



Università degli Studi di Cagliari

DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA
Ciclo XXIII

Dottorato Europeo

**L'evoluzione dialettica spazio-tempo
nella cultura del progetto urbano contemporaneo**

***L'évolution dialectique espace-temps
dans la culture du projet urbain contemporain***

Settore scientifico disciplinare di afferenza
ICAR-14

Presentata da: Fiammetta Sau

Coordinatore Dottorato: Prof. Antonello Sanna

**Tutor: Prof. Cesarina Siddi (UNICA)
Co-tutor: Prof. Cristiana Mazzoni (ENSAS)**

Esame finale anno accademico 2010 - 2011

Ai miei genitori e a Davide

Ringraziamenti

Questa tesi di dottorato è l'esito di un percorso di ricerca durato quattro anni che è stato condotto con passione ed entusiasmo in Italia, con una breve parentesi di approfondimento di circa quattro mesi in Francia, tra Strasburgo e Parigi.

Alla Professoressa Cesarina Siddi e alla Professoressa Cristiana Mazzoni va il mio primo sentito ringraziamento per aver sostenuto ed incoraggiato il mio percorso di ricerca.

In particolare, ringrazio Cesarina Siddi per aver condiviso la scelta del tema di ricerca e per avermi sostenuto nell'approfondimento della parte relativa al contesto italiano oltre che, dopo tanti anni di conoscenza reciproca, sfociati nell'esperienza di tesi di laurea, per avermi coinvolto in qualità di tutor didattico in una serie di attività, corsi universitari e workshop di progettazione internazionali in seno alla Facoltà di Architettura di Cagliari.

Ringrazio Cristiana Mazzoni per aver dimostrato grande interesse per il mio tema di ricerca, per avermi accolto presso il laboratorio AMUP/ENSAS dell'*École Nationale Supérieure de Strasbourg* e per avermi sostenuto nell'approfondimento della parte relativa al contesto francese.

Un ringraziamento speciale va al Professor Antonello Sanna, Preside della Facoltà di Architettura di Cagliari e Coordinatore della Scuola di Dottorato in Architettura e al Professor Enrico Alfonso Corti, il primo ad avermi fatto scoprire ed amare la composizione urbana ed architettonica, condividendo e sostenendo con entusiasmo l'esperienza condotta in Francia.

La mia riconoscenza va a Yannis Tsiomis, Professore in *Urban Design and Architecture* presso l'*École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette* e presso il laboratorio AMUP/ENSAS dell'*École Nationale Supérieure de Strasbourg*, a Rémi Papillault, Professore in *Architecture et Projet Urbain* presso l'*École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse* ed a Herman van Bergeijk, Professore in *Architectural History* presso la *Faculty of Architecture / TU Delft*, per aver accettato con entusiasmo di farmi da *referee* per la valutazione della mia tesi di dottorato.

Ringrazio le colleghe Elisa Serra e Valeria Piazza, con le quali ho condiviso l'esperienza della Scuola di Dottorato in Italia e alle quali mi lega una profonda amicizia. Un sentito ringraziamento va anche ai colleghi Barbara Cadeddu, Giovanni Battista Cocco e Luca Tuveri per aver condiviso l'esperienza didattica e progettuale nell'ambito di alcuni workshop, laboratori ed attività organizzati nell'ambito della Facoltà di Architettura di Cagliari.

Ringrazio le colleghe Luna D'Emilio, Francesca Fontana, Andreea Grigorowschi e Melanie Jaraj, dottorande presso l'*École Nationale Supérieure de Strasbourg*, con le quali ho condiviso l'esperienza della Scuola di Dottorato in Francia.

Ringrazio infine Chrystelle Robin per aver curato la traduzione, dall'italiano al francese, di parte della mia tesi.

Fiammetta Sau

1.0 L'evoluzione dialettica spazio-tempo: diversi sguardi	14
Abstract	15
1.1 Inquadramento teorico-disciplinare sul concetto di spazio-tempo	25
1.2 L'interdipendenza tra spazio e tempo: la città come oggetto di studio privilegiato	28
1.2.1 Spazio e tempo: convergenze	29
1.2.2 Spazio e tempo: divergenze	30
1.3 La città delle relazioni umane: il rapporto spazio-tempo	30
1.3.1 Strategie per l'analisi	32
1.3.2 Lo spazio e il tempo prima della modernità	34
1.3.3 Lo spazio e il tempo della modernità	38
1.3.4 Lo spazio e il tempo della contemporaneità	42
1.4 La città costruita: il rapporto spazio-tempo	44
1.4.1 La città prima della modernità	47
1.4.2 La città moderna	50
1.4.3 La città contemporanea	56
1.5 Il punto di vista della ricerca: il predominio del tempo sullo spazio	59
1.5.1 Il dibattito interdisciplinare in Francia sul concetto di tempo	60
1.5.2 Gli studi sociologici e geografici sul tempo	61
1.5.3 Gli studi architettonici ed urbanistici sul tempo	64
1.6 Conclusioni	71
Approfondimenti	74
01. Percorso filosofico-scientifico sul concetto di spazio-tempo	75
02. Il rapporto spazio-tempo nelle rappresentazioni cartografiche	78
03. Il rapporto spazio-tempo tra cubismo e futurismo	81
04. Percorso sociologico sul rapporto spazio-tempo	84
05. Kevin Lynch e il "tempo dello spazio": alla ricerca di un metodo	86
Riferimenti bibliografici	88

2.0 La cultura del progetto urbano contemporaneo	92
Abstract	93
2.1 Il dibattito teorico-disciplinare sulla cultura del progetto urbano	98
2.2 Il dibattito sul tempo delle città e sulla composizione urbana	100
2.2.1 Il dibattito in Francia	101
2.2.2 Il dibattito in Italia	105
2.3 L'emergenza della nozione di progetto urbano	106
2.3.1 Il dibattito in Francia	107
2.3.2 Il dibattito in Italia	111
2.4 Riflessioni sul tempo e sul progetto urbano in Francia	113
2.4.1 Le politiche temporali in Francia	113
2.4.2 Il progetto urbano come interazioni tra attori, scale e temporalità	114
2.5 Il dibattito sulla nozione di progetto metropolitano	116
2.5.1 La figura del "mosaico" come struttura di progetto	117
2.5.2 La gouvernance urbana come forma di progetto metropolitano	119
2.6 Conclusioni	123
Approfondimenti	125
01. L'eredità dell'analisi tipo-morfologica	126
02. La terza generazione dell'urbanistica in Italia	128
03. Il dibattito sul progetto urbano in Italia	130
Riferimenti bibliografici	134
3.0 Le politiche temporali urbane	138
Abstract	139
3.1 Le politiche temporali urbane: presupposti ed obiettivi	145
3.1.1 Presupposti generali alla base delle politiche temporali urbane	145
3.1.2 Obiettivi generali alla base delle politiche temporali urbane	147
3.2 Origine e diffusione delle politiche temporali in Europa	148
3.2.1 Le politiche temporali in Italia	151
3.2.2 Le politiche temporali in Francia	157
3.3 Le politiche temporali urbane: processi e metodi	159
3.3.1 L'Ufficio dei Tempi	159
3.3.2 Le banche del tempo	161
3.3.3 Il concetto di cronotopo e l'analisi cronotopica	163
3.4 Gli attori delle politiche temporali	167
3.5 Principali iniziative delle politiche temporali urbane in Italia e in Francia	168
3.5.1 Le politiche temporali nei progetti di rigenerazione/riqualificazione/rivitalizzazione urbana	172
3.5.2 Le politiche temporali nei progetti di mobilità e di trasporto	175
3.5.3 Le politiche temporali nella regolazione spazio-temporale dei servizi pubblici e privati	177
3.6 Conclusioni	180

Approfondimenti	187
01. I bandi regionali per la concessione dei contributi alle politiche urbane	188
02. La riqualificazione di via Claudia Augusta a Bolzano	190
03. La riqualificazione urbana e la rivitalizzazione sociale della piazza Redi a Pesaro	193
04. Il progetto "Coeur d'agglo" a Poitiers	195
05. La riqualificazione della piazza Jean-Jaurés a Saint-Denis	199
06. Il patto per la mobilità sostenibile del Comune di Bolzano	202
Riferimenti bibliografici	203
4.0 Le significazioni temporali del progetto urbano: il caso di Strasburgo	206
Abstract	207
4.1 Le significazioni temporali del progetto urbano: ipotesi ed oggetto della ricerca	213
4.2 Le significazioni temporali del progetto urbano a Strasburgo: introduzione	215
4.2.1 La scala globale: strutture spaziali e temporalità	216
4.2.1.1 Le strutture spaziali di superficie	218
4.2.1.2 Le strutture spaziali profonde	219
4.2.2 La scala intermedia: il tram, "colonna vertebrale" dei progetti urbani a Strasburgo	221
4.2.2.1 Il tempo della "rinascita": storia del tram a Strasburgo	223
4.2.2.2 Il tempo della "ricorrenza" e il tempo della "permanenza": dai fronti di Neudorf all'asse est-ovest	225
4.2.2.3 Il tempo della "congiunzione": il quartiere di Neuhof	236
4.2.2.4 Dal tempo dell'"attesa" al tempo del "divenire": la stazione e il suo quartiere	240
4.2.3 La scala locale: la piazza della stazione di Strasburgo	245
4.2.3.1 Il tempo nel concetto di progetto architettonico	246
4.2.3.2 La temporalità delle forme e la temporalità dei desideri	247
4.2.3.3 La composizione urbana come mezzo di dilatare l'istante che passa	247
4.2.3.4 Dalla composizione monumentale alla decomposizione funzionale	249
4.2.3.5 I progetti che fissano nuovi principi architettonici	250
4.3 Conclusioni	251
Approfondimenti	257
01. La geografia umana strutturale: il pensiero di Gilles Ritchot	258
02. Le strutture spaziali di superficie: elementi di morfogenesi urbana	260
03. Le strutture spaziali profonde: elementi di morfogenesi urbana	266
04. Il progetto Viaropa: da est ad ovest, Strasburgo in movimento	269
05. Lo studio semiotico della narrazione: Algirdas J. Greimas	276
06. La rete tranviaria a Strasburgo	278
07. Il quartiere della stazione di Strasburgo	280
08. La composizione della piazza della stazione a Strasburgo	282
09. La mobilità come motore di trasformazione della stazione e della piazza	287
Riferimenti bibliografici	289

5.0 Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani: il caso di Lille e Genova	292
Abstract	293
5.1 Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani	295
5.2 L'evento urbano in quanto espressione spazio-temporale di una moltitudine d'attori	297
5.2.1 Gli eventi, strumenti di "gouvernance" territoriale	297
5.2.2 Gli eventi, "evidenziatori" di approcci spaziali e temporali differenziati	299
5.3 L'evento, strumento di dominio dei tempi urbani	300
5.3.1 Costruire l'attesa e gestire l'urgenza	302
5.3.2 Capitalizzare sull'evento	304
5.3.3 Integrare l'evento con la storia urbana	305
5.4 Il dominio del tempo come strumento di dominio dello spazio	306
5.4.1 L'evento come elemento che concretizza la visione della città	306
5.4.2 Il dominio dello spazio per l'evento	307
5.5 Conclusioni	311
Approfondimenti	313
01. Gli eventi della contemporaneità	314
02. Il caso di Genova: le Colombiadi, il G8 e Genova Capitale della Cultura	317
03. Il caso di Lille: Lille 2004 e Lille 3000	321
04. Barcellona e Lisbona: i grandi eventi e la riorganizzazione del sistema urbano	324
05. Genova e Lille: città europee e capitali della cultura a confronto	326
06. La cultura del temporaneo	328
Riferimenti bibliografici	331
Conclusioni	334
Elenco degli acronimi	346
Crediti iconografici	348

Introduzione

L'interesse per la tematica della ricerca nasce dalla consapevolezza della sempre maggiore importanza attribuita dalle diverse discipline al concetto di tempo e al suo rapporto con l'evoluzione della città. La città, infatti, in quanto espressione fisica dei modi di vita della società, ha con il tempo molteplici rapporti: quello "lungo", della sua storia complessiva e della sua immagine nel tempo, e quello "breve", delle sue trasformazioni parziali e quotidiane.

La complessità del titolo della ricerca: "L'evoluzione dialettica spazio-tempo nella cultura del progetto urbano contemporaneo" induce necessariamente ad una scomposizione della sintassi della frase e ad una serie di riflessioni su alcune questioni.

La prima riflessione riguarda il rapporto tra lo spazio e il tempo e la sua evoluzione dialettica. L'attenzione nei confronti della "dimensione spazio-temporale" è stata tradizionalmente al centro di discipline come la filosofia e la fisica, ma anche la sociologia e le scienze sociali, la geografia, la letteratura e l'arte hanno mostrato un interesse tutt'altro che episodico per la tematica. Nel campo scientifico, è solo con Albert Einstein che viene superato definitivamente il pensiero aristotelico secondo il quale i concetti di spazio e di tempo sono concepiti come entità distinte. Conseguenza diretta della teoria della relatività ristretta è l'introduzione del concetto di "cronotopo", postulato dal matematico Eugène Minkowski, le cui teorie si basano non più sulla concezione di uno spazio a tre dimensioni (le coordinate cartesiane), ma su uno spazio a quattro dimensioni, di cui la quarta dimensione è costituita dal tempo. Questo induce, necessariamente, a considerare le due dimensioni come legate reciprocamente in maniera indissolubile. È tuttavia importante mettere in evidenza un duplice aspetto: mentre il tempo è quasi impossibile da concepire al di fuori degli attori e le strutture temporali ci appaiono solo attraverso i soggetti che "vivono" il tempo (il tempo misurabile non ha senso se non lo si accompagna al tempo soggettivo), lo spazio sembra essere dotato di una propria oggettività indipendente da questi. L'introduzione del tempo nella spazialità è un punto di partenza fondamentale per la ricerca, in quanto allontana definitivamente qualsiasi tentazione di ridurre lo spazio ad una "fotografia" della realtà sociale, non soltanto introducendovi a "forza" un elemento di dinamicità, ma soprattutto facendovi entrare, attraverso le diverse scansioni del tempo sociale, la complessità delle pratiche. Leggere i fenomeni spaziali secondo il punto di vista temporale sembra poter contribuire, dunque, al superamento di una concezione statica dello spazio in favore di una spazialità dinamica ed incentrata sull'attore.

La seconda riflessione, necessaria per comprendere il concetto di cultura del progetto urbano contemporaneo, concerne l'oggetto del progetto urbano, la città, al centro del dibattito multidisciplinare. Nella città contemporanea il concetto di spazio è profondamente mutato rispetto al passato e ai principi di universalità e della razionalità sono subentrate rappresentazioni mentali che fanno ricorso al contrasto e al conflitto, alla molteplicità e alla complessità. Ai termini chiari del racconto della città tradizionale, legati a ciò che è stabile, concreto e misurabile, si sono aggiunti i termini ibridi della città contemporanea, nella quale si riconoscono luoghi attraversati da pratiche diverse, con temporalità diverse e protagonisti diversi, senza alcuna regola definita. La morfologia della città non presenta più una struttura gerarchizzata, che si percorre in tutti i sensi, percepibile come un insieme, e diviene luogo della discontinuità, della eterogeneità, della frammentazione e della trasformazione interrotta, espressione di una nuova "forma del tempo". L'interpretazione della città contemporanea, nella quale i flussi temporali si intrecciano con configurazioni spaziali eterogenee e discontinue, diviene dunque così complessa da imporre la ricerca di metodi e pratiche che da un lato assumano la complessità come occasione e dall'altro restituiscano al tempo un ruolo fondamentale nell'orientare i ritmi della realtà sociale e della forma urbana. Secondo questa prospettiva, le discipline dell'urbanistica e dell'architettura, che tradizionalmente si sono occupate della città come oggetto dei loro interessi, si trovano oggi in grande difficoltà nel definire il proprio uso del tempo, dovendosi relazionare necessariamente con cose che cambiano con ritmi differenti: da una parte il tempo sempre più accelerato degli individui e della società, dall'altra il tempo più lento dello spazio fisico. Questo induce, necessariamente, ad un superamento della "cultura dell'essere", basata su una configurazione statica della città, a vantaggio di una "cultura del divenire", basata su una configurazione dinamica della città, che si fonda sul concetto di moto e di velocità.

La terza riflessione è inerente al concetto di cultura del progetto urbano contemporaneo. La nozione di "cultura del progetto", considerata nella sua accezione plurima, è fondamentale nel tentativo di comprendere le difficoltà del progetto urbano

intese, non tanto come capacità ad essere realizzato, quanto piuttosto a rispondere adeguatamente ai valori umani della società contemporanea. È necessario, in altre parole, capire come il progetto urbano possa integrare in sé la questione delle diversità culturali e dell'urbanità dei suoi diversi spazi, attraverso un approccio il più possibile aperto dove si intrecciano diverse scale spaziali, differenti temporalità e attori diversificati. Secondo questo punto di vista, utilizzare l'approccio del progetto urbano significa occuparsi dunque delle relazioni tra gli elementi costitutivi della città e affrontare la questione in modo dinamico e relativamente reversibile. Significa avere un approccio "adattivo", in grado di trovare la giusta soluzione volta per volta, piuttosto che ricercarla in strategie applicative di concetti astratti rispetto all'oggetto, la città. In questo senso, esso non può essere considerato come una risposta universale ed univoca, ma può essere soltanto una delle possibili risposte alle questioni che riguardano le permanenze e le trasformazioni che in essa si possono operare. L'approccio al progetto urbano è una pratica relativamente recente. La necessità di ricercare "possibili modi" per affrontare il progetto urbano contemporaneo e la conseguente rivisitazione critica degli strumenti che concorrono alla sua costruzione ha profondamente segnato il dibattito disciplinare negli ultimi decenni, in Italia e in Francia. Tuttavia, mentre nel contesto francese viene caratterizzato da una sua più totale autonomia, sia dalla pianificazione e dall'urbanistica che dall'architettura, in Italia l'uso della locuzione "progetto urbano" è ancora fortemente legata agli strumenti urbanistici, mostrando come la legittimazione del progetto urbano, come tecnica autonoma e strettamente correlata, è stata condotta non senza difficoltà ed incertezze.

È stato precedentemente affermato che la lettura dei fenomeni spaziali secondo il punto di vista temporale sembra poter contribuire al superamento di una concezione statica dello spazio in favore di una spazialità dinamica ed incentrata sull'attore. Il predominio del tempo sullo spazio, inteso come capacità da parte del tempo di organizzare, trasformare e disegnare lo spazio, diventa la chiave di lettura della ricerca. Non si tratta di negare il legame indissolubile tra lo spazio e il tempo, né di stabilire un rapporto di corrispondenza biunivoca tra le due dimensioni (spazio e tempo sono tra loro così fortemente solidali da poter essere utilizzati in modo interscambiabile, l'uno per simboleggiare l'altro), ma di attribuire una priorità di lettura delle due dimensioni: il tempo diventa il protagonista del mutamento attraverso il quale "leggere" i fenomeni spaziali. Questa riflessione rappresenta l'obiettivo della ricerca.

Quando si affronta una problematica come quella oggetto della presente ricerca, la scelta dei casi studio si presenta come una operazione tutt'altro che semplice, per diversi motivi: innanzitutto, una ricerca basata su presupposti pressoché teorici trova difficoltà a far emergere riscontri pratici e operativi; la ricchezza dei contributi sul tema offerti da varie discipline come la sociologia, la geografia, la filosofia, per citarne alcune, non trova lo stesso riscontro tra le discipline prettamente architettoniche ed urbanistiche che, in molti casi, nascondendosi dietro la genericità del tema, non giungono a risultati concreti, anche solo dal punto di vista teorico; infine, la scelta di aver approfondito il dibattito teorico-disciplinare in Italia e in Francia ha fatto emergere differenze non trascurabili tra i due paesi, sia dal punto di vista culturale che dell'organizzazione socio-politica, aspetto che, in un campo come quello della gestione del territorio, non è affatto marginale.

La scelta dei casi studio si è basata principalmente su tre fattori: la scelta di fonti, contributi e ricerche con una valenza prettamente scientifica e con uno sguardo il più possibile multidisciplinare; la scelta di operare un confronto, per quanto possibile, tra l'Italia e la Francia (questo confronto è stato possibile in due casi su tre); la scelta di collocare cronologicamente tali casi studio intorno alla metà del primo decennio del XXI secolo. Quest'ultimo aspetto è stato determinato principalmente da due motivi: da una parte, la più semplice reperibilità delle fonti e dei contributi, dall'altra parte, la possibilità di far emergere, quando possibili, gli esiti delle azioni condotte.

Nello specifico, nel caso studio "Le politiche temporali urbane", come il termine stesso indica, l'attenzione nei confronti della dimensione del tempo è prioritaria e si basa sull'idea che sia possibile migliorare la qualità di vita dei cittadini, oltre che favorire l'uguaglianza, intesa secondo la nozione più ampia di coerenza sociale. Tale caso studio si inserisce all'interno del dibattito teorico-disciplinare sul tempo delle città sviluppatosi in Italia, a partire dalla metà degli anni '80, e diffusosi in Francia e nel resto dell'Europa fino ai nostri giorni.

Le difficoltà incontrate in Italia relativamente alla legittimazione del progetto urbano, come tecnica autonoma e indipendente, hanno determinato l'inserimento della dimensione temporale all'interno degli strumenti urbanistici, con l'obiettivo principale di attuazione di una politica in termini di regolazione oraria. Tuttavia, esiste un aspetto interessante all'interno di questa riflessione ed è legato alla nozione di "urbanistica dei tempi o urbanistica temporale", con la quale si intende un concorso di azioni di natura temporale e di azioni di natura spaziale, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali degli usi, che costituisce un nuovo strumento per l'urbanistica, di tradizione prettamente spaziale.

La ricerca, spaziando tra il panorama italiano e quello francese, mostra come, a partire dall'uso temporale dei luoghi e prestando attenzione alle dimensioni antropologiche e storiche degli stessi, sia possibile indurre una trasformazione dello spazio in termini di rigenerazione, riqualificazione e rivitalizzazione, anche economica, di interi quartieri e spazi pubblici urbani, segnando il passaggio da una politica basata su un'ottica oraria ad una politica basata su un'ottica temporale, espressione di una maggiore complessità, anche spaziale. La costruzione di questo caso studio si è basata principalmente su alcuni studi di natura scientifica condotti, in Italia, da Sandra Bonfiglioli e da diversi gruppi di ricerca in seno soprattutto al Politecnico di Milano e, in Francia, da René Kahn nell'ambito dell'Università di Strasburgo e da Jean-Yves Boulin nell'ambito del *Centre National de la recherche scientifique* (CNRS) e dell'*Institut de recherches en sociologie, économie et science politique* (IRISES) dell'Università Paris-Dauphine.

