccoli Centri laziali di una occasione per valorizzarsi quali Centri di ACCOGLIENZA residenziale

9) L'ESTENSIONE nel tempo è il termine che qualificherà il nuovo tipo di progetto per la scala territoriale. Il motore del progetto forse deve essere la INTERAZIONE fra i vari dati o risorse.

L'interazione deve confrontare dati noti, quali necessità regresse e qualità e quantità non usate diffuse nel territorio, e soprattutto QUALIFICAZIONE ATTIVA delle risorse naturali per inserirle in un ciclo economico di nuovo tipo.

Vale più una 164 Alfa Romeo o una quercia di 100 anni?

Oggi è domanda oziosa. Deve diventare domanda pertinente.

Di fronte a questo dato che certamente non rientra nella logica corrente di MERCATO, e che comunque deve essere INSERITO nei meccanismi finanziari non si vede prospettiva reale per realizzare se non attivando una centralità progettuale che rovesci la attuale prassi di finanziamento che condiziona il progetto.

Ancora :

La tesi Progetto che produce parte del finanziamento può far emergere valori che non sono ancora RISCOUOTIBILI in quanto nè previsti dalla legge, né computabili quali PATRIMONIO.

In questo settore, la legge non protegge ancora il "bene comune".

Una entità di nuovo tipo che PRODUCE progettazione integrata può mettere in moto un meccanismo di scambio valori in cui i dati naturalistici, archeologici ecc. vengono debitamente pre-quotati.

Sul tema finanziamenti, va rammentato che nel Lazio e a Roma esistono risorse e valori che giustificano il pensare questo aspetto su tre diverse categorie

- 1) finanziamento dal Centro (Regioni e Stato)
- 2) finanziamento dall'esterno, dall'Europa
- 3) autofinanziamenti - via implicazione organica dell'Imprenditoria privata e dei privati interni
(ricordo che molte strutture sociali, altrove, sono realizzate via finanziamento delle Comunità).

IL POSSIBILE DIAGRAMMA TERRITORIALE

Lo scenario dell'area metropolitana si basa su un PROCESSO di integrazione, di rapporti attivi fra LINEE e PUNTI.

LE LINEE CHE TESSONO RETI

LE RETI

- La rete informatica
- La rete stradale
- La rete di collegamento fra risorse esistenti non o sotto impiegate, e nuovi insediamenti multifunzionali
- La rete di collegamento fra nuovi insediamenti multifunzionali e nuclei residenziali esistenti.

LE LINEE devono diventare fasce infrastrutturali .

E' auspicabile un salto evolutivo nel disegno delle linee per la Mobilità. Ogni linea a oggi è progettata in sede separata e ognuna occupa la sua porzione lineare di territorio. Le varie linee si sommano a costituirsi in argini, vincoli, separazioni.

La sopraelevazione e l'accorpamento di più linee della mobilità in fasci di mezzi diversificati per la mobilità, realizzerebbero un risparmio in occupazione di territorio ed in risparmio di ge-

stione.

LINEE e PUNTI REALIZZANO UNA STRUTTURAZIONE A MAGLIA DIREZIONATA che può dare CORPO AD UN ASSE di VALENZA METROPOLITANA, che può nel tempo avere significato quale asse nazionale.

Tale asse assumerebbe valenza straordinaria nel promuovere una differenza attiva e collegata fra Nord e Sud.

PUNTI - LE POLARITA' TERRITORIALI

Le polarità territoriali dovrebbero essere costituite dall'aggregazione APERTA del NEO-TIPOLOGICO e accogliere le funzioni della modernità - distribuzione

- luoghi lavoro di nuovo tipo
- commercio accentrato
- magazzinaggio
- strutture accoglienza
- strutture sanitarie
- strutture di servizio

Ogni polarità si realizza in una struttura multifunzionale imperniata su uno spazio di aggregazione sociale in parte coperto, dove il ludico e culturale di ampia dimensione fungano da nucleo a

valenza squisitamente URBANA, dove anche il simbolico, il SEGNICO abbiano prevalenza.

Oltre al SENSO URBANO queste polarità devono costituirsi in CENTRALITA' dei SERVIZI INFORMATICI, SANITARI.

Onde realizzare la multifunzionalità integrata debbono costituirsi quali parziali inter-porti di scambio, dotati di ampie aree di parcheggio. Quindi debbono realizzarsi quale funzione di Riequilibrio del CARENTE nei Centri Consolidati.

Questo nuovo organismo territoriale essenzialmente composto da ambiti residenziali, strutture produttive, ludiche, culturali e per l'ACCOGLIENZA, deve anche configurarsi quale fattore di equilibrio e calmerazione quantitativa nei confronti degli insediamenti esistenti

Il tema è rilevante.