Il caso studio "Le significazioni temporali del progetto urbano", relativo alla città di Strasburgo, come indica il termine utilizzato, propone una lettura semiotica, cioè basata sui segni, dello spazio urbano della città, secondo due prospettive complementari. Da una parte, la temporalità può essere concepita come una "durata", la quale implica una misura del tempo e una sua segmentazione in differenti sequenze temporali. D'altra parte i tempi possono essere concepiti come "valore", che implica un carico semantico di cui sono portatrici le sequenze temporali, conferendo ai tempi del progetto e ai tempi della città significazioni molteplici. Lo studio delle temporalità secondo queste due prospettive complementari ha permesso di ragionare su tre scale spaziali: la "scala globale" dello spazio dell'agglomerato di Strasburgo, la "scala intermedia" dei quartieri e delle diverse parti della città ed infine la "scala locale" della stazione e della sua piazza. Tale caso studio si inserisce all'interno del dibattito teorico-disciplinare sul progetto urbano sviluppatosi in Francia a partire dall'inizio del XXI secolo e fa parte di una raccolta di ricerche, finanziate dal *Plan Urbanisme Construction Architecture* (PUCA), e realizzata sotto la direzione scientifica di Yannis Tsiomis.

Il concetto di spazialità dinamica di cui si è parlato precedentemente, che emerge dalla lettura dei fenomeni spaziali secondo il punto di vista temporale, compare in questo caso con forza nello studio delle temporalità alla scala globale. In tal caso, la ricerca fa riferimento ad alcuni modelli di "morfogenesi urbana" che si basano sulle teorie della "geografia umana strutturale" postulate da Gilles Ritschot. Il ricorso a tale modello, che si può definire come il processo che consiste nel creare delle forme, è utilizzato correntemente nelle scienze naturali e in biologia. Applicando tale modello allo studio dello spazio urbano, è possibile dimostrare che, come gli organismi viventi, le città si sviluppano sulla base di "gradienti morfogenetici", assi strutturanti rappresentativi delle traiettorie e dunque dei percorsi che gli individui compiono all'interno dello spazio urbano. Tale modello rappresenta un tentativo di colmare le insufficienze del modello radiocentrico classico.

Il caso studio "Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani: il caso di Lille e Genova" è incentrato sulla nozione di "grande evento" che si configura come uno strumento di intervento non convenzionale sul territorio, idoneo a produrre un'accelerazione della sua trasformazione, sia in termini temporali che spaziali, e portatore di crescita e sviluppo urbano. L'esperienza condotta in alcune città, come Barcellona o Lisbona, ha dimostrato come i grandi eventi siano stati capaci di innescare, a diverso titolo, processi di rigenerazione urbana.

Nella convinzione che l'evento possa essere considerato come uno strumento di dominio del tempo urbano da parte degli attori locali coinvolti, poiché esso impone delle priorità di trasformazione e di pianificazione, tale dominio del tempo può essere decifrato in base a quattro registri pratico-temporali, secondo gli studi condotti da Reinhart Koselleck sulle caratteristiche storicizzate delle differenti esperienze temporali e delle loro strutture. Sintetizzando il pensiero di Koselleck,

l'evento, prima della sua realizzazione, è il futuro che comanda il presente attraverso due registri pratico-temporali: l'attesa e l'urgenza. L'attesa rappresenta la preparazione dell'evento, la mobilitazione generale di risorse umane e finanziarie volta alla sua realizzazione. Essa si trasforma in urgenza nel momento in cui si prende coscienza dell'imminenza della scadenza dell'evento. Dopo che l'evento si è concluso, si concretizzano altri due registri pratico-temporali: il bisogno di capitalizzare sull'evento, farlo durare, prolungarne gli effetti e, infine, la sua introduzione come elemento della storia della città e delle sue trasformazioni. L'evento, collocato così all'interno di un racconto della città, assume una dimensione che si pone oltre il tempo dell'effimero. Il dominio del tempo urbano, secondo i quattro citati registri temporali, costituisce un vettore di dominio anche dello spazio e delle sue trasformazioni. Il caso studio analizza le trasformazioni che le città di Genova e Lille, Capitali Europee della Cultura nel 2004, hanno subito nel tempo e si fonda sull'analisi degli eventi organizzati all'interno delle due città: l'Esposizione Colombiana (1992), il G8 (2001) e "Genova 2004" per la città di Genova, e "Lille 2004" e "Lille 3000" per la città di Lille. La costruzione di questo caso studio si è basata principalmente su alcuni studi di natura scientifica condotti da Maria Gravari-Barbas e Sébastien Jacquot, dell'Università di Angers, sulla "città evenemenziale" o da Robert Palmer nell'ambito della ricerca *"European Cities and Capitals of Culture"*.

La struttura della ricerca rispecchia l'esigenza di interrelare il tema generale con i tre casi studio. Essa si articola secondo cinque capitoli. I primi due capitoli, a carattere generale, mettono in evidenza la letteratura, il dibattito e lo stato dell'arte intorno al rapporto spazio-tempo e alla cultura di progetto urbano contemporaneo. I tre capitoli successivi sono dedicati all'analisi dei tre casi studio precedentemente citati. Ogni capitolo, strutturato in paragrafi e sottoparagrafi, è preceduto da un abstract (in italiano e in francese) e si chiude con alcune schede di approfondimento e con i riferimenti bibliografici. La scelta di aver collocato le schede di approfondimento alla fine di ciascun capitolo non coincide con il voler attribuire una minore importanza a queste parti, talvolta essenziali per acquisire una consapevolezza e una conoscenza più esaustiva dell'argomento, avendo piuttosto la finalità, data la vastità e la complessità dei contenuti trattati, di non far perdere le fila del discorso e di cogliere in maniera più efficace il senso del ragionamento. Il materiale bibliografico¹ consultato si articola in: testi e libri; riviste e periodici; rapporti di ricerca e gruppi di lavoro; atti di convegni; tesi di laurea e di dottorato; legislazione; siti internet.

Capitolo 1: "L'evoluzione dialettica spazio-tempo: diversi sguardi"

Dopo aver inquadrato da un punto di vista teorico-disciplinare il concetto di spazio-tempo e dalla considerazione della città come relazione necessaria fra forme costruite e forme sociali, la ricerca tenta di indagare, analizzare e approfondire il rapporto spazio-tempo, compiendo un tentativo di separazione tra le discipline che tradizionalmente si sono occupate della città delle relazioni umane (in particolare la sociologia e la geografia) e quelle che si sono tradizionalmente occupate della città costruita (l'urbanistica e l'architettura). Tale separazione nasce dalla necessità di far emergere i punti di vista delle varie discipline in merito al rapporto spazio-tempo. Il percorso si attua individuando tre intervalli temporali: la città fino alla modernità, la città della modernità e la città contemporanea. La ricerca giunge ad una personale interpretazione del rapporto spazio-tempo e alla definizione del punto di vista della ricerca, che spiegherà le scelte e gli orientamenti della successiva trattazione. Per coerenza di metodologia adottata, la costruzione del punto di vista della ricerca, collocato all'interno del dibattito contemporaneo, avverrà considerando come discipline di riferimento le stesse che sono state individuate nella prima parte della trattazione, ovvero la sociologia e la geografia da una parte, e l'urbanistica e l'architettura dall'altra parte.

¹ Il materiale bibliografico è stato reperito, in Italia, presso le biblioteche delle Facoltà di Architettura, di Ingegneria, di Scienze Politiche di Cagliari e della Facoltà di Scienze Umane di Genova, ed inoltre presso le biblioteche Universitaria, Provinciale e Comunale di Cagliari; in Francia, presso le biblioteche dell'*École Nationale Supérieure d'Architecture* di Paris-Belleville, di Paris-Malaquais, di Paris-La Villette, a Parigi, e presso la biblioteca dell'*École Nationale Supérieure d'Architecture* di Strasburgo, oltre che presso le biblioteche del *Centre de Documentation de l'Urbanisme, Pavillon de l'Arsenal* e *Centre Pompidou* di Parigi.

Capitolo 2: "La cultura del progetto urbano contemporaneo"

Dopo aver esplicitato le ipotesi della ricerca riguardo il concetto di progetto urbano, essa si sforza di delineare l'evoluzione del dibattito teorico-disciplinare, in Italia e in Francia, a partire dalla teoria tipo-morfologica elaborata in Italia negli anni '60, fino ad arrivare al dibattito contemporaneo francese sul concetto di progetto metropolitano. Tale riflessione è stata condotta considerando come chiave di lettura il concetto di tempo, considerato come fattore determinante nella costruzione della città. La ricerca si sviluppa secondo alcune tappe. Si concentra innanzitutto sul dibattito riguardo il tempo delle città e la composizione urbana, emerso in Italia e in Francia a seguito delle ricerche sulla tipologia edilizia e sulla morfologia urbana. Le riflessioni sulla composizione urbana sono risultate indispensabili alla pratica del "progetto urbano". La ricerca tenta allora di far emergere quali orientamenti hanno caratterizzato i due paesi: mentre in Francia tale pratica ha mostrato una sua più totale autonomia, sia dalla pianificazione e dall'urbanistica che dall'architettura, in Italia risulta ancora fortemente legata agli strumenti urbanistici. La ricerca si concentra infine su alcune esperienze e pratiche di ricerca condotte in Francia a partire dal XXI secolo, mostrando come l'attenzione nei confronti della dimensione temporale assuma una portata sempre maggiore e come il dibattito degli ultimi anni si stia concentrando sulle questioni legate alla trasformazione del territorio metropolitano e sulle modalità attraverso le quali definire il progetto urbano su grande scala.

Capitolo 3: "Le politiche temporali urbane"

Dopo aver definito quali sono i presupposti e gli obiettivi generali delle politiche temporali, tentando di approfondire le interazioni tra fattori economici, sociali, culturali e politici che ne hanno stimolato la nascita, la ricerca compie il tentativo di spiegare le modalità attraverso le quali le politiche temporali si sono costituite e diffuse nei diversi paesi europei, ponendo un accento particolare sul caso italiano e su quello francese. Il confronto tra la realtà italiana e quella francese costituirà il filo conduttore di tutto il capitolo. La ricerca prosegue con un approfondimento sulle forme istituzionali generate dalle politiche temporali (l'Ufficio dei Tempi e le Banche del Tempo), sugli strumenti di lettura e rappresentazione della realtà spazio-temporale (le analisi e le carte cronotopiche) e sull'esplicitazione degli attori coinvolti. La trattazione si conclude con una panoramica tra le principali iniziative condotte e realizzate, con l'approfondimento di tre aspetti, comuni alla realtà italiana e francese: i progetti di rigenerazione, riqualificazione e rivitalizzazione urbana; i progetti di mobilità e trasporto; la regolazione spazio-temporale dei servizi pubblici e privati. La scelta di approfondire alcuni temi rispetto ad altri risiede nel tentativo di fare emergere tutti quei casi nei quali le temporalità influiscono in maniera determinante e strutturale sulle trasformazioni spaziali.

Capitolo 4: "Le significazioni temporali del progetto urbano: il caso di Strasburgo"

Dopo aver esplicitato le ipotesi e l'oggetto della ricerca, lo studio delle temporalità del progetto urbano della città di Strasburgo si concentra su tre scale spaziali: la "scala globale" dello spazio dell'agglomerato di Strasburgo, la "scala intermedia" dei quartieri e delle diverse parti della città ed infine la "scala locale" della stazione e della sua piazza. Per lo studio delle temporalità alla scala globale, la ricerca si concentra sull'analisi delle "strutture spaziali di superficie", relative ai tessuti urbani e delle "strutture spaziali profonde", organizzatrici della totalità urbana; relativamente alla scala intermedia, la ricerca analizza i quartieri e le porzioni della città di Strasburgo a partire dal progetto della rete tranviaria, "colonna vertebrale" del territorio di Strasburgo, proponendo una carrellata di progetti che stabiliscono un rapporto, diretto od indiretto, prossimo o più distante, con il progetto urbano della tranvia; infine lo studio delle temporalità alla scala locale della piazza della stazione si basa sulla cernita dei differenti progetti elaborati a partire dal 1875 fino ad oggi, per ciascuno dei quali è stato approfondito il concetto di progetto architettonico e di composizione urbana della piazza della stazione e, al fine di delineare i criteri di qualità di tale piazza, si è cercato di comprendere le differenze tra le trasformazioni che si sono succedute nel tempo, dal punto di vista dei loro effetti sul quadro dell'uso.

Capitolo 5: "Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani: il caso di Lille e Genova"

Dopo aver definito il concetto di "grande evento" e la sua importanza come strumento di intervento idoneo a produrre un'accelerazione della sua trasformazione e portatore di crescita e sviluppo urbano, la ricerca analizza gli eventi organizzati all'interno di due città: Genova e Lille, Capitali Europee della Cultura nel 2004, attraverso un'operazione di sovrapposizione tra le implicazioni spaziali degli eventi (luoghi di svolgimento e relative trasformazioni) e le implicazioni temporali (tempi di svolgimento, tempi di gestione delle fasi precedenti e successive, etc.). Partendo dal presupposto che l'evento possa essere considerato come uno strumento di dominio del tempo urbano da parte degli attori locali coinvolti, esso può essere decifrato in base a quattro registri pratico-temporali postulati da Reinhart Koselleck: l'attesa e l'urgenza (prima della realizzazione dell'evento), la capitalizzazione sull'evento e la sua introduzione come elemento della storia della città e delle sue trasformazioni (dopo la realizzazione dell'evento). La ricerca compie allora un tentativo di analizzare gli eventi urbani che si sono succeduti nelle due città attraverso questi quattro registri pratico-temporali, nella convinzione che il dominio del tempo urbano, secondo i quattro citati registri temporali, costituisca un vettore di dominio anche dello spazio e delle sue trasformazioni.

L'intérêt pour le sujet de la recherche naît de la prise de conscience de l'importance croissante attribuée par les différentes disciplines à la notion du temps et à sa relation avec l'évolution de la ville. En effet, la ville, en tant que manifestation physique des modes de vie de la société, a de nombreux rapports avec le temps : le « temps long », c'est-à-dire le temps de l'histoire dans son intégralité et de l'image dans le temps, et le « temps court », à savoir le temps des transformations partielles et quotidiennes. La complexité du titre de la recherche : « L'évolution dialectique spatio-temporelle dans la culture du projet urbain contemporain » conduit nécessairement à une décomposition de la structure de la phrase et à une série de réflexions sur certaines questions. La première réflexion concerne la relation entre l'espace et le temps et son évolution dialectique. L'intérêt porté à la « dimension spatio-temporelle » a été traditionnellement au centre de disciplines comme la philosophie et la physique, mais d'autres disciplines s'y sont également intéressées, comme la sociologie et les sciences sociales, la géographie, la littérature et l'art, d'une façon tout autre qu'épisodique. Pour la science, c'est seulement avec Albert Einstein que l'aristotélisme, pensée selon laquelle les concepts d'espace et de temps sont conçus comme des entités distinctes, est définitivement révolu. Une des conséquences directes de la théorie de la relativité est l'introduction du concept de « chronotope », avancé par le mathématicien Eugène Minkowski, dont les théories ne se basent plus sur la conception d'un espace tridimensionnel (les coordonnées cartésiennes) mais s'appuient sur un espace à quatre dimensions, dont la quatrième dimension est constituée par le temps. Cela conduit nécessairement à considérer les deux dimensions inextricablement liées l'une à l'autre. Cependant il est important de souligner un double aspect : tandis qu'il est pratiquement impossible d'imaginer le temps en dehors des acteurs, car les structures temporelles ne nous apparaissent que grâce aux sujets qui « vivent » le temps (le temps mesuré n'a de sens que si il est accompagné par le temps subjectif), l'espace semble quant à lui être doté de sa propre objectivité, indépendante de ces derniers. L'introduction du temps dans la spatialité est un point de départ fondamental, car elle supprime définitivement toute tentation de réduire l'espace à une simple photographie de la réalité sociale, non seulement en insérant par « force » un élément dynamique, mais surtout en introduisant, à travers les différents rythmes du temps social, la complexité des pratiques. Observer les phénomènes spatiaux du point de vue temporel semble donc être en mesure de contribuer au dépassement d'une conception statique de l'espace en faveur d'une spatialité dynamique et axée sur le sujet.

La seconde réflexion, nécessaire pour comprendre le concept de culture du projet urbain contemporain, se rapporte à l'objet du projet urbain, c'est-à-dire la ville, au centre du débat pluridisciplinaire. Dans la ville contemporaine, la notion d'espace a évolué au cours de l'histoire et profondément changé, et les principes d'universalité et de rationalité ont été remplacé par des représentations mentales qui font appel au contraste et au conflit, à la multiplicité et à la complexité. Aux définitions claires de la description de la ville traditionnelle, liées à ce qui est stable, concret et mesurable, se sont ajoutés des termes hétéroclites de la ville contemporaine, dans laquelle se reconnaissent des lieux traversés par différentes écoles, avec des temporalités et des protagonistes différents, sans aucune règle définie. La morphologie de la ville ne se présente plus comme une structure hiérarchisée qui se parcourt dans tous les sens et est perçue comme un ensemble, mais elle devient le lieu de la discontinuité, de l'hétérogénéité, de la fragmentation et de la transformation interrompue, expression d'une nouvelle « forme du temps ». L'interprétation de la ville contemporaine, dans laquelle les flux temporels s'entrecroisent avec des configurations spatiales hétérogènes et discontinues, devient donc tellement complexe qu'il est alors nécessaire d'imposer la recherche de méthodes et de pratiques qui assument, d'une part, la complexité comme une opportunité et, d'autre part, rendent au temps un rôle fondamental dans l'orientation des rythmes de la réalité sociale et de la forme urbaine.

Selon cette perspective, les disciplines de l'urbanisme et de l'architecture, qui traditionnellement se sont occupées de la ville comme d'un objet d'intérêt propre, se trouvent aujourd'hui en difficulté dans la définition de leur propre utilisation du temps, devant se confronter avec des éléments qui évoluent à des rythmes différents : d'un côté, le temps de plus en plus rapide des individus et de la société, de l'autre côté le tempo plus lent de l'espace physique.

Cela entraîne nécessairement à dépasser la « culture de l'être » basée sur une configuration statique de la ville, pour bénéficier d'une « culture du devenir », basée sur une configuration dynamique de la ville qui se fonde sur le concept du mouvement et de la vitesse.

La troisième réflexion est inhérente au concept de culture du projet urbain contemporain. La notion de « culture du projet », considérée dans le sens large du terme, est fondamentale pour tenter de comprendre les difficultés propres du projet urbain, non seulement dans la capacité à être réalisé, mais surtout dans la capacité de répondre d'une manière adéquate aux valeurs humaines de la société contemporaine.

Il est indispensable, en d'autres termes, de comprendre comment l'aménagement urbain soit capable d'intégrer en soi la question des diversités culturelles et de l'urbanisme dans ses différents espaces, à travers une approche la plus ouverte possible où se mêlent différentes échelles spatiales, différentes temporalités et différents acteurs. Selon ce point de vue, utiliser l'approche du projet urbain signifie donc s'occuper des relations entre les éléments constitutifs de la ville et affronter la question dans un registre dynamique et relativement réversible. Cela signifie avoir une approche « adaptée », capable de trouver la bonne solution à chaque fois, plutôt que de la rechercher dans les stratégies d'application de concepts abstraits par rapport à l'objet, la ville. Dans ce sens, le territoire urbain ne peut pas être considéré comme une réponse universelle et unique, mais il peut seulement être l'une des réponses possibles aux questions concernant les permanences et les transformations qui peuvent fonctionner. L'approche par le projet urbain est une méthode relativement récente. La nécessité de rechercher des « moyens possibles » pour affronter le projet urbain contemporain et la conséquente révision critique des instruments qui contribuent à sa construction a profondément marqué, depuis des dizaines d'années, le débat dans cette discipline, en Italie et en France. Cependant, tandis que le contexte français est caractérisé par sa totale autonomie, aussi bien par l'urbanisme que par l'architecture, en Italie l'utilisation de l'expression « projet urbain » reste encore fortement attachée aux outils urbanistiques, montrant comment la légitimité du projet urbain, en tant que technique autonome et étroitement liée, n'a pas été conduite sans difficultés et incertitudes.

Il a été précédemment affirmé que la lecture des phénomènes spatiaux du point de vue temporel semble pouvoir contribuer à surmonter une conception statique de l'espace en faveur d'une spatialité dynamique et centrée sur l'acteur. La domination du temps sur l'espace, considérée comme la capacité de la part du temps d'organiser, de transformer et de dessiner l'espace, devient la clé de lecture de la recherche. Il ne s'agit pas de nier le lien indissoluble entre l'espace et le temps, ni d'établir une relation de correspondance univoque entre les deux dimensions (l'espace et le temps sont tellement liés l'un à l'autre qu'ils peuvent être utilisés d'une manière interchangeable), mais bien d'attribuer une priorité de lecture des deux dimensions : le temps devient le protagoniste du changement à travers lequel « observer » les phénomènes spatiaux. Cette réflexion représente le but de la recherche.

Lorsque une problématique telle que l'objet de la présente recherche est affrontée, le choix des études de cas se révèle être une opération qui n'est pas si simple, et ce pour plusieurs raisons : tout d'abord, il est difficile, dans une recherche basée sur des hypothèses presque toujours théoriques, de trouver des exemples pratiques et concrets ; la richesse des références sur le thème offerte par différentes disciplines comme la sociologie, la géographie, la philosophie, pour n'en nommer que quelques-unes, ne trouve pas le même intérêt dans les disciplines exclusivement architecturales et urbaines qui, dans de nombreux cas, se cachent derrière la nature générique du sujet, sans arriver à des résultats concrets, ni du point de vue pratiques ni du point de vue théorique ; et enfin, le choix d'avoir approfondi le débat théorico-disciplinaire en Italie et en France a révélé des différences significatives entre les deux pays, aussi bien au niveau culturel qu'au niveau de l'organisation sociopolitique, un aspect qui, dans un domaine comme celui de la gestion du territoire, est loin d'être marginal.

Le choix des études de cas se basent principalement sur trois facteurs : le choix des sources, des références et des recherches avec un lien exclusivement scientifique et avec un regard le plus possible pluridisciplinaire ; en choisissant de faire une comparaison, pour autant qu'elle soit envisageable, entre l'Italie et en France (cette comparaison a été possible dans deux cas sur trois) ; le choix d'exposer chronologiquement ces études de cas autour du milieu de la première décennie du XXIème siècle. Ce dernier aspect a été principalement déterminé par deux raisons : d'une part, à cause de la facilité dans la recherche des sources et des références, et d'autre part, la possibilité de mettre en évidence, lorsque cela était faisable, les résultats des actions menées.

Plus précisément, dans l'étude du cas « Les politiques temporelles urbaines », comme le terme même l'indique, l'attention portée à la dimension du temps est une priorité et se base sur l'idée qu'il soit possible d'améliorer la qualité de vie des citoyens, ainsi que d'encourager l'égalité, dans le sens de la notion la plus large de cohérence sociale. Cette étude de cas fait partie du débat théorico-disciplinaire sur le temps des villes qui s'est développé en Italie, à partir de la moitié des années 1980, et s'est étendu à la France et dans le reste de l'Europe jusqu'à aujourd'hui. Les difficultés rencontrées en Italie, relatives à la légitimité de la conception urbaine, en tant que technique autonome et indépendante, ont déterminé l'insertion de la dimension temporelle dans les conceptions urbanistiques, avec l'objectif principal de mettre en œuvre une politique en matière de réglementation horaire.

Cependant, il existe, à l'intérieur même de cette réflexion, un aspect intéressant qui est liée à la notion d'« urbanisme des temps ou urbanistique temporelle » (c'est à dire par l'aide d'actions de nature temporelle et spatiale, élaborées à partir des caractéristiques temporelles des habitudes) qui constitue un nouvel instrument pour l'urbanisme, de tradition principalement spatiale. La recherche, explorant le panorama italien et le panorama français, montre que, à partir des habitudes temporelles des lieux et en accordant une attention particulière aux dimensions anthropologiques et historiques de ces lieux, il est possible d'inciter une transformation de l'espace en termes régénération/requalification/revitalisation urbain, notamment économique, de quartiers entiers et d'espaces publics urbain, marquant le passage d'une politique basée sur une perspective en matière d'horaires à une politique fondée sur une perspective temporelle, expression d'une plus grande complexité, également spatiale. La construction de cette étude de cas s'appuie principalement sur des études de nature scientifique menée en Italie, par Sandra Bonfiglioli et par différents groupes de recherche surtout à l'école d'architecture Politecnico de Milan, et en France, par René Kahn dans le cadre de l'Université de Strasbourg et par Jean-Yves Boulin dans le cadre du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) et de l'Institut de recherches en sociologie, économie et la science politique (IRISES) de l'Université de Paris-Dauphine.

L'étude de cas « Les significations temporelles du projet urbain » sur la ville de Strasbourg, et comme le terme utilisé l'indique dans le titre, offre une lecture sémiotique, c'est-à-dire basée sur des signes, de l'espace urbain de la ville, selon deux perspectives complémentaires. D'une part, la temporalité peut être considérée comme une « durée », ce qui implique une mesure du temps et sa segmentation en différentes séquences temporelles. D'autre part, les temps peuvent être conçus comme une « valeur », ce qui implique une charge sémantique dont sont porteurs les séquences temporelles, conférant aux temps du projet et aux temps de la ville des significations multiples.

L'étude de la temporalité, selon ces deux perspectives complémentaires, a permis de concevoir trois échelles spatiales : l'« échelle globale » de l'espace et de l'agglomération de Strasbourg, l'« échelle intermédiaire » des quartiers et des différentes parties de la ville et enfin l'« échelle locale » de la gare et de la place de la gare. Cette étude de cas s'insère dans le cœur du débat théorico-disciplinaire sur le projet urbain développé en France depuis le début du XXIème siècle ; cette étude fait également partie de un ensemble de recherches financé par le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) et réalisé sous la direction scientifique de Yannis Tsiomis. Le concept de spatialité dynamique, qui a été abordé précédemment et qui émerge de la lecture des phénomènes spatiaux selon le point de vue temporel, apparaît et prédomine dans l'étude de la temporalité à l'échelle globale. Dans ce cas, la recherche se réfère à certains modèles de « morphogenèse urbaine » qui se basent sur les théories de la « géographie humaine structurelle » proposés par Gilles Rithot. Le recours à ce modèle, qui peut être défini comme le processus qui consiste à créer des formes, est actuellement utilisé dans les sciences naturelles et en biologie. En appliquant ce modèle à l'étude de l'espace urbain, il est possible de démontrer que, tout comme les organismes vivants, les villes se développent sur la base de « gradients morphogénétiques », c'est-à-dire sur des axes structurant représentatifs des trajectoires et donc de parcours effectués par les individus dans l'espace urbain. Ce modèle permet de surmonter les lacunes du modèle radiocentrique classique.

L'étude du cas « Le grand événement comme instrument de légitimation des projets urbains : le cas de Lille et de Gênes » est centré sur la notion de « grand événement » qui est conçu comme un outil d'intervention non conventionnel sur le territoire, apte à produire une accélération de sa transformation, aussi bien en terme temporel que spatial, et porteur de croissance et de développement urbain. L'expérience menée dans certaines villes, comme Barcelone ou bien Lisbonne, a montré à

quel point les grands évènements avaient été capables de déclencher, de différentes façons, des processus de régénération urbaine. L'évènement peut être considéré comme un outil de maîtrise du temps urbain par les acteurs locaux, puisqu'il impose des priorités d'aménagement et de planification ; cette maîtrise du temps peut se traduire par quatre registres pratico-temporels, selon des études menées par Reinhart Koselleck sur les caractéristiques historiques des différentes expériences temporelles et leurs structures. Résumant la pensée de Koselleck, avant sa réalisation l'évènement est un avenir qui commande le présent à travers deux registres pratico-temporels : l'attente et l'urgence. L'attente représente la préparation de l'évènement, la mobilisation générale des ressources humaines et financières visant à sa réalisation. Elle se transforme en urgence lors de la prise de conscience de la rapidité de l'échéance de l'évènement. Une fois que l'évènement est terminé, deux autres registres pratico-temporels se concrétisent : la nécessité de capitaliser sur l'évènement, de le faire durer, d'en prolonger les effets et, enfin, de l'introduire comme élément de l'histoire de la ville et de ses transformations ; l'évènement, ainsi intégré à l'histoire de la ville, assume une dimension qui va au-delà du temps de l'éphémère.

La maîtrise du temps urbain, selon les quatre registres temporels cités ci-dessus, est également un vecteur de maîtrise de l'espace et de ses transformations. La recherche analyse les transformations que les villes de Gênes et Lille, Capitales Européennes de la Culture en 2004, ont subi dans le temps, et se fonde sur l'analyse des évènements organisés dans les deux villes : l'Exposition Colombienne (1992), le G8 (2001) et « Gênes 2004 » pour la ville de Gênes et « Lille 2004 », « Lille 3000 » pour la ville de Lille. La construction de cette étude de cas s'est appuyée principalement sur certaines études de nature scientifique conduites par Maria Gravari-Barbas et Sébastien Jacquot, de l'Université d'Angers, sur la « ville événementielle » et par Robert Palmer dans le cadre de la recherche « European Cities and Capitals of Culture ».

La structure de la recherche reflète la nécessité de mettre en corrélation le thème général avec les trois études de cas. Elle se divise en cinq chapitres. Les deux premiers chapitres, chapitres généraux, mettent en évidence la littérature, le débat et l'état de l'art autour du rapport espace-temps et de la culture du projet urbain contemporain. Les trois chapitres suivants sont consacrés à l'analyse des trois études de cas mentionnées ci-dessus. Chaque chapitre est structuré en paragraphes et sous-paragraphes, est précédé d'un résumé (en italien et en français) et se termine avec des documents approfondissant certains arguments et avec des références bibliographiques. Le fait d'avoir choisi de mettre des textes d'approfondissement à la fin de chaque chapitre ne donne pas moins d'importance à ces documents qui sont parfois indispensables pour acquérir une connaissance et une compréhension plus complète du sujet ; ils ont la finalité, étant donné l'ampleur et la complexité des contenus qu'ils abordent, de ne pas perdre le fil de la discussion et de saisir d'une manière plus efficace le sens de raisonnement. La bibliographie consultée¹ se compose de textes et de livres ; de revues et de magazines ; de rapports de recherche et d'atelier de travail ; de conférences ; de mémoires et de thèses de doctorat ; de législation ; de sites internet.

Chapitre 1 : « L'évolution dialectique de l'espace-temps: différents points de vue »

Après avoir développé d'un point de vue théorico-disciplinaire le concept d'espace-temps et la considération de la ville comme une relation nécessaire entre les formes construites et les formes sociales, la recherche tente d'étudier, d'analyser et d'approfondir le rapport espace-temps, en tentant de scinder des disciplines qui se sont traditionnellement occupées de la ville au niveau des relations humaines (en particulier la sociologie et la géographie) et les disciplines qui se sont traditionnellement occupées de la construction de la ville (tel que l'urbanisme et l'architecture). Une telle scission naît de la nécessité de faire émerger les points de vue des différentes disciplines par rapport à la donnée espace-temps.

¹ Le matériel biographique a été recueilli, en Italie, auprès de la bibliothèque des Facultés d'Architecture, d'Ingénierie, de Sciences Politiques de Cagliari et de la Faculté des Sciences Humaines de Gênes, en outre auprès de la bibliothèque Universitaire, Provinciale et Communale de Cagliari ; en France, auprès des bibliothèques de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, de Paris-Malaquais, de Paris-La Villette, à Paris, et auprès de la bibliothèque de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, également auprès de la bibliothèque du Centre de Documentation de l'Urbanisme, Pavillon de l'Arsenal et du Centre Pompidou de Paris.

La recherche se développe en identifiant trois intervalles de temps : la ville jusqu'à l'époque moderne, la ville des temps modernes et la ville contemporaine. L'objectif de ce chapitre est de parvenir à une interprétation personnelle de la relation espace-temps et à sa définition du point de vue de la recherche, qui expliquera les choix et les orientations de la prochaine discussion. Par souci de cohérence dans la méthodologie utilisée, la construction du point de vue de la recherche, localisée dans le débat contemporain, se développera en prenant comme modèles les mêmes disciplines énoncées dans la première partie de la discussion, c'est-à-dire la sociologie et la géographie d'une part, et l'urbanisme et l'architecture d'autre part.

12 Chapitre 2 : « La culture du projet urbain contemporain »

Après avoir expliqué les hypothèses de l'étude concernant le concept de projet urbain, la recherche s'efforce alors de décrire l'évolution du débat théorique, en Italie et en France, à partir de la théorie de genre morphologique développée en Italie dans les années 1960, pour arriver au débat contemporain français sur le concept de projet urbain. Cette réflexion a été réalisée en prenant en compte, comme clé de lecture, le concept du temps, considéré comme facteur déterminant dans la construction de la ville. La recherche se développe selon plusieurs étapes. Les réflexions sur la composition urbaine ont été indispensables à la mise en œuvre du « projet urbain ». La recherche tente alors de faire émerger les orientations qui ont caractérisés les deux pays : tandis qu'en France une telle pratique a montré sa totale autonomie, aussi bien par l'urbanisme que par l'architecture, l'Italie résulte encore fortement attachée aux outils urbanistiques. La recherche se concentre enfin sur certaines expériences et pratiques de recherche conduite en France à partir du XXI^{ème} siècle, démontrant comment l'attention envers la dimension temporelle se concentre toujours majoritairement et comment le débat de ces dernières années se penche sur les questions liées à la transformation du territoire métropolitain et sur les moyens à travers lesquels définir le projet urbain sur une grande échelle.

Chapitre 3 : « Les politiques temporelles urbaines »

Après avoir défini quelles sont les hypothèses et les objectifs généraux des politiques temporelles, et tout en essayant d'approfondir les interactions entre les facteurs économiques, sociaux, culturels et politiques qui ont stimulé la naissance d'une telle politique, la recherche tente d'expliquer les modalités à travers lesquelles les politiques temporelles se sont constituées et diffusées dans les divers pays européens, en mettant un accent particulier sur le cas italien et sur le cas français. La comparaison entre la réalité italienne et la réalité française seront les leitmotiv de tout le chapitre. La recherche se poursuit avec un approfondissement sur les formes institutionnelles générées par les politiques temporelles (le Bureau des Temps et les Banques du Temps), sur les instruments de lecture et la représentation de la réalité spatio-temporelle (avec les analyses et les cartes chronotopiques) et sur la composition des acteurs impliqués. La discussion se termine par un aperçu des principales initiatives conduites et réalisées, avec l'approfondissement de trois aspects communs aux réalités italiennes et françaises : les projets de régénération/requalification/revitalisation urbain ; les projets de mobilité et de transports ; la régulation spatio-temporelle des services publics et privés. Le choix d'approfondir certains sujets plutôt que d'autres réside dans la tentative de faire émerger tous les cas où les temporalités exercent leur influence de manière déterminante et structurelle sur les transformations spatiales.

Chapitre 4 : « Les significations temporelles du projet urbain: le cas de Strasbourg »

Après avoir expliqué les hypothèses et l'objet de la recherche, l'étude de la temporalité du projet urbain de la ville de Strasbourg se concentre sur trois échelles spatiales : l'« échelle globale » de l'espace et de l'agglomération de Strasbourg, l'« échelle intermédiaire » des quartiers et des différentes parties de la ville et enfin l'« échelle locale » de la gare et de la place de la gare. Pour l'étude des temporalités à l'échelle globale la recherche se concentre sur l'analyse des « structures spatiales de surface », relatives au tissu urbain, et les « structures spatiales profondes », organisatrices de la

totalité urbaine ; pour l'échelle intermédiaire la recherche porte sur les quartiers et les parties de la ville de Strasbourg à partir du projet de réseau du tramway, « colonne vertébrale » de la ville de Strasbourg, proposant de nombreux projets en stabilisant dans tous les cas étudiés une relation, directe ou indirecte, proche ou plus lointaine, avec la conception urbaine du tram; enfin l'analyse de la temporalité à l'échelle locale de la place de la gare se concentre sur la succession des différents projets élaborés à partir de 1875 jusqu'à nos jours, pour chacun desquels sera approfondi le concept de projet architectural et de composition urbaine de la place de la gare. Afin de définir les critères de qualité de cette place, nous avons essayé de comprendre les différences entre les changements survenus au fil du temps.

Chapitre 5 : « Le grand événement en tant qu'instrument de légitimation des projets urbains : le cas de Lille et de Gênes »
Après avoir défini le concept de « grand événement » et son importance en tant qu'outil d'intervention non conventionnel sur le territoire, apte à produire une accélération de sa transformation et porteur de croissance et de développement urbain, la recherche analyse les événements organisés à l'intérieur de deux villes : Gênes et Lille, Capitales Européennes de la Culture en 2004, à travers une opération de superposition entre les implications spatiales des événements (lieux de déroulement et de leurs relative transformation) et les implications temporelles (temps du déroulement, gestion de l'avant-événement et de l'après-événement, etc.). Partant du principe que l'événement puisse être considéré comme un outil de maîtrise du temps urbain par les acteurs locaux, l'événement peut se traduire par quatre registres pratico-temporels selon des études menées par Reinhart Koselleck : l'attente et l'urgence (avant la réalisation de l'événement), la mobilisation générale des ressources humaines et financières visant à sa réalisation et son introduction en tant qu'élément de l'histoire de la ville et de ses transformations (après la réalisation de l'événement). La recherche tente alors d'analyser les événements urbains qui se sont succédés dans les deux villes à travers les quatre registres pratico-temporel, ayant comme certitude que la domination du temps urbain, selon les quatre registres cités ci-dessus, soit un vecteur de maîtrise de l'espace et de ses transformations.

1.0 L'evoluzione dialettica spazio - tempo: diversi sguardi

L'attenzione nei confronti della dimensione spazio-temporale" è stata tradizionalmente al centro di discipline come la filosofia e la fisica, ma anche la sociologia e le scienze sociali, la geografia, la letteratura e l'arte hanno mostrato un interesse tutt'altro che episodico per la tematica. Nel campo scientifico, è solo con Albert Einstein che viene superato definitivamente il pensiero aristotelico secondo il quale i concetti di spazio e di tempo sono concepiti come entità distinte. Conseguenza diretta della teoria della relatività ristretta è l'introduzione del concetto di "cronotopo", postulato dal matematico Eugène Minkowski, le cui teorie si basano non più sulla concezione di uno spazio a tre dimensioni (le coordinate cartesiane), ma su uno spazio a quattro dimensioni, di cui la quarta dimensione è costituita dal tempo.

Partendo dal presupposto che la città è da intendersi non tanto come sommatoria di ambiti fisici e sociali, ma piuttosto come relazione necessaria fra forme costruite e forme sociali, la ricerca tenta di indagare, analizzare e approfondire il rapporto spazio-tempo, compiendo un tentativo di separazione tra le discipline che tradizionalmente si sono occupate della città delle relazioni umane (in particolare la sociologia e la geografia) e quelle che si sono tradizionalmente occupate della città costruita (l'urbanistica e l'architettura).

Tale separazione non è da intendersi come una negazione della relazione necessaria tra forme costruite e forme sociali, appena enunciata, quanto piuttosto come necessità di far emergere i punti di vista delle varie discipline in merito al rapporto spazio-tempo, i quali, lungi dal voler essere confinati nei rispettivi campi di applicazione, hanno piuttosto reciprocamente influenzato i diversi campi di interesse.

Il percorso si attua individuando tre intervalli temporali: la città fino alla modernità, la città della modernità e la città contemporanea. L'individuazione di tali intervalli temporali si basa sul riconoscimento e la condivisione, nel pensiero sociologico, di alcuni momenti storici per l'evoluzione della società. Il primo momento coincide con lo sviluppo del processo di industrializzazione e con le invenzioni e le scoperte nel settore tecnologico, determinando una nuova modalità di interazione degli individui con lo spazio, basata sulla capacità di percorrere grandi distanze in tempi molto brevi. Questa fase è caratterizzata dal concetto di velocità. Il secondo momento è caratterizzato dai progressi dell'elettronica e della telematica che, attraverso l'immediatezza della comunicazione, hanno reso possibile la "vicinanza" tra individui che sono molto distanti tra loro nello spazio. Questa fase è caratterizzata dalla simultaneità.

L'obiettivo del capitolo è quello di giungere ad una personale interpretazione del rapporto spazio-tempo e alla definizione del punto di vista della ricerca, che spiegherà le scelte e gli orientamenti della successiva trattazione.

Per coerenza di metodologia adottata, la costruzione del punto di vista della ricerca, collocato all'interno del dibattito contemporaneo, avverrà considerando come discipline di riferimento le stesse che sono state individuate nella prima parte della trattazione, ovvero la sociologia e la geografia da una parte, e l'urbanistica e l'architettura dall'altra parte.

Il punto di vista utilizzato dalla sociologia per l'analisi del rapporto spazio-tempo è duplice. Un primo modo di procedere, certamente quello maggiormente utilizzato, è di partire da una delle due dimensioni e vedere in che modo viene "segnata" dall'altra. Tale riflessione attinge dalla scuola dei geografi del tempo, che sostiene l'esistenza di una "interrelazione funzionale di spazio e di tempo" tale che gli stessi possano essere utilizzati in modo interscambiabile. In particolare, con il termine "*timing space*" (temporalizzazione dello spazio) si intende il mantenimento o la modifica dei contesti spaziali attraverso la manipolazione temporale, mentre con il termine "*spacing time*" (spazializzazione del tempo) ci si riferisce all'organizzazione del tempo attraverso l'uso dello spazio. Un secondo modo di leggere il rapporto spazio-tempo è quello, invece, di partire dall'articolazione delle due dimensioni: cercare quei processi in cui spazio e tempo coincidono, ragionano insieme. In questo caso non si ricerca l'impronta di una dimensione sull'altra, ma si vogliono individuare quei concetti che sono per loro natura spazio-temporali.

In linea generale, è possibile affermare che la corrispondenza tra lo spazio e il tempo viene messa in discussione a partire dalla seconda rivoluzione industriale.

Fino a quel momento, il processo di trasformazione della città avviene con ritmi lenti, perché lenta è l'evoluzione demografica, economica, tecnologica e sociale della città. Nella società agricola la percezione del tempo è cadenzata dai ritmi delle attività da svolgere, che si muovono a loro volta sui ritmi naturali e stagionali. Il tempo è immaginato come una sorta di itinerario circolare in cui la realtà si muove tornando al punto di origine, cioè si può parlare di "tempo natura".

È nel tardo Medioevo che si determina ciò che Jacques Le Goff chiama il "conflitto tra il tempo della Chiesa e il tempo del mercante": l'emergere di nuovi ceti sociali (fra cui quello mercantile) istituisce nuove forme di organizzazione sociale del tempo e, più specificatamente, l'istituzione del "tempo sociale".

16

La produzione (tramite nuove forme di attività) di spazialità e temporalità del tutto innovative si rapporta, seppur in modo non diretto, con una nuova rappresentazione del tempo e dello spazio. Il tempo della Chiesa e il tempo del mercante sono immaginati come una sorta di itinerario lineare, che induce ad immaginare un oggetto in movimento lungo una traiettoria che conduce verso un traguardo chiaramente identificabile. Tuttavia, mentre per la civiltà ebraica e cristiana l'itinerario immaginato è una linea tesa verso l'alto, cioè Dio, per il mercante tale linea tende alla realizzazione del processo produttivo. Attraverso il processo di industrializzazione, come dimostrato dagli studi storici di Stephen Kern, cambia il rapporto tra spazio e tempo, poiché il senso della distanza venne rivoluzionato principalmente dai nuovi mezzi di trasporto. Il risultato fu una progressiva riduzione della distanza, che ha portato il mondo a diventare sempre più piccolo in termini di tempo necessario a percorrere lo spazio, cioè di un vero e proprio "annullamento dello spazio attraverso il tempo". Tale fenomeno è noto sotto il termine di "compressione spazio-temporale". La civiltà industriale non segue più, come faceva la civiltà agricola, i ritmi del "tempo natura", ma armonizza il proprio tempo sui ritmi della produttività. Il tempo è immaginato sempre come una sorta di itinerario lineare, ma qui il percorso è inteso come cammino verso il progresso.