Si deve sperimentare una dimensione dell'insediamento umano che risolva la convivenza fra ingombro dei mezzi della mobilità e residenza, permettendo una RI-CONQUISTA almeno parziale del patrimonio paesaggio-agricoltura.

A mo' di indicazione, suggerita anche da attuazioni in atto nel Nord-Europa, si definisce in 15 + 20.000 persone una entità ottimale massima. In USA si realizzano complessi sub-urbani più densi. Nel nostro territorio il problema della crescita si basa su due fattori: modesta crescita demografica propria (locale) e flusso migratorio da Roma.

E' una dimensione non rilevante ma che diventa consistente se si attuerà una politica di NON-CRESCITA degli insediamenti antichi di valore.

Queste polarità possono essere di due categorie:

POLARITA' DIRETTORE e POLARITA' DI RELAZIONE.

Le POLARITA' DIRETTORE realizzano dei punti di MULTIFUNZIONALITA', tipologicamente innovativi da programmare nel territorio, come elementi di RIORDINO dello Sviluppo e della mobilità.

Facendo riferimento ad esperienze americane, un dimensionamento del raggio di influenza indicabile come media ottimale, potrebbe essere di 20 + 25 chilometri.

VA riconquistata l'idea di ri-assemblamento delle unità dell'insediamento umano nel territorio via determinazione o RI-determinazione di ENTITA' residenziali a funzione integrata.

(L'insediamento ripensato come ORGANISMO)

Le dimensioni di questo organismo neo-tipologico deve emergere quale funzione del rapporto RISORSE NATURALI + SPAZIALITA' SOCIOLOGICA + ECONOMICITA'.

Queste Polarità dovrebbero essere assemblate in nuclei territoriali interposti fra insediamenti esistenti onde realizzare un afflusso e deflusso logico, non dispendioso in tempo di pendolarismo e consumo energetico.

Come indicazione di base, queste polarità possono assumere valori quantitativi del peso da 400 a 1.000.000 di metri cubi

POLARITA' DI RELAZIONE

Polarità di piccole dimensioni da realizzare quali satelliti integrativi del POLIFUNZIONALE necessario in aderenza a insediamenti esistenti.

Queste polarità possono realizzare la estensione della funzionalità urbana nel territorio, e nell'assorbire parte ^{della} impropria congestione funzionale urbana, collaborano al necessario rinnovamento funzionale del maxi-Centro.

Questa metodologia d'intervento è la conseguenza di un fondamentale avvenimento culturale ed antropologico: la cessata valenza della città chiusa che testimonia la fine della dicotomia città-campagna a favore di una fusione della città con la campagna e di una nuova cultura: l'uomo della Regione, urbanizzato, ma non servito al bivio tra 3° Mondo e nuova civiltà europea.

Le Polarità territoriali a densità multifunzionale nel rapportarsi con insediamenti e strutture produttive si configurano quali MODULI METROPOLITANI.

I moduli metropolitani si costituiscono quali cellule a dimensione variabile che si dimensionano e caratterizzano dal potenziamento delle particolarità "LOCALI" e nell'accoglimento delle funzioni proprie del post-industriale in più sensi: dalle strutture di accoglienza alle sedi per il terziario.

si differenziano quindi fra di loro in quanto si configurano nella razionalizzazione di diversificate caratteristiche esistenti e di progetto.

Saranno di volta in volta centri di funzionalità per aree di riscatto, aree di set aside, aree di sviluppo mirato.

I MODULI METROPOLITANI si realizzano quale tessuto progettato sia relazionandosi con l'esterno dell'area metropolitana, sia collegandosi con i MODULI URBANI.

I MODULI URBANI realizzano gli ambiti territoriali di passaggio fra densità urbana romana e dimensione territoriale.

Le risorse naturalistiche e archeologiche possono essere elevate a NEO-PROTAGONISTI in questo scenario

Se si attua un piano di PARCHI, collegato con un piano delle ACQUE si può ottenere oltre alla conservazione attiva, un collegamento ludico e culturale alla scala metropolitana fra i vari MODULI.

IN DIFESA DELLO SCENARIO PROPOSTO

① Nessun insediamento laziale antico dispone della spaziatura necessaria ai mezzi delle mobilità e alle contemporanee necessità di aggregazione della gente.

Il neo-radicalamento dell'uomo all'ambiente che in più modi sentiamo necessario, non può ri-attuarsi nelle forme antiche, attraverso un neo-campanilismo nella mitizzata idea che la Piazza, un feticcio stanco possa riattivare.