Secondo David Harvey, nel mondo contemporaneo, ancor più che rispetto al passato, si manifesta la compressione spazio-temporale: per quanto riguarda lo spazio, si assiste ad un processo di compressione nella misura in cui i mezzi di comunicazione e di trasporto permettono di spostare in modo veloce o addirittura istantaneo informazioni, immagini, beni e persone; per quanto riguarda il tempo, si può parlare di compressione solo nel senso specifico di una riduzione della quantità di tempo richiesta per gli spostamenti nello spazio, mentre in termini generali si può parlare di un aumento della densità del tempo e di una intensificazione della pressione temporale che incombe sugli individui, sui gruppi e sui sistemi. Una delle correlazioni più macroscopiche del processo di convergenza spazio-temporale è la "globalizzazione", cioè una certa tendenza all'unificazione del mondo o, più precisamente, un estendersi delle relazioni sociali a livello mondiale.

Per Patrick Geddes anche ciò che appare più stabile, come l'insediamento, si trasforma continuamente, non secondo leggi naturali, o secondo un'idea lineare di progresso, ma attraverso un racconto che intreccia sempre, nel tempo, innovazione e memoria.

Il modello consolidato della città storica, essenzialmente statica e spazialmente delimitata, era caratterizzato da due componenti fondamentali: i monumenti e il contesto in cui essi erano inseriti. La grande architettura era riservata ai monumenti che costituivano i punti di riferimento della città: gli edifici privati definivano gli spazi pubblici, vale a dire strade, vicoli e piazze. Per il contesto architettonico e per il tessuto urbano era sufficiente una corretta edilizia, rispettosa di regole costruttive tramandate nei secoli. I temi collettivi all'interno della città (le chiese, le mura, i palazzi, i teatri, i musei, i giardini pubblici) acquistano, nel tempo, una loro autonomia come segni di un linguaggio simbolico, disponibili come strumento per costruire la bellezza urbana di un luogo.

La primitiva fase del processo degenerativo dello spazio urbano coincide con la seconda rivoluzione industriale, imponendo una rapida dissoluzione e trasformazione della città storica. Lo spazio urbano che si viene a determinare, risultante della semplice e casuale sommatoria delle varie realizzazioni di programmi individuali, ciascuno dei quali spazialmente e temporalmente distinto ed autonomo, frantuma l'idea di coerenza e di stabile combinazione di parti, condizioni indispensabili per una configurazione formalmente definita.

Gli sforzi per uscire da questa situazione, negativa sotto tutti gli aspetti, coincidono con lo sviluppo delle idee e degli studi della moderna scienza urbanistica, nata a cavallo del secolo scorso. Testi lungimiranti come quelli di Camillo Sitte e di Charles Buls esprimono l'esigenza diffusa di mantenere nel disegno della città, oltre alle istanze della tecnica, quelle dell'estetica e della composizione urbana: nel disegno della città tali temi collettivi vengono disposti nel fitto tessuto della città non a caso, ma secondo criteri precisi che ne sottolineano l'intenzione estetica, ordinati in vere e proprie "sequenze", cioè in una successione studiata e definita. Come affermato da Lewis Mumford, la costruzione della città industriale e della città moderna, diversamente dalla città antica, si basa sul presupposto di una regola, anche temporale. Così il modello della città-giardino di Howard, continuo, estensivo ed equilibrato, perfettamente assorbito in uno schema completamente stabile, risulta totalmente indifferente al fluire del tempo. Così pure, la città razionalista viene pensata come città per parti e la separazione tra le funzioni appare scandita da grandi partizioni di spazio e tempo: parti di città, quartieri, grandi materiali urbani da un lato e, dall'altro lato, il tempo del lavoro, il tempo libero, il tempo pubblico e il tempo privato. L'organizzazione materiale degli spazi è finalizzata a separare pubblico e privato, rappresentanza ed intimità, e lo stesso accade per l'organizzazione e l'utilizzo del tempo.

Nella città contemporanea il concetto di spazio è profondamente mutato e ai principi di universalità e della razionalità sono subentrate rappresentazioni mentali che fanno ricorso al contrasto e al conflitto, alla molteplicità e alla complessità. Ai termini chiari del racconto della città tradizionale, legati a ciò che è stabile, concreto e misurabile, si sono aggiunti i termini ibridi della città contemporanea, nella quale si riconoscono luoghi attraversati da pratiche diverse, con temporalità diverse e protagonisti diversi, senza alcuna regola definita. La morfologia della città non presenta più una struttura gerarchizzata, che si percorre in tutti i sensi, percepibile come un insieme, e diviene luogo della discontinuità, della eterogeneità, della frammentazione e della trasformazione interrotta, espressione di una nuova "forma del tempo".

Il riconoscimento dell'indissolubilità della dimensione spaziale e di quella temporale è stato appena dimostrato. È tuttavia importante mettere in evidenza un duplice aspetto: mentre il tempo è quasi impossibile da concepire al di fuori degli attori e le strutture temporali ci appaiono solo attraverso i soggetti che "vivono" il tempo (il tempo misurabile non ha senso se non lo si accompagna al tempo soggettivo), lo spazio sembra essere dotato di una propria oggettività indipendente da questi. L'introduzione del tempo nella spazialità è un punto di partenza fondamentale, in quanto allontana definitivamente qualsiasi tentazione di ridurre lo spazio ad una "fotografia" della realtà sociale, non soltanto introducendovi a "forza" un elemento di dinamicità, ma soprattutto facendovi entrare, attraverso le diverse scansioni del tempo sociale, la complessità delle pratiche. Leggere i fenomeni spaziali secondo il punto di vista temporale sembra poter contribuire, dunque, al superamento di una concezione statica dello spazio in favore di una spazialità dinamica ed incentrata sull'attore. Il predominio del tempo sullo spazio, inteso come capacità da parte del tempo di organizzare, trasformare e disegnare lo spazio, diventa la chiave di lettura della ricerca. Non si tratta di negare il legame tra le due dimensioni, né di stabilire un rapporto di corrispondenza biunivoca tra lo spazio e il tempo (secondo l'approccio della geografia del tempo), ma di attribuire una priorità di lettura delle due dimensioni: il tempo diventa il protagonista del mutamento.

L'attenzione nei confronti del ruolo del tempo nelle società contemporanee è dimostrata dalla sua forte presenza nel dibattito interdisciplinare; tuttavia, mentre discipline come la sociologia o la geografia del tempo hanno specificatamente dichiarato il proprio interesse nei confronti di questa nuova prospettiva, producendo una vasta letteratura e punti di vista differenti già a partire dalla fine del XIX secolo, gli studi urbanistici e architettonici condotti non hanno dimostrato eguale forza ed efficacia, ancora saldamente ancorati ad un'idea di città che trova nello spazio il suo maggiore campo di interesse.

L'analisi quantitativa del tempo da un punto di vista sociologico, ovvero il tempo come categoria per lo studio dei fenomeni sociali, trova la sua origine in riferimento alle condizioni di vita della classe operaia. Nel periodo compreso tra l'Ottocento e il primo Novecento, l'attenzione inizia a concentrarsi più sul tempo che sullo spazio, anche se di solito non in modo esplicito, come si nota dalla scuola durkheimiana di inizio secolo.

Secondo Harvey, il tempo è privilegiato in quanto rappresenta l'elemento e la materia prima nella quale si realizza il progresso e comunque la profonda trasformazione dei sistemi (da società pre-industriali o tradizionali a società industriali o moderne). Lo spazio, da parte sua, risulta per lo più una categoria trascurata o subordinata in un certo senso al tempo, dal momento che viene considerato come un fattore contingente oppure come un elemento dato.

Il punto di riferimento per chi si occupa del concetto di tempo, in campo sociologico, è la teoria di "strutturazione spazio-temporale" di Anthony Giddens. Riconoscendo che la temporalità è un elemento ineliminabile ed intrinseco ad ogni fenomeno sociale, la teoria di Giddens mira a fare cadere l'opposizione tra statica e dinamica sociale, tipica dello strutturalismo e funzionalismo, fondandola su tre tipi di temporalità: temporalità biografica del ciclo di vita; temporalità dell'esperienza immediata; temporalità del tempo delle istituzioni. Gli individui diventano parte del sistema sociale proprio in base alla continua intersezione che si verifica tra il ciclo di vita individuale, durata delle istituzioni e durata delle diverse attività individuali. La riflessione sulla tematica del tempo, nel campo sociologico, ha subito dagli anni '80 del secolo scorso una vera e propria esplosione per via di studi teorici ed empirici influenzati, in particolare, da due filoni di ricerca sul tempo: il primo è costituito dai geografi del tempo, il cui capostipite è il geografo svedese degli anni '40, Torstein Hagerstrand; con il secondo, il cui capostipite è Maurice Halbwachs, sono stati prodotti, a partire dagli anni '20, una serie di studi sulla memoria collettiva. Ciò che costituisce una novità rispetto al passato è il riconoscimento esplicito della introduzione della categoria "tempo" nella ricerca sociologica. Anche nel campo degli studi geografici l'introduzione del tempo nella rappresentazione dei luoghi è emersa negli anni '70 del secolo scorso. Secondo Adalberto Vallega, il luogo è ancora una volta assunto come il fulcro della rappresentazione geografica, ma introducendo il soggetto nella rappresentazione si è assistito al passaggio da una prospettiva oggettivistica ad una prospettiva soggettivistica, che consiste appunto nel rappresentare il tempo e considerarlo come una proprietà dei luoghi.

Nella letteratura architettonica, Sigfried Giedion, nel lontano 1941, pubblicava *"Space, time and architecture"*. Nella trattazione di Giedion emergono due aspetti interessanti nella valutazione del tempo: il rapporto che lo storico ha con la propria epoca e il concetto di istanza di continuità. Nel primo caso, partendo dalla considerazione che la storia non è statica, ma dinamica, lo storico dell'architettura deve essere in stretto contatto con le idee del suo tempo. Soltanto quando si è perfettamente immersi nello spirito del proprio tempo è possibile cogliere quei caratteri del passato a cui le generazioni precedenti non avevano dato importanza. Da questa consapevolezza nasce il rifiuto nei confronti dello "storico ideale", che è libero dalla pressione delle circostanze e che giudica il tempo e l'esistenza secondo finzione. Nel secondo caso, l'atto del "pianificare" impone alla conoscenza il superamento della situazione "attuale". Per poter pianificare, infatti, è importante sapere ciò che è avvenuto nel passato e prevenire quel che succederà nel futuro.

La coscienza del tempo e il dialogo con il passato sono fattori fondamentali per la costituzione dell'identità di ogni luogo. Così Kevin Lynch, nel libro *"What Time is this Place?"*, considera analiticamente i modi attraverso i quali il passato modifica la forma urbana e i suoi significati, creando prossimità spaziale tra materiali cronologicamente lontani. Lo spazio urbano contiene spezzoni di vecchie morfologie, materiali lasciati da epoche precedenti. Porre attenzione alla memoria urbana non implica una "sottomissione" alla storia. Come suggerisce una nutrita schiera di studiosi (da Geddes a Mumford, da Rossi a Kevin Lynch), instaurare un rapporto con il passato e la memoria urbana significa costruire una dialettica tra tutte le dimensioni del tempo, perché l'interpretazione del passato è sempre connessa all'attenzione verso il presente e alla progettualità per il futuro.

Le riflessioni sul tempo condotte in Italia da Sandra Bonfiglioli, a partire dagli anni '80, si basano sulla constatazione che il tempo è singolarmente assente dalla tradizione delle scienze territoriali. Le teorie e le pratiche progettuali che implicano il territorio rimandano ad un ordinamento concettuale ed una mappa di fenomeni che trovano ospitalità nel dominio dello spazio. La questione del tempo è stata trascurata e il trascurare l'indagine sul regime dei tempi ha comportato una implicita concezione del tempo come ambito indifferente, che ospita il mutamento e lo misura. L'autrice propone di operare uno scarto nella prospettiva tradizionalmente spaziale delle scienze del territorio, proponendo di considerare il tempo come attore del mutamento. Tali riflessioni, pressoché teoriche, hanno favorito la nascita, a metà degli anni '80, di un filone di ricerca noto sotto il nome di "politiche temporali" che ha condotto ad esiti interessanti, anche sotto il profilo pratico ed operativo.

Concludendo, è possibile affermare che l'interpretazione della città contemporanea, nella quale i flussi temporali si intrecciano con configurazioni spaziali eterogenee e discontinue, diviene così complessa da imporre la ricerca di metodi e pratiche che da un lato assumano la complessità come occasione e dall'altro restituiscano al tempo un ruolo fondamentale nell'orientare i ritmi della realtà sociale e della forma urbana. In tal senso, secondo Bernardo Secchi, l'urbanistica e l'architettura divengono discipline in grande difficoltà nel definire il proprio uso del tempo, dovendosi relazionare necessariamente con cose che cambiano con ritmi differenti: da una parte il tempo sempre più accelerato degli individui e della società, dall'altra il tempo più lento dello spazio fisico. In questa direzione, è interessante il contributo di Dino Formaggio, secondo il quale è un luogo comune e uno stereotipo dire che l'architettura è l'arte dello spazio. È necessario piuttosto chiedersi di quale spazio si possa parlare oggi, per convalidare maggiormente l'ipotesi che l'architettura come arte dello spazio appartiene al passato e che cosa voglia dire proporre l'architettura come arte del tempo. L'accelerazione dell'ordine tecnologico ha indotto una mutazione del concetto di tempo, così come è mutato il concetto di forma, passando dalle culture dell'essere alle culture del divenire. Non distante dal punto di vista di Formaggio, Francesco Careri osserva che l'attenzione disciplinare dell'architettura si è spostata dagli elementi architettonici ai percorsi e alle possibili relazioni che possono essere innescate: lo spazio da statico si fa dinamico e alla cultura dell'abitare si sostituisce quella dell'attraversare. Il "camminare", prima esperienza che l'uomo compie per abitare il mondo, è un utile strumento di conoscenza e di attribuzione di senso degli spazi, ponendosi come una disciplina a sè stante che l'architettura può sfruttare attraverso un'espansione di campo, in alcuni casi come una sorta di pre-progetto ovvero come uno strumento conoscitivo del luogo, in altri come strumento di trasformazione simbolica.

L'intérêt porté à la « dimension spatio-temporelle » a été traditionnellement au centre de disciplines comme la philosophie et la physique, mais d'autres disciplines s'y sont également intéressées, comme la sociologie et les sciences sociales, la géographie, la littérature et l'art, d'une manière tout autrement qu'occasionnelle. Pour la science, c'est seulement avec Albert Einstein que l'aristotélisme, pensée selon laquelle les concepts d'espace et de temps sont conçus comme des entités distinctes, est définitivement révolu. Une des conséquences directes de la théorie de la relativité est l'introduction du concept de « chronotope », avancé par le mathématicien Eugène Minkowski, dont les théories ne se basent plus sur la conception d'un espace tridimensionnel (les coordonnées cartésiennes) mais s'appuient sur un espace à quatre dimensions, dont la quatrième dimension est constituée par le temps.

En partant du principe que la ville doit être considérée non pas comme une agrégation de sphères physiques et sociales, mais plutôt comme une relation nécessaire entre les formes construites et les formes sociales, la recherche tente d'étudier, d'analyser et d'approfondir le rapport espace-temps, en s'efforçant de scinder des disciplines qui se sont traditionnellement occupées de la ville au niveau des relations humaines (en particulier la sociologie et la géographie) et les disciplines qui se sont traditionnellement occupées de la construction de la ville (tel que l'urbanisme et l'architecture).

Une telle séparation n'est pas à envisager comme une négation de la relation nécessaire entre les formes construites et les formes sociales qui sont décrites plus haut, mais elle peut être conçue plutôt comme une nécessité de faire émerger les points de vue des différentes disciplines par rapport à la donnée espace-temps, lesquels, loin de vouloir être confinés dans leurs champs d'application respectifs, ont tous réciproquement influencés les différents domaines d'intérêt.

La recherche se développe en identifiant trois intervalles de temps : la ville jusqu'à l'époque moderne, la ville des temps modernes et la ville contemporaine. L'identification de tels intervalles temporels se base, dans la pensée sociologique, sur la reconnaissance et la fragmentation de certains moments historiques dans l'évolution de la société. La première phase coïncide avec le développement du processus d'industrialisation et avec les inventions et les découvertes en matière de technologie, ce qui a conduit à un nouveau mode d'interaction des individus avec l'espace, basé sur la capacité de parcourir de grandes distances dans des temps beaucoup plus rapides. Cette période est caractérisée par le concept de vitesse. La deuxième phase est marquée par les progrès de l'électronique et de la télématique qui, grâce à l'instantanéité de la communication, ont rendu possible la « proximité » entre les individus très éloignés les uns des autres dans l'espace. Cette période est caractérisée par la simultanéité.

L'objectif de ce chapitre est de parvenir à une interprétation personnelle de la relation espace-temps et à sa définition du point de vue de la recherche, qui expliquera les choix et les orientations de la prochaine discussion.

Par souci de cohérence dans la méthodologie utilisée, la construction du point de vue de la recherche, localisée dans le débat contemporain, se développera en prenant comme modèles les mêmes disciplines énoncées dans la première partie de la discussion, c'est-à-dire la sociologie et la géographie d'une part, et l'urbanisme et l'architecture d'autre part.

Le point de vue abordé par la sociologie pour l'analyse de la relation espace-temps est double. La première démarche, qui est certainement la plus fréquente, est de partir de l'une des deux dimensions et de voir comment elle est « marquée » par l'autre dimension. Cette analyse s'inspire de l'école des géographies du temps, qui soutient l'existence d'une « interaction fonctionnelle de l'espace et du temps » telle que l'espace et le temps peuvent être utilisés de façon interchangeable. En particulier, l'expression « timing space » (temporalisation de l'espace) se réfère à l'entretien ou à la modification des contextes spatiaux à travers la manipulation temporelle, tandis que la formule « spacing time » (spatialisation du temps) se réfère à l'organisation du temps grâce à l'utilisation de l'espace. Une seconde possibilité d'interpréter la relation espace-temps est, au contraire, de partir des points communs des deux dimensions: rechercher ces processus dans lesquels l'espace et le temps coïncident et se rejoignent. Dans ce cas, ce n'est pas l'empreinte d'une dimension sur l'autre qui est recherchée mais plutôt la volonté d'individualiser ces concepts qui sont, par leur nature même, des concepts spatio-temporels.

En règle générale, on peut affirmer que la correspondance entre l'espace et le temps est remise en question depuis la deuxième révolution industrielle. Jusque-là le processus de transformation de la ville se produit à des rythmes lents, car l'évolution démographique est lente, comme l'est le développement économique, technologique et social de la ville.

Dans la société agricole, la perception du temps est ponctuée par les rythmes des activités, qui sont cadencés à leur tour par des rythmes naturels et saisonniers. Le temps peut être imaginé comme une sorte d'itinéraire en forme de cercle dans lequel la réalité se déplace en retournant à son point d'origine, on peut alors parler de « temps nature ».

C'est vers la fin du Moyen Age que se détermine ce que Jacques Le Goff a appelé le « le conflit du temps de l'Eglise et du temps des marchands » : l'émergence de nouvelles classes sociales (y compris la classe marchande) établit de nouvelles formes d'organisation sociale du temps et, plus précisément, l'institution du « temps social ». La production (par le biais de nouvelles formes d'activité) de spatialité et de temporalité innovantes se présente indirectement avec une nouvelle représentation du temps et de l'espace. Le temps de l'Eglise et le temps des marchands sont imaginés comme une sorte d'itinéraire cette fois-ci linéaire, ce qui nous amène à imaginer un objet en mouvement le long d'une trajectoire qui mène à un objectif clairement identifiable. Cependant, tandis que pour la communauté judéo-chrétienne l'itinéraire imaginé est une ligne tendue vers le haut, c'est-à-dire vers Dieu, pour le marchand, cette même ligne aspire à la réalisation du développement productif.

Grâce au processus d'industrialisation, comme l'ont démontrées les études historiques de Stephen Kern, la relation entre espace et temps change, car la signification de la distance subit une révolution, principalement à cause des nouveaux moyens de transport. Le résultat fut une réduction progressive de la distance, qui a amené le monde à devenir toujours plus restreint en terme de temps nécessaire pour parcourir l'espace, c'est à dire une véritable « annulation de l'espace à travers le temps ». Ce phénomène est contenu dans l'expression « compression spatio-temporelle ». La civilisation industrielle ne suit plus les rythmes du « temps de la nature » comme le faisait la civilisation agricole, mais elle adapte son temps aux rythmes de la productivité. Le temps est toujours imaginé comme une sorte de trajectoire linéaire, mais, dans ce cas, l'itinéraire est envisagé comme un parcours vers le progrès.

Selon David Harvey, on assiste à une compression spatio-temporelle dans notre monde contemporain, encore plus présente que par le passé : en ce qui concerne l'espace, ce processus de compression a lieu dans la mesure où les moyens de communication et de transport permettent de se déplacer rapidement, voir instantanément pour les informations, les images, les biens et les personnes ; en ce qui concerne le temps, on peut parler de compression particulièrement et uniquement dans le sens d'une réduction de la quantité de temps nécessaire pour les déplacements dans l'espace, tandis qu'en général, on peut parler d'une augmentation de la densité du temps et d'une intensification de la pression temporelle imposée aux individus, aux groupes et aux systèmes. Une des corrélations les plus visible de la procédure de convergence spatio-temporelle est la « globalisation » c'est à dire une certaine tendance à l'unification du monde ou, plus précisément, une amplification des relations sociales au niveau mondial.

Pour Patrick Geddes, même ce qui semble être plus stable, comme l'établissement, se transforme continuellement, non pas en fonction des lois naturelles ou selon une idée linéaire du progrès, mais à travers un récit qui mêle toujours, au fil du temps, innovation et mémoire.