I moti aggregativi contemporanei funzionano in parte per fasce di età, ed hanno una frequenza rotatoria eccezionale abbinata alle necessità del grande numero.

Richiedono spaziature ampie e funzionalmente dense che gli insediamenti antichi possono offrire solo accettandosi non quali luoghi di vita, ma di commercio festaiolo fine settimana.

Il che non è né reale, né pagante.

Nel valore della moda migratoria verso insediamenti antichi per trascorrere vacanze settimanali vi è insito anche un grosso pericolo: lo snaturamento delle residue qualità locali.

Lo stesso dicasi per altre spaziature. Per esempio quelle necessarie all'automobile.

Ricordo che in USA i nuovi insediamenti territoriali per ogni 1000 mq. di spazio ufficio ritengono necessari 1300 mq. di parcheggio.

Nel 1960 in USA gli spostamenti in auto erano del 65%

Nel 1980 " " " " " del 86% e il trend continua.

L'automobile è fra noi per restare.

Il trasporto di massa non ha vinto in nessuna parte del mondo industrializzato.

Il costo delle strutture fisse, RAPID TRANSIT, MONOROTAIA, METRO LEGGERA, FERROVIA POTENZIATA è ovunque insostenibile. Vale per i tratti centrali delle città di grandi dimensioni, con qualche riserva.

(La possibile degenerazione sociologica nello spazio della METRO.)

A TOKIO CENTRO I VARI RAPID TRANSIT COSTAVANO 20.000 lire a biglietto.

Qualche volta viene da domandarsi se non sia miope non discutere la ridistribuzione della massa suburbana di Roma. (Con 500 + 600 miliardi, quale stupendo programma di rinnovo = il costo di 5 km. di metro).

Comunque il cambio drastico dei mezzi della mobilità è una delle false speranze dei Pianificatori che vedrebbero ridotte le loro attuali problematiche.

Faccio presente che in altre parti del mondo industrializzato, dove il cittadino è più deciso nel combattere per ottenere confort quotidiano, si sta presentando il problema della carenza di mano d'opera disposta a recarsi negli ingorghi inquinati dei DOWN-TOWNS, dei Centri urbani.

② L'osservazione che tali polarità multifunzionali possano detrarre valore a PARTI NOBILI di stupendi insediamenti antichi va immediatamente controbatutta.

Il RIUSO di moda in questi anni, è in gran parte antieconomico e antifunzionale. Lo è di meno nel settore dove il COSTO non deve essere considerato rilevante, il settore della Cultura che dà valore all'essere all'interno di una fisicità spaziale riferente alla nostra memoria dell'ANTICO. E' ancora CONSERVAZIONE ATTIVA di parte privilegiata.

E' ancora una operazione di difesa.

Non si è ancora elaborato sulla possibile e necessaria integrazione fra antico e contemporaneo.

③ Passare dalla conservazione delle parti alla conservazione degli insiemi quali unità tipologiche irripetibili e RIUSABILI nella loro interezza è il tema di questa proposta.

Il neo-tipologico proposto per la scala metropolitana non solo difende, ma può elevare il valore in più sensi del TIPOLOGICO ANTICO.

Zagarolo, pensato come cellula completa in sé e integrata in funzionalità da una Polarità multifunzionale a 12 + 15 chilometri di distanza è una ottenibile realtà. Zagarolo abbandonato nella attuale prassi di difesa parziale e crescita burocraticamente complessa ma concettualmente elementale perderà interamente la sua fisionomia di antico insediamento.

E' implicita in questo schema la proposta di NON-CRESCITA degli organismi residenziali antichi

che hanno conservato una compattezza fisionomica.

La non-crescita significa mantenimento del carattere e non significa parzializzare, imbalsamare, ma dare una specifica nuova dimensione di valore alle caratteristiche positive esistenti.

④ Il movimento moderno in Architettura e una porzione di sciatteria collettiva ha permesso l'ANONIMATO, la non-eleganza nei pochi spazi costruiti per la Collettività.

La gente reagisce affollando, purtroppo quasi sterilmente, Piazza Navona, il Centro Storico.

Un tema nuovo da affrontare è lo SPAZIO SIMBOLICO riferente.

La grande assuefazione al VISIVO effimero sta creando bisogno di VISUALITA' FISSA, RIFERITA a valori affidabili.

La gente ha bisogno di SPAZIO COSTRUITO caricato di riferente; è una delle poche risorse che incollano, che riuniscono, che fanno sentire al gruppo di essere gruppo.

una Piazza di SPAGNA nella pianura tiberina?

Se serve, che sia.