Le modèle établi de la ville historique, essentiellement statique et délimité dans l'espace, a été caractérisé par deux éléments fondamentaux : les monuments et le contexte dans lequel ils ont été insérés. La grande architecture était réservée aux monuments qui constituaient les références de la ville : les bâtiments privés définissaient les espaces publics comme les rues, les ruelles et les places. Pour le contexte architectonique et pour le tissu urbain importait une édification correcte, respectueuse des règles de construction transmises depuis des siècles. Les thèmes collectifs à l'intérieur de la ville (les églises, les murs, les palais, les théâtres, les musées, les jardins publics) ont gagné au fur et à mesure leur autonomie comme un signe du langage symbolique, disponible pour construire la beauté urbaine d'un lieu.

La première phase du processus dégénératif de l'espace urbain coïncide avec la seconde révolution industrielle, imposant une dissolution rapide et une transformation de la ville historique. L'espace urbain qui vient se créer est le résultat de simples superpositions aléatoires des différentes réalisations de programmes individuels, chacun spatialement et temporellement distinct et autonome ; l'espace urbain brise alors l'idée de cohérence et de l'agencement stable de zones, conditions indispensables pour une configuration formellement définie.

Les efforts pour sortir de cette situation, négative sous tous ses aspects, coïncident avec le développement des idées et des études de la science moderne urbanistique, née entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du siècle dernier.

Des textes à l'avant-garde, comme ceux de Camillo Sitte et de Charles Buls, expriment le besoin généralisé de garder dans l'architecture de la ville, au-delà des exigences technologiques, des exigences esthétiques et de composition urbaine : dans le schéma des villes de tels thèmes collectifs sont disposés non pas par hasard dans le réseau dense de la ville, mais selon des critères précis qui soulignent l'intention esthétique, ordonnés en de véritables « séquences », c'est à dire en une succession étudiée et définie. Comme l'a affirmé Mumford, la construction de la ville industrielle et de la ville moderne, contrairement au modèle ancien de la ville, se base sur le principe d'une seule règle, également temporelle. Ainsi, le modèle de la cité-jardin de Howard, continu, extensible, équilibré et parfaitement inclu dans un schéma établi, résulte totalement indifférent au temps qui passe. De même, la ville rationaliste est conçue comme une ville aux différentes parties et cette séparation entre les fonctions est marquée par de grandes cloisons d'espace et de temps : les zones de la ville, les quartiers, de grands matériaux urbains d'une part et, d'autre part, le temps du travail, le temps libre, le temps public et le temps privé. L'organisation pratique de l'espace est conçue pour séparer le public du privé, la représentation de l'intimité, et cela se vérifie également pour l'organisation et l'utilisation du temps. Dans la ville contemporaine, la notion d'espace a profondément changé et les principes d'universalité et de rationalité ont été remplacés par des représentations mentales qui font recours au contraste et au conflit, à la multiplicité et à la complexité. Aux définitions claires de la description de la ville traditionnelle, liées à ce qui est stable, concret et mesurable, se sont ajoutés des termes hétéroclites de la ville contemporaine, dans laquelle se reconnaissent des lieux traversés par différentes écoles, avec des temporalités et des protagonistes différents, sans aucune règle définie. La morphologie de la ville ne se présente plus comme une structure hiérarchisée qui se parcourt dans tous les sens et est perçue comme un ensemble, mais elle devient un lieu de la discontinuité, de l'hétérogénéité, de la fragmentation et de la transformation interrompue, expression d'une nouvelle « forme du temps ».

La reconnaissance de l'indissolubilité entre la dimension temporelle et la dimension spatiale vient à peine d'être démontrée. Cependant il est important de souligner un double aspect: tandis qu'il est pratiquement impossible d'imaginer le temps en dehors des acteurs, car les structures temporelles ne nous apparaissent que grâce aux sujets qui « vivent » le temps (le temps mesuré n'a de sens que si il est accompagné par le temps subjectif), l'espace semble être doté de sa propre objectivité, indépendante de ces derniers.

L'introduction du temps dans la spatialité est un point de départ fondamental, car elle supprime définitivement toute tentation de réduire l'espace à une simple photographie de la réalité sociale, non seulement en insérant par « force » un élément dynamique, mais surtout en introduisant, à travers les différents rythmes du temps social, la complexité des pratiques. Observer les phénomènes spatiaux du point de vue temporel semble donc être en mesure de contribuer au dépassement d'une conception statique de l'espace en faveur d'une spatialité dynamique et axée sur le sujet. La domination du temps sur l'espace, considérée comme la capacité de la part du temps d'organiser, de transformer et de dessiner l'espace, devient la clé de lecture de la recherche. Il ne s'agit pas de nier le lien entre les deux dimensions, ni d'établir une relation de correspondance univoque entre l'espace et le temps (selon l'approche de la géographie du temps), mais bien d'attribuer une priorité de lecture des deux dimensions : le temps devient le protagoniste du changement.

L'accent mis sur le rôle du temps dans les sociétés contemporaines est démontré par sa forte présence dans le débat interdisciplinaire ; cependant, les études urbanistiques et architecturales réalisées n'ont pas démontré la même force et

efficacité que les disciplines comme la sociologie ou la géographie du temps qui ont expressément déclaré leur propre intérêt envers cette nouvelle perspective, produisant une vaste littérature et différents points de vue dès la fin du XIX^{ème} siècle ; les études urbanistiques et architecturales sont encore fermement attachées à une idée de la ville qui trouve dans l'espace son plus grand champ d'intérêt.

L'analyse quantitative du temps, d'un point de vue sociologique, c'est-à-dire en considérant le temps comme une catégorie pour l'étude des phénomènes sociaux, trouve son origine en se référant aux conditions de vie de la classe ouvrière. Entre le XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle, l'attention se déplace pour se concentrer plus sur le temps que sur l'espace, en général non pas d'une manière explicite, comme on peut le remarquer grâce à l'école durkheimienne du début du siècle. Selon Harvey, le temps est privilégié car il représente l'élément et la matière première dans laquelle se réalisent le progrès et la transformation profonde du système (de sociétés préindustrielles ou traditionnelle à des sociétés industrielles ou modernes). L'espace, quant à lui, résulte être au mieux une catégorie négligée ou subordonnée dans un certain sens au temps, car il est considéré comme un facteur contingent ou comme un élément donné.

La référence en sociologie, pour toute personne impliquée dans la notion de temps, est la théorie de « la structuration spatio-temporelle » d'Anthony Giddens. Reconnaisant que la temporalité est un élément incontournable et inhérent à chaque phénomène social, la théorie de Giddens cherche à éliminer l'opposition entre statique et dynamique sociale, typique du structuralisme et du fonctionnalisme, en se basant sur trois types de temporalité : la temporalité biographique du cycle de la vie ; la temporalité de l'expérience immédiate ; la temporalité du temps des institutions. Les individus deviennent alors partie intégrante du système social justement à cause de l'insertion continue entre le cycle de vie individuelle, la durée des institutions et la durée des différentes activités individuelles. La réflexion sur le thème du temps, du point de vue sociologique, a subi depuis les années 1980 une véritable explosion en raison des études théoriques et empiriques, notamment par deux fils conducteurs de recherche sur le temps : le premier est constitué par les géographies du temps, dont le fondateur est le géographe suédois des années 1940 Torstein Hägerstrand ; grâce au second fil conducteur, dont le fondateur fut Maurice Halbwachs, ont été produits une série d'études sur la mémoire collective, à partir des années 1920. Ce qui a constitué une nouveauté par rapport au passé est la reconnaissance explicite de l'introduction de la catégorie « temps » dans la recherche sociologique. L'introduction du temps dans la représentation des lieux a également émergé dans les études géographiques, dans les années 1970. Selon Vallega, le lieu est à nouveau employé comme le noyau de la représentation géographique, mais en introduisant le sujet dans la représentation, nous avons assisté à la transition d'une perspective objectiviste à une perspective subjectiviste, qui consiste à représenter le temps et à le considérer comme une propriété des lieux.

Dans la littérature architecturale, Siegfried Giedon, en 1941, publie « Space, time and architecture

». Dans le traité de Siegfried Giedon émergent deux aspects intéressants dans l'évaluation du temps : le rapport que l'historien a avec son époque et le concept d'instance de continuité. Dans le premier cas, en partant du principe que l'histoire n'est pas statique mais dynamique, l'historien de l'architecture doit être en contact étroit avec les idées de son temps. C'est seulement en étant complètement immergé dans l'esprit de son époque qu'il lui est possible d'envisager les caractéristiques du passé auxquelles les générations précédentes n'avaient pas donné d'importance. De cette prise de conscience est née le rejet de « l'historien idéal » qui est libre de la pression des circonstances et qui juge d'une manière illusoire le temps et l'existence. Dans le second cas, l'acte de « planifier » impose à la connaissance le dépassement de la situation « actuelle ». Pour être en mesure de planifier, en effet, il est important de connaître le passé et prévoir ce qui se passera dans le futur. La conscience du temps et le dialogue avec le passé sont les facteurs clés pour la constitution de l'identité de chaque lieu. A ce propos, Kevin Lynch, dans son livre « What Time is this Place ? » considère analytiquement les moyens à travers lesquels le passé a modifié la forme urbaine et ses significations, en créant une proximité spatiale entre des matériaux chronologiquement lointains. L'espace urbain contient des « parties » de morphologies anciennes, c'est-à-dire des matériaux témoins d'époques précédentes. Concentrer l'attention sur la mémoire urbaine n'implique pas une « soumission » à l'histoire.

Comme le suggère un groupe important d'auteurs (de Geddes à Mumford, de Rossi à Kevin Lynch), instaurer une relation avec le passé et avec la mémoire urbaine signifie construire une dialectique entre toutes les dimensions du temps, car l'interprétation du passé est toujours connectée au présent et à la projection vers l'avenir.

Les réflexions sur le temps, réalisées en Italie par Sandra Bonfiglioli depuis les années 1980, se basent sur la constatation que le temps est particulièrement absent dans la tradition des sciences territoriales. Les théories et les pratiques conceptuelles qui impliquent le territoire renvoient à un cadre conceptuel et une planification des phénomènes qui trouvent leur collocation dans le domaine de l'espace. La question du temps a été négligée et la négligence de ce manque de recherche sur son implication a comporté une conception implicite dans un cadre indifférent qui inclut le changement ou bien le mesure. L'auteur suggère d'opérer une élimination des sciences du territoire dans la perspective traditionnellement spatiale, en proposant de considérer le temps comme l'acteur du changement. Ces réflexions, presque seulement théoriques, ont favorisé, au milieu des années 1980, l'émergence d'une ligne de recherche connue sous le nom de « politiques temporelles » qui a conduit à des résultats intéressants, aussi bien au niveau pratique qu'opérationnel.

En conclusion, il est possible d'affirmer que l'interprétation de la ville contemporaine, dans laquelle les flux temporels s'entrecroisent avec des configurations spatiales hétérogènes et discontinues, devient tellement complexe qu'il devient nécessaire d'imposer la recherche de méthodes et de pratiques qui assument d'une part la complexité comme une opportunité et, d'autre part, rendent au temps un rôle fondamental dans l'orientation des rythmes de la réalité sociale et de la forme urbaine. En ce sens, selon Bernardo Secchi, l'urbanisme et l'architecture sont des disciplines qui se trouvent aujourd'hui en difficulté dans la définition de leur propre utilisation du temps, car elles doivent se confronter avec des éléments qui évoluent à des rythmes différents : d'un côté, le temps de plus en plus rapide des individus et de la société, de l'autre côté le temps plus lent de l'espace physique. En ce sens, Dino Formaggio a émis un concept intéressant, selon lequel affirmer que l'architecture est l'art de l'espace est un lieu commun et un stéréotype. Il est plutôt nécessaire de se demander de quel espace peut-on parler aujourd'hui, pour valider majoritairement l'hypothèse que l'architecture comme art de l'espace appartient au passé, et ce que cela signifie de proposer l'architecture comme art du temps. L'accélération de la technologie a eut pour conséquence le changement du concept du temps, tout comme a évolué le concept de la forme, en passant de la culture de l'être à la culture du devenir. Non loin du point de vue de Formaggio, Francesco Careri observe que l'accent disciplinaire de l'architecture s'est déplacé des éléments architectoniques vers des parcours et à des relations possibles qui peuvent être déclenchées : l'espace, autrefois statique, devient dynamique et la culture de l'habiter est remplacée par la culture de la mobilité. La « marche », première expérience que l'homme a fait pour vivre dans le monde, est un instrument utile de la connaissance et de l'attribution du sens des espaces, s'imposant comme une discipline à part entière dont l'architecture peut profiter en élargissant le champ, dans certains cas comme une sorte de pré-projet ou comme un instrument de connaissance de l'endroit, dans d'autres cas comme un instrument de transformation symbolique.

1.1 Inquadramento teorico-disciplinare sul concetto di spazio-tempo

L'attenzione nei confronti dello spazio e del tempo è stata tradizionalmente al centro di discipline come la filosofia e la fisica. Nel tentativo di intraprendere un percorso filosofico-scientifico in merito a queste due dimensioni e al loro reciproco rapporto¹, che dall'antichità classica conduce fino ai nostri giorni, emergono alcuni aspetti e riflessioni che sono stati alla base di tutte quelle discipline, in particolare la sociologia e le scienze sociali, la geografia, la letteratura e l'arte, che hanno mostrato un interesse tutt'altro che episodico per la tematica.

25

I concetti di spazio e di tempo affrontati dai filosofi dell'antichità classica (Platone, Aristotele, Epicuro, Lucrezio e Sant'Agostino, per citarne alcuni), pur con tutte le loro sfumature e i punti di vista diversificati, rinviano a concetti che considerano queste due dimensioni come entità profondamente distinte.

Anche il sapere della scienza classica che si sviluppò attraverso l'opera di Galileo Galilei, Isaac Newton e Cartesio, molti secoli dopo, converge nel considerare spazio e tempo come variabili separate. Tuttavia, grazie a Galileo Galilei ed Isaac Newton, emerge il concetto di "causalità meccanica", secondo la quale "tutti i fenomeni osservabili nell'universo hanno una causa posta nel passato che li determina e li rende riproducibili" e che si basa sulla concezione che "il tempo scorre in modo lineare dal passato al futuro: il verso del tempo è obbligato". Questa visione ha dato l'avvio al metodo sperimentale che, con successo, è stato applicato allo studio non solo dei sistemi meccanici, ma anche dei sistemi viventi. Lo scopo principale del metodo è infatti quello di "evidenziare il rapporto di causalità tra gli eventi": in esso le variabili della ricerca vengono controllate in modo tale da mettere in luce in modo specifico i rapporti di causa-effetto.

È stato Immanuel Kant a cambiare radicalmente il modo di vedere il tempo, grazie alla sua "rivoluzione copernicana", secondo la quale al centro della filosofia non si deve porre l'oggetto, ma il soggetto: il tempo diventa allora, assieme allo spazio, una "forma a priori della sensibilità"; spazio e tempo, dunque, si pongono come concetti innati, che non derivano dall'esperienza, costituendo tuttavia la base da cui ogni esperienza scaturisce e si concretizza.

Ciò nonostante, i paradigmi della scienza classica entrarono in crisi con le teorie del primo e secondo principio della termodinamica e la conseguente teoria cinetica del calore, che permisero lo sviluppo della società industriale, e con la scoperta delle onde magnetiche e l'identificazione della luce con queste onde (Maxwell). Fu Albert Einstein, con la teoria della relatività, secondo la quale "il tempo non è assoluto, ma dipende dalla velocità (quella della luce) e dal riferimento che si prende in considerazione" a permettere il superamento del concetto di spazio euclideo in cui esistono lunghezze, tempi e leggi assolute, in favore di lunghezze e tempi locali e dunque mondi spazio-temporali diversi per ciascun individuo, nei quali valgono leggi relative all'osservatore. Solo con Einstein viene superato definitivamente il pensiero di Aristotele, il primo a formulare una teoria secondo la quale spazio e tempo sono concetti distinti.

¹ Si veda la scheda di approfondimento "Percorso filosofico-scientifico sul rapporto spazio-tempo".

Conseguenza diretta della teoria della relatività ristretta è l'introduzione del concetto fisico di spazio-tempo che combina le classiche nozioni tradizionalmente distinte di spazio e di tempo in un solo costrutto unico e omogeneo. Fu il matematico Minkowski a postulare il concetto di "cronotopo". Le teorie di Minkowski si basano non più sulla concezione di uno spazio a tre dimensioni (le coordinate cartesiane), ma su uno spazio a quattro dimensioni, di cui la quarta dimensione è costituita dal tempo. Così come nella visione classica dello spazio le sue tre dimensioni componenti sono equivalenti e omogenee fra loro e relative all'osservatore, la visione relativistica assimila anche la dimensione temporale (prima-dopo) alle tre dimensioni spaziali, rendendola percepibile in modo diverso da osservatori in condizioni differenti (Fig. 1.1).

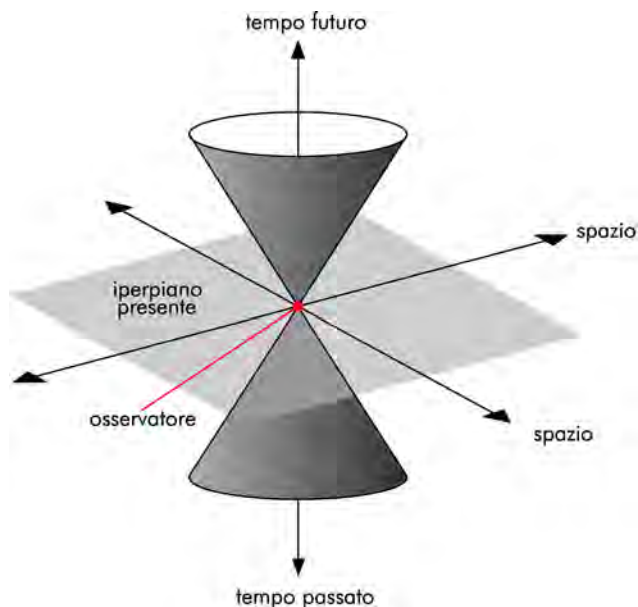


Fig. 1.1 – Cono di Minkowski

Tra le varie conseguenze provocate dalla concezione di Einstein, arricchita delle puntualizzazioni di Minkowski, sta la confutazione del principio della "simultaneità temporale". Termini come "prima" e "poi" hanno senso soltanto per due o più osservatori che condividono lo stesso sistema di riferimento.

Questa nuova consapevolezza sull'interdipendenza tra le dimensioni di spazio e di tempo, è stata posta al centro del dibattito tra le diverse discipline, ognuna con le proprie specificità e i propri punti di vista, ma tuttavia convergenti nel considerare la "città" come oggetto di studio privilegiato.

Partendo dal presupposto che la città è da intendersi non tanto come sommatoria di ambiti fisici e sociali, ma piuttosto come relazione necessaria fra forme costruite e forme sociali, la ricerca tenta di indagare, analizzare e approfondire il rapporto spazio-tempo, compiendo un tentativo di separazione tra le discipline che tradizionalmente si sono occupate della città delle relazioni umane (in particolare la sociologia e la geografia) e quelle che si sono tradizionalmente occupate della città costruita (l'urbanistica e l'architettura). Tale separazione non è da intendersi come una negazione della relazione necessaria tra forme costruite e forme sociali, appena enunciata, quanto piuttosto come necessità di far emergere i punti di vista delle varie discipline in merito al rapporto spazio-tempo, i quali, lungi dal voler essere confinati nei rispettivi campi di applicazione, hanno piuttosto reciprocamente influenzato i diversi campi di interesse.

Il percorso si attua individuando tre intervalli temporali: la città fino alla modernità (a partire dalla città antica fino alla seconda rivoluzione industriale, e dunque fino alla metà dell'Ottocento circa), la città della modernità (a partire dalla metà dell'Ottocento circa fino agli anni '60 del secolo scorso) e la città contemporanea (a partire dagli anni '60 del secolo scorso fino ad oggi). L'individuazione di tali intervalli temporali si basa sul riconoscimento e la condivisione, nel pensiero sociologico, di alcuni momenti storici per l'evoluzione della società. Il primo momento, identificabile cronologicamente intorno alla metà dell'Ottocento coincide, da una parte, con lo sviluppo del processo di industrializzazione (in particolare la produzione di massa e il taylorismo) e, dall'altra, con le invenzioni e le scoperte nel settore tecnologico (il telegrafo senza fili, il telefono, l'elettricità, il motore a scoppio, per citarne alcuni, che hanno determinato uno sviluppo incrementale dei trasporti, soprattutto legati al sistema ferroviario), determinando una nuova modalità di interazione degli individui con lo spazio, basata sulla capacità di percorrere grandi distanze in tempi molto brevi. Questa fase è caratterizzata dal concetto di velocità. Il secondo momento, identificabile cronologicamente intorno agli anni '60 del secolo scorso, è caratterizzato dai progressi dell'elettronica e della telematica (il computer, il satellite, per citarne alcuni) che, attraverso l'immediatezza della comunicazione, hanno reso possibile la "vicinanza" tra individui che sono molto distanti tra loro nello spazio. Questa fase è caratterizzata dalla simultaneità.

L'obiettivo del capitolo è quello di giungere ad una personale interpretazione del rapporto spazio-tempo e alla definizione, nonché alla argomentazione, del punto di vista della ricerca, che spiegherà le scelte e gli orientamenti della successiva trattazione.

Per coerenza metodologica, la costruzione del punto di vista della ricerca, collocato all'interno del dibattito contemporaneo, avverrà considerando come discipline di riferimento le stesse che sono state individuate nella prima parte della trattazione, ovvero la sociologia e la geografia da una parte, e l'urbanistica e l'architettura dall'altra.

1.2 L'interdipendenza tra spazio e tempo: la città come oggetto di studio privilegiato

Spazio e tempo sono concetti che rinviano l'uno all'altro in una relazione che può essere di omologia o di contrapposizione, dove comunque appare la loro mutua implicazione.

Come detto precedentemente, l'inserimento nella teoria della relatività di Einstein del tempo come quarta coordinata accanto alle tre consuete dimensioni (le coordinate cartesiane) hanno originato l'espressione spazio-tempo che esprime appunto il legame tra le dimensioni spaziali e temporali. Einstein, come è noto, ha rivoluzionato nel secolo scorso la concezione fisica di tempo e spazio, in particolare rifiutando l'idea di un tempo assoluto e affermandone il carattere relativo, che dipende dall'osservatore locale e dalle sue misurazioni (Gasparini, 2000).

La sostituzione del concetto di "oggetto materiale" con quello di "campo" che ha consentito, secondo Einstein, *"la rappresentazione dell'intera realtà fisica mediante un campo, le componenti del quale dipendono dai quattro parametri spazio-temporali, (...) non sono rimaste prive di riscontro nella stessa concezione e nella interpretazione dello spazio urbano e non soltanto di quello architettonico"* (Astengo, 1966).

In effetti Sigfried Giedion, riprendendo il concetto di "cronotopo", postulato dal matematico Minkowsky, considera lo spazio e il tempo come indissolubilmente legati per formare un continuum indivisibile: *"D'ora in poi lo spazio in sé stesso e il tempo in sé stesso sono destinati a svanire trasformandosi in pure ombre. E soltanto una specie di unione delle due entità conserverà una realtà autonoma"* (Giedion, 1954).

Tale rapporto ha sempre trovato nella città l'oggetto di studio privilegiato.

In linea generale, la città costruita e la città delle relazioni umane sono indicate assieme in un unico termine, città, che è da intendersi non tanto come sommatoria di ambiti fisici e sociali, ma come relazione necessaria fra forme costruite e forme sociali. Tale relazione è tuttavia asimmetrica: la città costruita sopravvive a lungo, le forme sociali si istituiscono se e solo se si insediano in un luogo appropriato (Bonfiglioli, 1997).

Il carattere necessario di tale relazione è facile da individuare, ma difficile da descrivere e concettualizzare per alcuni motivi. Il primo motivo risiede nell'antica separazione della filosofia classica, in particolare platonica, che separò il corpo dalla mente o anima o spirito. Ancora oggi gli aspetti materiali dell'abitare umano e quelli culturali e spirituali, sono difficili da pensare assieme. Il secondo motivo dipende dalla specializzazione e dalla separazione della scienza in discipline specialistiche: la sociologia, l'antropologia e la geografia umana, che descrivono la città delle relazioni umane, e l'architettura e l'urbanistica che definiscono la città costruita.

Tali due rappresentazioni della città non sono facilmente confrontabili se non con sofisticate traduzioni di cui non è stato peraltro ancora scritto un vero e proprio statuto metodologico. Forse per questi motivi la città, parola polisemica, appare opportunamente ambigua nel non essere in grado di distinguere, a priori, il versante della città fisica e il versante della città delle relazioni umane.

Nella relazione necessaria che lega gli esseri umani ad un ambiente antropizzato si manifesta la prima "architettura temporale" che caratterizza la città: l'insieme delle temporalità proprie del versante fisico e quelle proprie del versante sociale si legano in una relazione che permette alle forme fisiche e sociali di abitare l'una nell'altra, di essere l'una nell'altra. Le temporalità della città fisica e della città delle relazioni umane sono poi ulteriormente complicate dalle temporalità proprie del corpo umano vivente e da quelle della natura perché il mondo è anche un oggetto cosmologico e di questo aspetto le città si nutrono (Bonfiglioli, 1997).

1.2.1 Spazio e tempo: convergenze

In linea generale, il legame profondo tra le due dimensioni costituisce un aspetto per molti versi banale e scontato. Come afferma Kevin Lynch, viviamo in "luoghi-tempo" (Lynch, 1977). L'abitudine e la routine sono legate a ben definite coordinate spazio temporali. Ci serviamo contemporaneamente di tutte e due le dimensioni come punti di riferimento attraverso i quali riconoscere persone ed oggetti o attribuire senso alle cose: le modificazioni nella coordinazione dello spazio e del tempo possono addirittura minare la nostra capacità di comprendere la realtà che ci circonda. *"Anche la mobilità è una dimensione intrinsecamente spazio-temporale dell'esperienza. Al movimento nello spazio corrisponde il prevalere di una dimensione temporale specifica, quella del presente, della fuggevolezza, della temporalità"* (Mandich, 1996).

Spazio e tempo sembrano dunque dimensioni inseparabili dell'esperienza. Ogni mutamento nello spazio è necessariamente un mutamento nel tempo e ogni mutamento nel tempo è necessariamente un mutamento nello spazio. Norbert Elias mette in evidenza come le relazioni posizionali che spazio e tempo implicano non sono assolutamente mai tra loro separabili. La distinzione concettuale tra le due dimensioni è data dalle necessità pratiche di misurazione. Le relazioni posizionali nello spazio, possono essere infatti determinate con l'ausilio di metri di misura immobili, mentre le relazioni posizionali nel tempo, richiedono l'ausilio di metri di misura che si muovono. *"La separazione concettuale tra le due dimensioni, che ci fa apparire il "tempo" e lo "spazio" come se fossero due grandezze distinte e a volte persino separate è, di conseguenza, il risultato del tentativo di differenziare concettualmente due tipi di relazioni meramente posizionali: quelle che possono essere determinate mediante standard immobili e, dall'altro, le relazioni che possono essere determinate mediante standard mobili, in continuo mutamento di posizione"* (Elias, 1986). È interessante la riflessione sulla funzione del "metro di misura temporale" del sole, che è continuamente in movimento o agli orologi e ai calendari (che rappresentano simbolicamente un continuo mutamento di posizione anche se essi non si muovono), mettendoli a confronto con "metri di misura spaziali" quali sono i lineari o le pietre miliari. Tale riflessione sarà approfondita nel proseguo della trattazione.

1.2.2 Spazio e tempo: divergenze

Accanto all'evidente legame che unisce spazio e tempo, sono altrettanto facilmente rilevabili le differenze che sembrano dividere queste due dimensioni.

Una prima distinzione riguarda il fatto che il tempo si caratterizza come una dimensione astratta, impalpabile, quasi invisibile della società. Lo spazio, al contrario, viene qualificato per la sua concretezza, la sua materialità, è spesso considerato come una dimensione esterna, oggettiva della realtà sociale, di cui il concetto di "morfologia sociale" costituisce la manifestazione più evidente. Mentre, infatti, il tempo è quasi impossibile da concepire al di fuori degli attori e le strutture temporali ci appaiono solo attraverso i soggetti che vivono il tempo (il tempo misurabile non ha senso se non lo si accompagna al tempo soggettivo), lo spazio sembra essere dotato di una propria oggettività indipendente da questi.

Carlo Mongardini, sviluppando l'intuizione di Kant², fa notare come il tempo e lo spazio svolgono in effetti due funzioni opposte: *"(...) il tempo è un rapporto che può essere interiorizzato dall'uomo e da lui utilizzato per appropriarsi della realtà esterna, ordinandola; lo spazio è invece una relazione che può essere attribuita alle cose, come loro caratteristica esterna, attraverso la quale la natura riesce ad appropriarsi dell'individualità, circoscrivendola. Il tempo permette all'individuo di ordinare la natura, ma essendo esso stesso natura, viene da questo limitato; lo spazio permette alla natura di circoscrivere l'individuo, ma proprio in quanto circoscritto, esso può percorrere lo spazio"* (Mongardini, 1989).

Una seconda distinzione riguarda il fatto che lo spazio viene qualificato per la sua staticità, il tempo per la sua dinamicità. Proprio per questo motivo lo spazio appare come più dominabile del tempo. Il correlato negativo della dinamicità è l'irreversibilità. Il tempo può essere percorso in un solo senso (verso il futuro), mentre è sempre possibile ripercorrere in senso inverso qualsiasi traiettoria spaziale (Mandich, 1996). Per la sua natura stabile, lo spazio può svolgere un ruolo di "ancora" delle forme sociali.

1.3 La città delle relazioni umane: il rapporto spazio-tempo

All'interno di questa sezione, la trattazione compie un percorso che, spaziando tra discipline come la sociologia e la geografia umana, tenta di dare una interpretazione del rapporto spazio-tempo, secondo una descrizione della città dal punto di vista delle relazioni umane, ordinariamente al centro di queste discipline.

Lo spazio e il tempo non sono legati solamente per via pragmatica perché l'agire è sempre ancorato ad un sistema di coordinate spazio-temporali (ogni cosa che facciamo è caratterizzata sempre da un "qui" ed un "ora"), ma per-

² Mongardini si riferisce alla teoria di Kant secondo la quale spazio e tempo sono due forme diverse, ma strettamente interrelate. Il tempo non è altro che la forma del senso interno, cioè l'intuizione di noi stessi e del nostro stato interno. Lo spazio non è altro che la forma dei sensi esterni, cioè la condizione soggettiva della sensibilità sotto la quale soltanto ci è possibile l'intuizione esterna. Spazio e tempo condividono, secondo Kant, la natura di condizioni a priori della nostra mente: entrambe non sono né proprietà oggettiva delle cose, né concetti empirici ricavati dall'esperienza. Inoltre lo spazio, come possibilità dell'essere insieme, implica il concetto di simultaneità, intesa come struttura stessa della coesistenza spaziale.

ché sia il tempo che lo spazio, intesi come categorie costitutive dell'esperienza umana e condizioni strutturali dell'affermazione della società, vincoli normativi all'agire sociale e alle interazioni fra individui.

Esse si realizzano attraverso modalità differenti e per certi versi contrarie, legate maggiormente all'immaterialità, alla forma relazionale, alla dinamicità e all'irreversibilità la prima, e invece più connesse alla concretezza, alla collocazione delle cose, alla staticità e alla percorribilità la seconda. La prospettiva spazio-temporale si incentra sulla connessione e sulle possibilità di sconnessione tra queste due categorie. Tale percorso viene perseguito, da una parte, tentando di dare una valenza analitica al rapporto spazio-tempo e, dall'altra parte, facendo emergere come tale rapporto si è evoluto nel passaggio dalla città antica a quella contemporanea.

È stato appena accennato come spazio e tempo siano due concetti indissolubilmente legati, ma anche profondamente diversi. Questo permette di capire, tra l'altro, le difficoltà che la sociologia, come altre discipline, incontrano nel tentare di "tenere insieme" queste due coordinate. D'altra parte, un'analisi dettagliata dell'intreccio spazio-temporale risulta il più delle volte insoddisfacente proprio perché, non solo le due dimensioni ancora oggi pongono, separatamente, grandi problemi di precisazione teorica e metodologica, ma anche perché si tratta di due elementi che hanno delle qualità diverse (a volte opposte). Per questo motivo, anche la costruzione di un semplice diagramma spazio-temporale (Fig. 1.2) all'interno del quale collocare i fatti sociali, non si presenta un'operazione agevole: le due dimensioni, infatti, si possono definire ad una molteplicità di livelli di analisi che non è sempre facile far corrispondere.

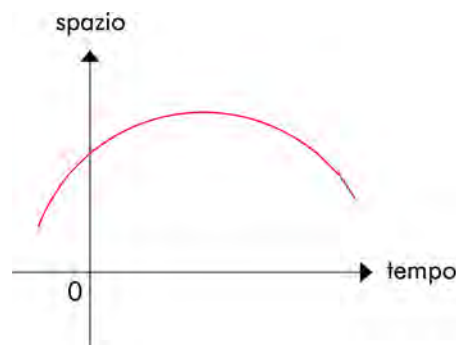


Fig. 1.2 – Diagramma spazio-tempo

Come esempio per spiegare le difficoltà di organizzare le diverse combinazioni della scala spaziale e temporale, può essere utile usare uno schema elaborato da Randan Collins secondo cui una scala spaziale, misurabile in metri (lo spazio occupato da un individuo, da un piccolo gruppo, etc.), è combinata con una scala temporale che si estende dai secondi ai secoli. In tale modo è possibile individuare i fenomeni “più micro” (un processo cognitivo o emozionale, che riguarda una persona e si svolge nell’arco di pochi secondi) o invece fenomeni “più macro” (i cambiamenti sociali di lungo termine, che occupano lo spazio di un’intera società territoriale e si svolgono nel corso dei secoli, ad esempio un processo di secolarizzazione) (Mandich, 1996). Tale metodo però risulta insoddisfacente per due motivi.

In primo luogo, perché non rende giustizia alla complessità delle due categorie. La temporalità della vita non si riduce all’aspetto della “durata”, così come lo spazio non è solo estensione. Eviatar Zerubavel, ad esempio, compiendo l’analisi della struttura temporale di un evento, coglie oltre alla durata, altri parametri di riferimento: la “struttura della successione”, che ci dice in quale ordine gli eventi accadono, la “collocazione temporale” che segnala quando accadono e la “frequenza della ricorrenza” che indica quanto spesso essi accadono.

In secondo luogo, perché classificare un fenomeno sociale sulla base del “quanto grande” e per “quanto tempo” non ci dice molto sulla sua natura. E Collins fa ricorso ad un’altra variabile per definire il fenomeno: egli introduce il termine di “empirico” (con il significato di “esperito”, ovvero ciò di cui si può far esperienza) per delimitare il livello micro della società. La realtà empirica è determinata, dunque, dalle micro-situazioni. La macro-struttura esiste solo come aggregato di micro-situazioni nello spazio, attraverso il tempo e nel numero di situazioni e di persone che vi prendono parte (Mandich, 1966).

Infine, perché spazio e tempo non hanno sempre lo stesso peso nel delineare i diversi livelli di analisi, trattandosi il più delle volte, di una combinazione asimmetrica. Il livello biografico, ad esempio, è caratterizzato principalmente dal tempo, il tempo del corso della vita, non solo, ma la corrispondente coordinata spaziale è difficilmente individuabile, perché in realtà una storia di vita non può essere definita attraverso uno spazio particolare, ma si svolge attraverso un itinerario spaziale che è il percorso nel tempo a “mettere in evidenza”.

1.3.1 Strategie per l’analisi

È stato appena enunciato come le dimensioni dello spazio e del tempo siano quindi molteplici e non sempre compatibili. È quindi necessario scegliere un punto di vista più specifico per l’analisi del rapporto spazio-tempo se si vuole dare a questo termine una valenza analitica. Al variare del punto di vista, infatti, variano le caratteristiche e le qualità specifiche dello spazio e del tempo che vengono messe in evidenza.

Un primo modo di procedere, certamente quello maggiormente utilizzato, è di partire da una delle due dimensioni e vedere in che modo viene “segnata” dall’altra.

³ Il termine “luogo” deriva dal latino *locu(m)*, il quale è privo di spiegazione etimologica. Generalmente a questo termine si attribuisce il senso del termine greco *topos*, il quale in origine non era riferito alla superficie terrestre, ma alla retorica per indicare, secondo il pensiero aristotelico, i “dispositivi logici” usati per trovare le premesse della conclusione cui si vuole arrivare. Come spesso accade, il carattere ambiguo di un concetto è stato fecondo di percorsi intellettuali.

Nel caso del “luogo”, questa ambiguità ha generato due correnti di pensiero, nell’ambito del pensiero geografico:

- la prima corrente di pensiero geografico sui luoghi è emersa all’inizio del Novecento per opera di Paul Vidal de la Blache (1913) e ha proposto di assumere il luogo come il fulcro della rappresentazione geografica. Da questa prospettiva il luogo era considerato in senso oggettivistico, cioè prescindendo dal soggetto, e le forme del luogo erano assunte come la risultante dell’incontro tra la natura e la cultura, la prima intesa in termini essenzialmente geomorfologici, la seconda come modi di intervento sul territorio accumulati nel corso della storia;

- la seconda corrente di pensiero geografico sui luoghi è emersa negli anni '70 del secolo scorso. Il luogo è ancora una volta assunto come il fulcro della rappresentazione geografica, ma in termini profondamente diversi. Il soggetto è stato, infatti, introdotto nella rappresentazione e quindi il luogo non è stato più considerato in sé, ma nei termini in cui vive nelle esperienze esistenziali del soggetto. In tal modo nel campo della geografia, si è assistito al passaggio da una prospettiva oggettivistica ad una prospettiva soggettivistica.

“Così facendo si introduce il tempo nella rappresentazione del luogo. Quest’ultimo, infatti, è vissuto secondo emozione. L’emozione conduce a creare immaginazioni e ad attribuire valori” (Vallega, 2006).

Tale riflessione attinge dalla letteratura geografica³ che si è sempre confrontata con i “luoghi” secondo due prospettive: una oggettivistica, cioè prescindendo dal soggetto, e una soggettivistica, dove il luogo non è più considerato in sé, ma nei termini in cui vive nelle esperienze esistenziali del soggetto.

Nello specifico la scuola dei geografi del tempo⁴ sostiene che esiste una “interrelazione funzionale di spazio e di tempo” e che, se non si situano le attività umane “*negli spazi e nei tempi concreti in cui esse prendono forma e si dipanano*” (Lynch, 1977) è impossibile comprendere il comportamento sociale. Spazio e tempo sono tra loro così fortemente solidali da poter essere utilizzati in modo interscambiabile, l’uno per simboleggiare l’altro. Metafore di carattere spaziale aprono a tematiche temporali, mentre metafore di carattere temporale aiutano la riflessione sullo spazio (Pacelli, 2007).

In particolare, la “*time-geography*” o “geografia del tempo”, individua ed analizza le attività di “*timing space*” (temporalizzazione dello spazio) e di “*spacing time*” (spazializzazione del tempo).

Con il termine “*timing space*” (temporalizzazione dello spazio) si intende il mantenimento o la modifica dei contesti spaziali attraverso la manipolazione temporale. Il tempo è in effetti un meccanismo fondamentale di regionalizzazione dello spazio (l’esistenza di una offerta fissa di tempo per ogni individuo costituisce, ad esempio, un limite fondamentale nell’allocazione delle attività giornaliere).

Con il termine “*spacing time*”⁵ (spazializzazione del tempo) ci si riferisce, invece, all’organizzazione del tempo attraverso l’uso dello spazio. Ad ogni momento della vita quotidiana corrisponde infatti un luogo. Gli orari di apertura dei teatri o dei ristoranti, che troviamo ad esempio nei giornali, ci indicano, ad esempio, quando gli spazi della città possono essere usati.

La ricostruzione sociale operata dai geografi della Scuola di Lund, si colloca all’interno di uno schema di coordinate a tre dimensioni che coglie le fitte corrispondenze tra spazio e tempo: ai percorsi spaziali corrispondono immediatamente delle coordinate temporali e viceversa.

In questo caso, tuttavia, spazio e tempo vengono considerate per la loro qualità di coordinate oggettive. È possibile, invece, partire da forme di temporalità specifica, per individuare i rapporti che intrattengono con lo spazio. Ad esempio nella definizione del tempo della durata, della ripetizione, della memoria, lo spazio gioca un ruolo importante, per la sua capacità di costituire un’“ancora” per le attività sociali e di condensare la continuità della vita sociale (Mandich, 1996).

Lo spazio è il modo di introdurre nella storia una scala temporale non considerata: quello del tempo di lunga durata. Questa dimensione diventa un mezzo, una via d’accesso che permette in individuare, di mettere in luce, ciò che è ripetizione, lentezza, permanenza (Braudel, 1982). I riferimenti spaziali, dunque, hanno una grande importanza non solo per la sopravvivenza della memoria stessa, ma anche per radicare nella società, nei gruppi e nell’individuo il senso della continuità nel tempo della propria identità. È lo spazio che dà l’illusione di non cambiare nel tempo e di ritrovare il passato nel presente.

Un secondo modo di leggere il rapporto spazio-tempo è, invece, partendo dall'articolazione delle due dimensioni: cercare quei processi in cui spazio e tempo coincidono, ragionano insieme. In questo caso non si ricerca l'impronta di una dimensione sull'altra, ma si vogliono individuare quei concetti che sono per loro natura spazio-temporali. Un esempio interessante è l'analisi che Stephen Kern fa della velocità come concetto. È impossibile classificare il materiale sulla velocità, secondo l'autore, come esclusivamente temporale o spaziale (Kern, 1988). Le caratteristiche e le implicazioni della velocità assumono delle modalità specifiche che esprimono l'annullamento dello spazio da parte del tempo. Questa qualità specifica influisce non solo sul modo in cui le persone viaggiano, si incontrano, lavorano, ma anche sul modo in cui danzano, passeggiano, pensano. L'accelerazione del ritmo della vita implicata dalla velocità, modifica il linguaggio, l'arte, la musica, tutte le manifestazioni della cultura moderna⁶.

1.3.2 Lo spazio e il tempo prima della modernità

In passato, ad eccezione di alcuni momenti, il processo di trasformazione della città avviene con ritmi lenti, perché lenta è l'evoluzione demografica, economica, tecnologica e sociale della città. Le grandi trasformazioni urbane sono mosse dall'evoluzione dei bisogni di vita, da motivazioni rappresentative e di prestigio come espressione *"dell'evolversi del linguaggio spaziale e dei principi estetici delle diverse società, che rendono superati i caratteri spaziali e formali della città esistente" o come "espressione di un'esigenza di adeguamento dello spazio fisico a principi formali, generali e atemporalmente, carenti nella compagine del costruito (...)* ma tutte poco prevedibili temporalmente" (Belfiore, 2001).

Il duplice aspetto della città, che è insieme un'aggregazione materiale e un'organizzazione di convivenza, era ben presente alla cultura classica e tardo antica e da questa passò all'inizio del VII secolo nel testo fondatore dell'enciclopedismo medievale, le *Etymologiae* del vescovo Isidoro di Siviglia. Qui fu fissata la distinzione la *"civitas"*, intesa come una moltitudine di uomini che si raccoglie sulla base di un vincolo sociale, ed è così chiamata a causa dei *"cives"*, cioè dei suoi abitanti, e *"urbs"*, cioè le mura, che costituiscono il corpo fisico della città (Artifoni, 1998). Fino al tardo Medioevo⁷, la produzione agricola era l'attività dominante dell'uomo. Essa assorbiva gran parte del capitale e della forza lavoro disponibile così che la maggior parte della popolazione viveva in campagna, direttamente o indirettamente della produzione agricola. Il nucleo essenziale della vita sociale e dell'attività produttiva era la famiglia, per lo più di tipo patriarcale e, di conseguenza, i rapporti erano fondati su base comunitaria assai più che societaria. Tali rapporti erano di ordine "statico", basati cioè sul consenso tradizionale a un numero limitato di regole, più che sull'accettazione di leggi o disposizioni d'ordine generale. Nella società agricola, appena descritta, la percezione del tempo è cadenzata dai ritmi delle attività da svolgere, che si muovono a loro volta sui ritmi naturali e stagionali⁸.

Se dal luogo ci trasferiamo allo spazio, considerandolo come "estensione", cioè come realtà territoriale in varia misura più ampia di quella che, secondo il senso comune, consideriamo come luogo, troviamo che le due prospettive, oggettivistica e soggettivistica, si propongono ancora una volta come alternative all'interpretazione dei segni. Finora nella letteratura geografica, la prospettiva oggettivistica, è stata più coltivata, al punto da costituire una delle manifestazioni più significative della geografia moderna.

⁴ L'origine della geografia del tempo si fa risalire alla costituzione della Scuola di Lund, in Svezia. Capostipite di questa scuola fu Törstein Hägerstrand, che negli anni '40 del secolo scorso, realizzò una ricerca in una zona agraria svedese, studiandone i mutamenti della struttura sociale nel tempo. Per i geografi del tempo, fondamentale è indagare la "trama dei processi", cioè delle relazioni in cui sono immerse le persone e dei vincoli che ne impediscono la realizzazione dei progetti di vita, visti come possibilità di occupare posizioni nello spazio e nel tempo.

⁵ Secondo i geografi del tempo, la spazializzazione del tempo non ha qui una connotazione negativa come per Gross, ma indica invece i modelli temporali legati alle diverse localizzazioni delle attività sociali (Cfr. Carlstein, T.; Parkes, D.; Thrift, N. (1978), *"Timing space and spacing time"*, vol. 3, Edward Arnold, London).

⁶ Un'altra categoria per sua natura spazio-temporale è quella della "simultaneità". Nell'era della comunicazione elettronica il presente non è più limitato ad un unico evento in un unico luogo.

⁷ Gli storici contemporanei situano nel tardo Medioevo (dall'XI al XIV secolo) l'inizio di un nuovo movimento della storia europea che si esprime sia nel campo dell'organizzazione economica istituzionale e politica della società, sia nel campo del pensiero religioso, filosofico e artistico (Bonfiglioli, 1990).

⁸ Le strutture delle temporalità dei fenomeni naturali e che la natura mette a disposizione delle azioni umane, sono diversificate: ricorrenti (gli astri), discontinue/evenemenziali (le piogge stagionali), a volte continue (lo scorrere dei fiumi).

Il tempo è immaginato come una sorta di itinerario circolare in cui la realtà si muove tornando al punto di origine (Fig. 1.3). Tale idea di ciclicità nasce e matura osservando gli astri, soprattutto la Luna e il Sole, i cui percorsi tornano periodicamente sempre allo stesso punto e osservando come essi si riflettano sui percorsi cui va soggetta la vegetazione, durante i quali le piante nascono, maturano e muoiono, per rinascere. Per analogia, l'esistenza umana è stata concepita come un percorso che conduce dalla nascita alla morte e che, dopo la morte, fa approdare a nuove forme di vita. Secondo questa visione, il tempo è rappresentato come una traiettoria senza fine e sempre uguale a sé stessa. Questo è il significato attribuito al termine "tempo natura": un tempo non ancora calcolato e quantificato (Vallega, 2006).

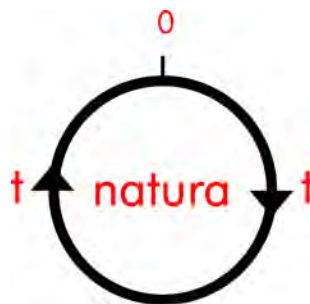


Fig. 1.3 – La ciclicità del tempo nelle società agricole

È nel tardo Medioevo che si determina ciò che Jacques le Goff chiama il "conflitto tra il tempo della Chiesa e il tempo del mercante"⁹. In altri termini, l'emergere di nuovi ceti sociali (fra cui quello mercantile) istituisce nuove forme di organizzazione sociale del tempo e, più specificatamente, l'istituzione del "tempo sociale". Questo nuovo tempo sociale, diverso per topologia da quello della natura e da quello della Chiesa, si accompagna alla costituzione di una nuova organizzazione spaziale di cui la prorompente dinamica urbana è la manifestazione più visibile. La produzione (tramite nuove forme di attività) di spazialità e temporalità del tutto innovative si rapporta, seppur in modo non diretto, con una nuova rappresentazione del tempo e dello spazio, cioè con una loro diversa concezione, immagine, concettualizzazione rispetto a quella in vigore nella tradizione. Contrariamente al contadino, la cui attività si iscrive ancora completamente nel ritmo naturale o meglio la sua attività è condizionata dalla impossibilità (per il suo sapere personale e per la scienza di allora di diagnosticare, prevedere, e tantomeno governare l'andamento dei fenomeni metereologici e idrogeologici), l'attività del mercante può contrastare l'imprevedibile e il non noto con lo sviluppo dell'apparato politico, con l'organizzazione, con le pratiche conoscitive, cioè, in altri termini, con la dimensione dell'"intelligenza sociale".

⁹ L'attività del mercante riguarda il tempo secondo diverse declinazioni. *"Il suo operare tesse una trama tra passato, presente e futuro nella misura in cui comporta la creazione di riserve in previsione delle carestie, compra-vendita nei momenti favorevoli, desunti dalla conoscenza della congiuntura economica, delle costanti del mercato delle derrate e del denaro, il che implica una rete di informazioni e di corrieri"* (Bonfiglioli, 1990).

Questo avviene grazie alla scoperta, da parte del mercante, del prezzo del tempo nello stesso momento in cui esplora lo spazio (Le Goff, 1977; Bonfiglioli, 1990). Egli misura cioè lo spazio con il tempo, paradosso delle misure che sconvolge le leggi matematiche che vogliono l'unità dello stesso tipo di ciò che si va a misurare. Su questo paradosso di misurare lo spazio con il tempo, generatore di concetti di velocità e di accelerazione, si svilupperà alcuni secoli più tardi la fisica moderna. Il "tempo della Chiesa" e il "tempo del mercante" è immaginato come una sorta di itinerario lineare, che induce ad immaginare un oggetto in movimento lungo una traiettoria che conduce verso un traguardo chiaramente identificabile (Vallega, 2006). Tuttavia, mentre per la civiltà ebraica e cristiana l'itinerario immaginato è una linea tesa verso l'alto¹⁰, diretta verso un traguardo di elevazione spirituale e morale, cioè Dio (Fig. 1.4), per il mercante tale linea tende alla realizzazione del profitto (Fig. 1.5) e il suo flusso temporale non è un flusso continuo, ma è tanto più ricco di pause quanto più sono gli appuntamenti, gli incidenti prodotti dall'ambiente sociale e naturale, le interruzioni dovute alla variabilità erratica della natura.



Fig. 1.4 – La linearità del tempo per la civiltà ebraica e cristiana



Fig. 1.5 – La linearità del tempo per il mercante

Con il tempo del mercante, secondo Le Goff, si pongono due questioni importanti, che assumeranno specifiche connotazioni durante l'epoca moderna: la "misura del tempo" e la "cultura del lavoro".

Relativamente al primo aspetto, disporre del tempo nella sua globalità non è cosa semplice, al più si dispone di un "istante" presente e continuamente fluente o soltanto di "durate" che permettono di stabilire un ordine temporale: "il prima e il dopo". Tali durate possono essere assunte come unità di misura del tempo: l'ora, il giorno, il mese, l'anno, etc. Con queste unità di misura non si misura il tempo, bensì la durata di un accadimento, la durata della sua temporalità (trent'anni di guerra, una settimana di vacanza, etc.).

¹⁰ Tale prospettiva dà luogo a due conseguenze: si assiste alla separazione tra natura e uomo: in natura si sviluppano processi circolari, mentre l'esistenza umana segue un percorso che non torna al punto di partenza; si immagina un traguardo, un obiettivo, l'incontro con Dio, dove il tempo si configura come una "parentesi di attesa" nell'esistenza terrena, dopo la quale si approderà ad una esistenza diversa che è quella senza tempo.

Nonostante la struttura delle temporalità dei processi (insieme di azioni in sequenza) attivati dal mercante sia diversa da quella dei fenomeni naturali e da quella del rituale religioso, le unità di misura del “tempo del mercante” non sono di per sé conflittuali con quelle in uso nella Chiesa. Anzi, è proprio la Chiesa l’istituzione più impegnata nella definizione di un “calendario” che definisca per la sua comunità i giorni del riposo, della festa e della celebrazione. Questo compito verrà assolto attraverso varie riforme del calendario, l’ultimo dei quali, il calendario gregoriano, sarà accettato come definitivo anche per le società moderne, le quali andranno ad iscriversi le scadenze del rituale laico (Bonfiglioli, 1990; Vallega, 2006).

Relativamente al secondo aspetto, Le Goff sostiene due tesi diverse: da una parte, il manifestarsi di una cultura del lavoro che rappresenta un capitolo dell’intera storia sociale e, in questa, l’ideologia del lavoro è da intendersi più “come prodotto che come causa”; dall’altra parte, è nel pensiero cattolico (del XI e XII secolo) che vengono poste le basi della moderna cultura del lavoro. Gli effetti sociali di questo processo si manifestano rapidamente: l’ambiente urbano dove si attua l’innovazione economica e sociale e si differenziano i nuovi ceti sociali (artigiani, tecnici, insegnanti, prestatori d’opera, mercanti, etc.) viene di fatto valorizzato diventando il luogo dove poter esprimere il nuovo valore spirituale attribuito al lavoro, oltre che essere il luogo dove si realizza un beneficio economico, ormai considerato beneficio sociale. I nuovi ceti di lavoratori acquisiscono uno status sociale sotto forma di una nuova dignità spirituale, oltre che materiale.

È nell’ambito del lavoro produttivo che nacque la necessità di definire le nuove unità di misura della durata. Misurare la durata del tempo del lavoro fu essenziale tanto per la classe imprenditoriale, i cui guadagni erano non solo dipendenti, ma anche proporzionali alla quantità di merci prodotte e quindi al tempo impiegato per produrle, che per la classe operaia, per la quale dal tempo di lavoro dipendeva la quantità di salario e l’impiego del tempo di vita.

Fu l’invenzione dell’orologio¹¹, nel XIV secolo, a definire un’unità di misura nuova, le ore e le sue frazioni, con cui fu possibile stabilire durate extra-ordinarie rispetto a quelle naturali basate su unità di misura altrettanto naturali (giorno, mese, anno, etc.).

È possibile fare, in tale senso, un parallelismo tra lo sviluppo degli orologi meccanici, per la misurazione dei tempi sociali, e la realizzazione delle carte geografiche¹² che, soprattutto a partire dal Quattrocento e dal Cinquecento, esprimono e stimolano una progressiva conquista dello spazio da parte dei paesi europei. È evidente infatti che la disponibilità o meno di strumenti segnatempo relativamente precisi, così come di carte o mappe, influenza le concezioni e rappresentazioni individuali e sociali, nonché gli stessi rapporti sociali e di potere (Gasparini, 2000). In termini più generali e applicabili a qualunque realtà storico-sociale, si può convenire che tra il sistema sociale e l’attore individuale si interpongono una dimensione spaziale ed una dimensione temporale, dotate entrambe di elementi “posizionali” (le carte geografiche e gli atlanti a cui corrispondono orologi e calendari) ed “esperienziali”, dati rispettivamente da carte mentali e orologi mentali che richiamano norme e valori attinenti all’organizzazione spazio-temporale:

¹¹ Alla fine del XIV secolo è acquisito l’uso urbano dell’orologio, mentre l’invenzione dell’orologio meccanico è acquisita, nei suoi principi, alla fine del XIII secolo. Le aree geografiche di diffusione furono, nel XIV secolo, l’Italia del Nord, la Catalogna, la Francia settentrionale, le Fiandre, la Germania.

¹² Si veda la scheda di approfondimento “Il rapporto spazio-tempo nelle rappresentazioni cartografiche”.

è attraverso gli elementi esperienziali che l'individuo perviene a realizzare una mappatura spazio-temporale della propria attività (Parkes e Thrift, 1978).

Lo sviluppo dell'industria, iniziato nella seconda metà del Settecento, noto anche come prima rivoluzione industriale, era stata condizionata dalla tecnologia del ferro e del carbone, diffondendosi soprattutto nell'Europa occidentale e negli Stati Uniti. L'industrializzazione portò con sé profondi mutamenti nella composizione e nell'organizzazione della società. Al binomio proprietari-contadini, che caratterizzò la società agricola feudale e l'"Antico Regime"¹³, si sostituì il binomio borghesia-proletariato. Furono queste due classi che assunsero progressivamente il ruolo di protagoniste del mondo industriale. Con l'industrializzazione si formò una società molto più complessa e dinamica della precedente. Più complessa perché stratificata in un maggior numero di articolazioni sociali: l'aristocrazia, i contadini, la borghesia, la classe operaia; più dinamica perché divenne possibile agli individui modificare la propria posizione sociale attraverso il lavoro, la professione e l'iniziativa. Se la stabilità e la tradizione erano state il cemento della società dell'Antico Regime, l'intraprendenza e il successo divennero i tratti distintivi della nuova società industriale.

1.3.3 Lo spazio e il tempo della modernità

In linea generale, è possibile affermare che la corrispondenza tra lo spazio e il tempo viene messa in discussione dalla seconda rivoluzione industriale, momento nel quale il pensiero sociologico fa corrispondere l'inizio della modernità. Attraverso il processo di industrializzazione si assiste infatti, per una serie di fattori tra cui spiccano i nuovi mezzi di trasporto e di comunicazione che saranno approfonditi qui di seguito, da una parte, all'intensificazione del tempo e, dall'altra parte, alla trasformazione in senso estensivo dello spazio: ad una temporalità intensiva, dove il fattore tempo diventa sempre più scarso o raro (da abbondante che era in precedenza), corrisponde una spazialità estensiva che abbraccia grandi aree, anziché intensiva su piccoli spazi, come era in precedenza (Gasparini, 2000).

Un primo aspetto interessante che contraddistingue la modernità¹⁴ è quello della separazione dello spazio dal tempo (Giddens, 1990).

Nelle società pre-moderne, il "quando" è per la maggior parte delle volte legato al "dove". In queste società esistono dei modi di calcolare il tempo, ma questi modi sono abitualmente imprecisi e variabili, nessuno può indicare l'ora del giorno senza riferirsi ad altri marcatori socio-spaziali. Nelle società moderne, invece, spazio e tempo si trasformano in variabili astratte ed omogenee. La preconditione di questo processo di svuotamento è la separazione delle due dimensioni, i criteri cioè attraverso cui sono misurate variano indipendentemente l'uno dall'altro. Questo processo di "svuotamento del tempo" è un'importante preconditione per lo svuotamento dello spazio, la separazione dello spazio dal luogo.

L'orologio, più che mai in questa fase, esprime la dimensione uniforme del tempo vuoto, quantificato in modo da poter indicare precisamente le diverse zone

¹³ L'Antico Regime, dal francese *Ancien Régime*, è un termine utilizzato inizialmente dai rivoluzionari francesi per designare, con connotazioni negative, il sistema di governo che precedette la Rivoluzione Francese del 1789 e che, per estensione, venne applicato alle altre monarchie europee i cui governi erano simili o assimilabili a quello.

¹⁴ La modernità è il periodo solitamente indicato dal pensiero sociologico come la crescita di centralità da parte dello stato-nazione (come mette in evidenza Anthony Giddens) e dall'affermarsi della razionalità in molti degli ambiti di vita sociale (si pensi, ad esempio, alla burocrazia di Max Weber). Si può associare l'inizio della modernità con la seconda rivoluzione industriale (periodo compreso tra il congresso di Parigi del 1856 e quello di Berlino del 1878) e la nascita del positivismo, propositore per l'appunto dei suoi valori di esaltazione del progresso e dello sviluppo scientifico. Il mutamento sociale si fa più rapido e vede le sue origini in contesti spazio-temporali lontani dagli individui. Ne consegue una situazione di disagio e di disorientamento per l'individuo, che perde i punti di riferimento ai quali è storicamente abituato. Alcuni autori sostengono che ciò generi un'epoca successiva alla modernità, definita dal dibattito sociologico in molti modi, tra cui "postmodernità". La sua caratteristica principale è il venir meno dell'idea di progresso che aveva accompagnato la modernità e il disvelarsi dei rischi connessi a questa: si pensi, in tal senso alle implicazioni del fenomeno sociale della globalizzazione sia sul piano sociale che ambientale (Mandich, 1996).

temporali del giorno. Perché il processo di separazione dello spazio si realizzi, però, all'uniformazione dei modi di misurazione del tempo si deve associare l'uniformazione dell'"organizzazione sociale del tempo". Questo mutamento coincide, secondo Giddens con l'espansione della modernità (Mandich, 1996). Un secondo aspetto relativo all'interdipendenza dello spazio e del tempo, è il concetto della "spazializzazione del tempo" ovvero del prevalere delle coordinate spaziali su quelle temporali dell'esperienza.

Mentre nelle società pre-moderne lo spazio costituisce in un certo senso l'ancora del tempo, offrendo al tempo la sua stabilità, nelle società moderne lo spazio schiaccia il tempo, lo appiattisce, ne annulla le capacità dinamiche (Bonfiglioli, 1990; Mandich, 1996).

Tomasz Gross, ad esempio, mette in evidenza le conseguenze negative di un'esperienza spazializzata del tempo nelle società moderne. La spazializzazione sarebbe il risultato di una serie di processi che congiuntamente producono la prevalenza delle dimensioni spaziali su quelle temporali dell'esperienza (Gross, 1981).

Qui di seguito si cercherà di far emergere tali processi. Un primo elemento è legato all'urbanizzazione. La nostra vita quotidiana si svolge sempre più all'interno delle città, dove le coordinate spaziali tendono a prevalere su quelle temporali. È il passaggio attraverso gli spazi che finisce per diventare parametro di riferimento per l'organizzazione temporale, inoltre, con il venir meno delle comunità tradizionali, perde senso la memoria storica. Un altro aspetto è legato all'espansione della tecnologia che privilegia il quantitativo in rapporto al qualitativo, converte cioè i fattori temporali in numeri. Ancora la televisione e le nuove tecnologie telematiche portano un predominio del senso ottico: la società contemporanea è bombardata da un flusso continuo di immagini. Infine, l'influenza dell'industria culturale, con il ritmo velocissimo di proposte, fa prevalere il parametro temporale della simultaneità e appiattisce l'esperienza del tempo.

Gli effetti che l'esperienza spazializzata del tempo produce sono, secondo Gross, estremamente negativi. In primo luogo perché *"questo fenomeno avrebbe il potere di anestetizzare l'idea stessa del tempo e della storia, di azzerare, a favore della sincronicità spazializzante, la ricchezza del vissuto diacronico"* (Leccardi, 1989). Immersi nell'universo del tempo spazializzato, individui e gruppi perderebbero coscienza della propria capacità di fare storia. La loro possibilità di sedimentare esperienza, connettendo passato, presente e futuro, verrebbe praticamente ad annullarsi. Nel pensiero spazializzato, poi, alla logica di carattere temporale si sostituisce quella di tipo spaziale, per cui si afferma l'aspetto della contiguità spaziale su quello sequenziale e l'aspetto comparativo piuttosto che quello storico genetico nella considerazione degli eventi. Lo stesso tempo viene congelato, la spazializzazione impedisce la stessa capacità di movimento.

Tuttavia lo storico Stephen Kern mostra un punto di vista differente da Gross. La spazializzazione del tempo prodotta dall'introduzione dell'ora legale mondiale, ad esempio, si accompagnò all'affermazione del tempo personale che *"interiorizzò in modo radicale il centro focale dell'esperienza: essa disgregò i modi di*

vedere convenzionali sulla stabilità e l'oggettività del mondo materiale e la capacità della mente di comprenderlo. (...) Se ci sono tanti tempi personali quanti sono gli individui, allora ogni persona è responsabile della creazione del proprio mondo da un istante a quello successivo e lo crea da solo" (Kern, 1988).

Un periodo cruciale del processo di industrializzazione è quello che ha luogo nei paesi occidentali tra la fine dell'Ottocento e la prima Guerra Mondiale, in corrispondenza di una fase della rivoluzione industriale contrassegnata dall'invenzione dell'elettricità e del motore a scoppio. In questo periodo storico privilegiato, si assiste a trasformazioni formidabili sia nel settore tecnologico (dall'illuminazione elettrica al telegrafo senza fili, dall'automobile al telefono e all'aeroplano, etc.) che nell'area artistico-culturale: basti pensare agli impressionisti, al Cubismo e al Futurismo¹⁵, o ai romanzi di Proust e di Joyce.

È in questa fase che, come dimostrato dagli studi storici di Kern, cambia il rapporto tra spazio e tempo, poiché il senso della distanza¹⁶ venne rivoluzionato dai nuovi mezzi di trasporto, dal telegrafo e dal telefono, ed anche dallo stesso cinematografo con la sua capacità di condensare spazi e tempi in modi precedentemente sconosciuti. Il risultato fu una progressiva riduzione della distanza che ha portato il mondo a diventare sempre più piccolo in termini di tempo necessario a percorrere lo spazio, cioè di un vero e proprio "annullamento dello spazio attraverso il tempo". Tale fenomeno è noto sotto il termine di "convergenza spazio-temporale o compressione spazio-temporale". Da quanto precedentemente affermato, emerge dunque l'importanza della "velocità", che nella sua espressione immediata viene intesa come il rapporto tra lo spazio e il tempo e che rappresenta l'attributo (dei mezzi di trasporto e delle telecomunicazioni) che consente di ridurre tendenzialmente le distanze.

Il tempo contribuisce, con il suo ruolo sociale, alla costruzione di una identità e di una mentalità collettiva: acquista importanza la riflessione su quello che l'individuo fa in relazione al tempo, come lo rappresenta e lo simbolizza, come lo concepisce e lo conosce, lo comprende e lo utilizza, lo misura e lo quantifica. Il tempo diventa un'istituzione culturale attraverso il processo di costruzione sociale della realtà e, così come lo spazio, rappresenta un elemento fondamentale della vita collettiva. Così, contemporaneamente all'affermarsi della nozione di "tempo locale", la "divisione tayloristica del lavoro"¹⁷ ha portato, come diretta conseguenza, ritmi personali e collettivi standardizzati e in breve una percezione del tempo diversa tra le diverse classi: per la classe proprietaria un "tempo profitto" e per i lavoratori un "tempo riposo"¹⁸. La civiltà industriale non segue più, come faceva la civiltà agricola, i ritmi del "tempo natura" (debbio, concimazione, semina e raccolta): essa armonizza il proprio tempo sui ritmi della produttività, determinati da una concezione del tempo che divide e parcellizza le giornate e il lavoro stesso. Un tempo che ha valore soltanto se produce denaro.

Il tempo è immaginato come una sorta di itinerario lineare, che si pone tuttavia in termini diversi da quelli maturati dalla civiltà cristiana ed ebraica o dal mercante. Emergono almeno due differenze sostanziali: il tempo lineare della modernità

¹⁵ Si veda la scheda di approfondimento "Il rapporto spazio-tempo tra cubismo e futurismo".

¹⁶ La distanza è solo in apparenza un concetto spaziale. La misura della distanza è un fatto relativo perché la distanza è necessariamente misurata attraverso il tempo che è necessario a percorrerla. Si tratta, quindi, di un dato estremamente variabile.

¹⁷ Le accresciute dimensioni delle imprese si accompagnò ad un nuovo modo di produrre. Beni la cui produzione era stata fino allora assicurata solo dal piccolo artigianato e dall'industria domestica, cominciarono ad essere prodotti in serie e venduti attraverso una rete commerciale sempre più estesa e ramificata: cominciò allora la produzione in massa. Le esigenze della produzione in serie per un mercato di massa spinsero le imprese ad accelerare i processi di meccanizzazione e razionalizzazione produttiva. Nelle grandi fabbriche, a partire dal 1893 fu introdotto un nuovo sistema di organizzazione del lavoro messo a punto dall'americano Frederick W. Taylor, dal quale prese il nome il "taylorismo". Il metodo di Taylor si basava sullo studio sistematico del lavoro in fabbrica, sulla rilevazione dei tempi necessari per compiere le singole operazioni e sulla fissazione di regole e di ritmi cui gli operai avrebbero dovuto uniformarsi, eliminando le pause ingiustificate e gli sprechi di tempo. Tale principio fu integralmente applicato nella catena di montaggio (la prima catena di montaggio fu introdotta nel 1913 nelle officine automobilistiche Ford di Detroit). Essa fu un'innovazione rivoluzionaria che consentì di ridurre i tempi di lavoro, ma frammentando il processo produttivo in una serie di piccole operazioni, ciascuna affidata ad un singolo individuo, rendeva il lavoro ripetitivo e spersonalizzato.

¹⁸ In questi anni, in campo artistico, si produce con le avanguardie la rottura storica dell'arte, che si rivolge ora verso forze progressiste e verso una nuova percezione e rappresentazione del tempo. Il Futurismo innalza inni alla tecnica e al nuovo tempo della società della macchina. La pittura è movimento, treni, macchine e tram;

i colori sono vivi, elettrici e sembrano trasmettere quella frenesia che oggi non si è quasi più in grado di controllare. Lo spazio di Boccioni è atmosfera in movimento, un movimento, inverso e proporzionale a quello dell'uomo, dovuto alla velocità la quale rivela così la sua forza e la sua capacità di plasmare tutto ciò che investe.

¹⁹ La vita della città moderna è scandita dall'orologio. Il protagonista dell'incubo urbano di "Metropolis" (Fig. 1.7) è l'orologio che lega il tempo e i ritmi della città a quelli della fabbrica. Coevo di Metropolis è Sinfonia Urbana, il documentario di Ruttmann su Berlino, considerato un autentico inno alla città industriale moderna. Anche qui, nel documentario, i tempi velocissimi e perentori della metropoli sono scanditi dalle lancette dell'orologio, lo stesso che, inesorabilmente, segna la vita della Londra del Grande Fratello di Orwell (Amendola, 2003).

non è riferito ad un percorso spirituale, disegnato dalla religione, ma a un percorso laico, inteso come cammino di progresso, reso possibile dall'uso della ragione e dalla fede nella scienza; il tempo è concepito come un flusso nel quale si susseguono sequenze ordinate di fatti: la sequenza è ordinata quando un accadimento costituisce il "prima" rispetto ad un altro che si pone come "dopo", cioè quando è possibile delineare ciò che è passato da ciò che è futuro (Fig. 1.6). Tali concetti si esprimono al meglio attraverso il concetto di "tempo freccia" (Vallega, 2006).

Ne deriva una concezione del tempo in senso causalistico e la persuasione che la società moderna si distingua per la sua capacità a progettare il futuro. L'orologio¹⁹ è una manifestazione di modernità anche perché è uno strumento di progetto. L'uomo moderno deve progettare la propria giornata per sincronizzarla con i progetti altrui e con i ritmi delle macchine. Progettare consiste nel disegnare il futuro, compito possibile, dal momento che tutto, dal treno al lavoro in fabbrica, si muove con regolarità, non condizionato da fattori naturali.

41

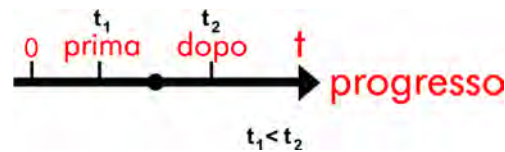


Fig. 1.6 – Il tempo freccia per la civiltà moderna



Fig. 1.7 – Un'immagine tratta dal film "Metropolis" di Fritz Lang, 1927

1.3.4 Lo spazio e il tempo della contemporaneità

La fase che stiamo attraversando ora è invece caratterizzata dai progressi dell'elettronica e della telematica che delineano un altro aspetto di questo processo, rendendo possibile, attraverso l'immediatezza della comunicazione, una forma particolare di "vicinanza" tra individui che sono (nello spazio) molto distanti. Questa fase è caratterizzata dalla simultaneità.

42

In genere si parla di questo processo come di una tendenza che si va sempre più rafforzando nelle società contemporanee e che porta una serie di conseguenze importanti per tutti gli abitanti, anche se si deve ammettere che ciò è vero solo in parte. Il processo di convergenza investe in modo diverso diversi paesi e i singoli individui. Ad esempio, esso non dipende solo dalla velocità dei mezzi, ma anche dalla frequenza e dalla disponibilità, anche finanziarie.

Questi processi che rivoluzionano le qualità oggettive dello spazio e del tempo tendono a modificare, a volte in maniera più radicale, le modalità attraverso le quali il mondo è rappresentato. Il termine compressione spazio-temporale, utilizzato da Harvey, vuole richiamare la percezione, l'esperienza di questo processo: *"Mentre lo spazio sembra rimpicciolirsi fino a diventare un "villaggio globale" delle telecomunicazioni e una "terra navicella" di interdipendenze economiche ed ecologiche (...) e mentre gli orizzonti temporali si accorciano fino al punto in cui il presente è tutto ciò che c'è (il mondo dello schizofrenico), dobbiamo imparare a venire a patti con uno stravolgente senso di compressione dei nostri mondi spaziali e temporali"* (Harvey, 1993).

Il fenomeno appena descritto sta a significare il fatto che la nostra rappresentazione del mondo tende a diventare sempre più piccola, via via che aumentano le capacità di comunicazione e trasporto veloce nello spazio. Si tratta di un'espressione che reintroduce l'omologia tra le categorie di spazio e tempo, accomunate da un *"irresistibile senso di compressione dei nostri mondi spaziali e temporali"* (Gasparini, 2000).

Tuttavia, tale compressione riguarda aspetti diversi per le due entità in questione: per lo spazio, si assiste effettivamente ad un processo di compressione (schiacciamento, rimpicciolimento, riduzione, condensazione) nella misura in cui i mezzi di comunicazione e di trasporto permettono di spostare al suo interno in modo veloce o addirittura istantaneo informazioni, immagini, beni e persone; per quanto riguarda il tempo, si può parlare di compressione solo nel senso specifico di una riduzione della quantità di tempo richiesta per gli spostamenti nello spazio, mentre in termini generali, ciò che è in causa è piuttosto un aumento della densità del tempo ed una intensificazione della pressione temporale che incombe sugli individui, sui gruppi e sui sistemi, sottoposti al tempo pubblico universale annunciato dagli orologi.

Una delle correlazioni più macroscopiche del processo di convergenza spazio-temporale è la "globalizzazione", cioè una certa tendenza all'unificazione del mondo o, più precisamente, un estendersi delle relazioni sociali a livello mondiale.

Il mondo si presenta così come un sistema complesso di interdipendenze, una rete di relazioni che si allargano a tutto il mondo (Mandich, 1996). La globalizzazione è un processo che accompagna lo sviluppo della modernità²⁰. La tecnologia, come già detto, gioca naturalmente un ruolo essenziale nello sviluppo del processo di globalizzazione. Il telegrafo, il telefono, l'automobile e oggi il jet, il computer, i satelliti hanno contribuito a far muovere persone, idee, beni, sempre più rapidamente, ad annullare le distanze, ad estendere le relazioni sociali nello spazio e nel tempo, modificando certamente in profondità i legami e le relazioni tra i membri di gruppi geograficamente molto lontani gli uni dagli altri. Accanto alla tecnologia ci sono, tuttavia, altri fattori che spingono alla globalizzazione. Primo fra tutti è il "globalismo", inteso come un insieme di valori che hanno ad oggetto le persone che abitano il mondo, la terra come ambiente fisico, ogni essere vivente come cittadino del mondo, consumatore e produttore, con un interesse collettivo nell'azione comune a risolvere problemi globali. Un altro fattore è costituito dall'emergenza sempre più numerosa di problematiche sociali di grande interesse, risolvibili a livello mondiale: il tema dell'ambiente, quello della pace e il disarmo nucleare.

Questi fattori portano alla necessità di considerare la "società globale", cioè non semplicemente un mercato mondiale o un sistema politico mondiale, ma un sistema di relazioni mondiali. L'immagine prevalente è quella di un mondo che è diventato un unico network di relazioni sociali. Il "villaggio globale" di Marshall MacLuan²¹ costituisce l'interpretazione, forse estremizzata, ma sicuramente più efficace di una reale "contemporaneità" del mondo moderno, che pone una serie di problemi e prospettive di grande interesse.

Luogo dell'individualismo crescente (che non trova più nella città la sua identità spazio-temporale), in cui mancano i luoghi dello spazio e del tempo pubblici, è facile riscontrare una crescente discontinuità, espressa dalla frammentazione dei fenomeni e dei comportamenti. In questo contesto, l'uomo vive una situazione che Simmel (1968) ha descritto come "atrofia della cultura individuale accanto all'ipertrofia della cultura oggettiva". Questa ipertrofia del presente, dell'oggettivo, è la diretta conseguenza della crescente complessità sociale, in cui il tempo, sempre più articolato e ricco, offre infinite possibilità all'individuo. Una molteplicità di tempi sociali, cui corrispondono molteplici identificazioni dell'"io", caratterizza il tempo nella cultura coltemporanea.

Se si dovesse definire la figura prevalente della contemporaneità, o almeno la più evidente dal punto di vista fenomenologico, secondo Marc Augé, questa sarebbe caratterizzata dalla velocità, dall'accelerazione e dall'eccesso (Augé, 1993). Secondo Augé, ci si trova ad occupare degli spazi che egli definisce come "non luoghi", prodotti della modernità galoppante, che si distinguono dagli spazi della modernità per essere caratterizzati da tre forme di "eccesso".

La prima forma di eccesso è fisica ed è costituita da un "eccesso di spazio": si determinano nuovi spazi che permettono di attivare nuovi tipi di relazioni, soprattutto all'interno delle reti globali.

²⁰ La fase di decollo di questo processo avviene nel periodo 1885-1925 in cui afferma l'idea di una società nazionale "accettabile" dal punto di vista internazionale, si formalizzano le idee sui diritti umani, si sviluppano le competizioni globali (Olimpiadi, Nobel), si diffonde il tempo mondiale e viene quasi globalmente adottato il calendario gregoriano.

²¹ Quello del "villaggio globale" (1968) è per Marshall MacLuan un metaforico ossimoro adottato per indicare come, con l'evoluzione dei mezzi di comunicazione, tramite l'avvento del satellite che ha permesso comunicazioni in tempo reale a grande distanza, il mondo sia diventato piccolo ed abbia assunto di conseguenza i comportamenti tipici di un villaggio.

La seconda forma di eccesso ha natura psicologica ed è costituita da un "eccesso di ego" che nasce dalle potenzialità di cui l'individuo dispone (ad esempio Internet) e che lo fa sentire più operativo, più incisivo e meglio avviato verso il successo. La terza forma di eccesso è costituita da un "eccesso di tempo": le possibilità di comunicazione e di interazione offerte dal binomio computer – rete internet creano una compressione del tempo nello spazio. Secondo questo punto di vista, il geografo Adalberto Vallega, provocatoriamente, esprime il suo punto di vista: se esiste una relazione che lega il luogo e il tempo, è possibile far allora corrispondere allora ad un "non luogo", un "non tempo"? (Vallega, 2006) (Fig. 1.8).

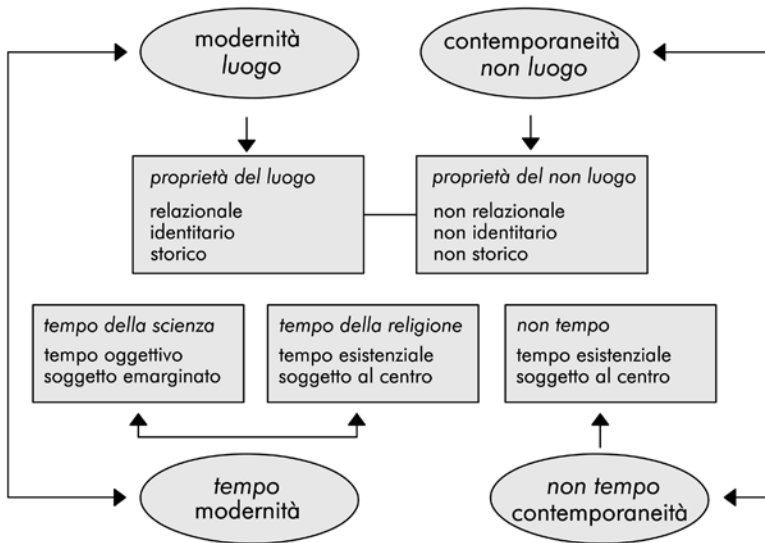


Fig. 1.8 – I concetti di luogo e tempo sono paralleli, rispettivamente, al concetto di non luogo, proposto da Marc Augé, e di non tempo. Non luogo e non tempo caratterizzano la contemporaneità.

1.4 La città costruita: il rapporto spazio-tempo

Per Patrick Geddes (1915) anche ciò che appare più stabile, come l'insediamento, si trasforma continuamente, non secondo leggi naturali, o secondo un'idea lineare di progresso, ma attraverso un racconto che intreccia sempre, nel tempo, innovazione e memoria. Per questo motivo egli afferma che *"la città, che è insieme fonte dell'innovazione e deposito della tradizione, è il luogo proprio dell'osservazione dell'evoluzione sociale"* (Ferraro, 2002). Secondo Geddes nell'evoluzione della società, il cambiamento è quindi un processo continuo della città, organismo vivo e dinamico e che, al tempo stesso, necessita di una sua stabilità funzionale: *"un villaggio, una città, una regione non sono solo un "luogo nello spazio", ma un "dramma nel tempo", inseriti dunque in un processo di sviluppo dinamico"* (Astengo, 1966).

All'interno di questa sezione, la trattazione compie un percorso che, spaziando tra discipline come l'architettura e l'urbanistica, tenta di dare una interpretazione del rapporto spazio-tempo, secondo una descrizione della città costruita, ordinariamente al centro di queste discipline. Tale percorso viene perseguito facendo emergere come tale rapporto si è evoluto nel passaggio dalla città storica fino alla città contemporanea. Lungi dal volere dare una descrizione e spiegazione esaustiva delle trasformazioni dei caratteri della città nel tempo, questa analisi sarà particolarmente utile per far emergere alcune riflessioni riguardo il modo di intendere la città contemporanea, presentando alcuni scenari che potrebbero caratterizzare il futuro, o meglio, il progetto del futuro. *“Il futuro non è solo qualcosa che ci viene incontro e che cerchiamo di pre-vedere. Il futuro è anche ed almeno in parte un nostro costruito, esito delle nostre capacità analitiche e progettuali, delle nostre capacità di costruzione e realizzazione di programmi coerenti ed efficaci”* (Secchi, 1999).

Il modello consolidato della città storica era caratterizzato da due componenti fondamentali: i monumenti e il contesto in cui essi erano inseriti. La grande architettura era riservata ai monumenti che costituivano i punti di riferimento della città. Per il contesto architettonico e per il tessuto urbano era sufficiente una corretta edilizia, rispettosa di regole costruttive tramandate nei secoli. Gli edifici privati definivano gli spazi pubblici, vale a dire strade, vicoli e piazze. Sono proprio le piazze i luoghi che meglio restituiscono l'immagine della città storica: la piazza davanti al palazzo municipale, luogo privilegiato per il dibattito politico, la piazza del mercato, luogo di scambio e di forte aggregazione sociale, la piazza del convento, luogo di prediche e di ascolto, la piazza della chiesa, espressione del rito cristiano fondamento della società, la piazza monumentale, tematizzata dalla nobiltà architettonica, episodio di grande forza estetica.

I temi collettivi all'interno della città (le chiese, le mura, i palazzi, i teatri, i musei, i giardini pubblici) acquistano, nel tempo, una loro autonomia come segni di un linguaggio simbolico, disponibili come strumento per costruire la bellezza urbana di un luogo. Alla fine del XIX secolo, testi lungimiranti come quelli di Camillo Sitte e di Charles Buls esprimono l'esigenza diffusa di mantenere nel disegno della città, oltre alle istanze della tecnica, quelle dell'estetica e della composizione urbana: nel disegno della città il desiderio di voler costruire una città “bella” nel suo complesso si manifesta nella disposizione dei temi collettivi, gli uni rispetto agli altri e rispetto alla massa urbana: essi infatti vengono disposti nel fitto tessuto della città non a caso, ma secondo criteri precisi che ne sottolineano l'intenzione estetica, ordinati in vere e proprie “sequenze”, cioè in una successione studiata e deliberata. Queste sequenze sono possibili, in Europa, e hanno un grosso impatto emozionale, perché accanto ai temi collettivi si sono costituite strade e piazze, vale a dire luoghi urbani, che consentono di legare tra loro, in sequenze, i temi collettivi, vale a dire legare tra loro l'oggetto altamente espressivo con un luogo che ne esalta il significato: sono la piazza principale, la piazza del mercato, la piazza del convento, la piazza e la strada monumentale, ma anche la passeggiata, il boulevard, il viale alberato.

Il progetto della città prevedeva che anche i quartieri più lontani dal centro fossero connessi alle sequenze cittadine, così da sottolineare un principio di uguaglianza dal punto di vista dell'appartenenza degli individui alla "civitas". La bellezza della città rispecchia il fine sociale primario che consiste, come spiega Marco Romano, nel *"fare dell'urbs l'habitat appropriato di una civitas aperta, mobile, democratica ed egualitaria"* (Bravo, 2007). Temi collettivi e piazze o strade tematizzate, ciascuno con un proprio nome e una propria riconoscibilità, rappresentano una sorta di catalogo al quale poter ricorrere per progettare una città "bella", un catalogo comune a tutte le città europee, formatosi lentamente nel corso del tempo e arricchitosi generazione dopo generazione con ritmi lenti.

Diversamente dalla città storica, attraente, che appare sospesa in un universo senza tempo, proprio perché in grado di rappresentare il riconoscimento pubblico dell'appartenza alla civitas dei cittadini che in essa vi abitano, la città contemporanea non ha perso la propria capacità di attrazione, ma questa si manifesta in modo diverso rispetto al passato, sulla spinta di nuovi fenomeni che hanno stravolto l'idea consolidata della città intesa come struttura morfologica e sociale. La città contemporanea è il luogo della discontinuità e dell'eterogeneità, contiguità e densità non la caratterizzano più in modo esclusivo, ha perso cioè la sua connotazione morfologica: è riconoscibile il centro, inteso come centro storico, quello della "civitas" e dei tempi collettivi, mentre il resto appare sfocato, non chiaramente connotato, privo di riferimenti, ma soprattutto privo di temi collettivi. La nuova dimensione della città contemporanea assume sempre più i caratteri di un'organizzazione territoriale di ampia scala. La città reale, quella geografica, non coincide più con la città istituzionale. Maurizio Marcelloni spiega che *"non si tratta più delle vecchie aree metropolitane: attorno alle grandi città la crescita coinvolge i comuni vicini dando luogo a conurbazioni estese, spesso senza soluzioni di continuità, il cui centro resta quello della grande città. Oggi la dimensione sovra-comunale della città è strutturata su una pluralità di centri attivi, ognuno dei quali con le sue dinamiche economiche che tende a dialogare con la grande città: è sufficiente valutare la modificazione dei flussi di traffico che dal tradizionale pendolarismo si sono trasformati in flussi articolati nel tempo e nello spazio. Questa nuova realtà della città contemporanea è di conseguenza costituita da una molteplicità di situazioni insediative. (...) In questo contesto deve apparire chiaro affermare che il rapporto centro-periferia si modifica, non significa affatto che la periferia non esista più: vale a dire che i processi di omologazione portano ad un livellamento qualitativo delle aree edificate. Esso significa solo che le tradizionali periferie della città moderna, del tutto dipendenti dal centro della città, vengono a trovarsi con più centri di riferimento e a rivalutare/reclamare anche alcuni loro luoghi centrali"* (Marcelloni, 2006).

La città contemporanea tende dunque ad assumere sempre più una struttura policentrica, in contrapposizione a quella strettamente monocentrica della città storica, e risulta costituita da gruppi sociali non più chiaramente codificabili all'interno di categorie prestabilite, come accadeva nella città moderna.

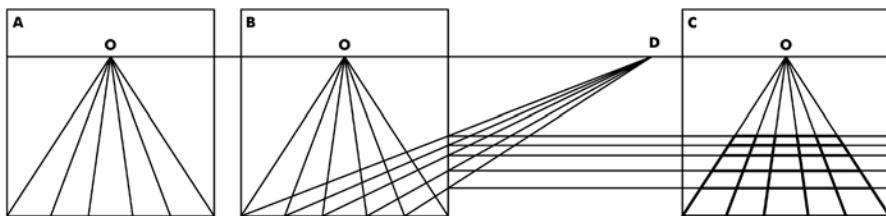
1.4.1. La città prima della modernità

Essenzialmente statica e spazialmente delimitata è la città nel mondo antico, dalla "polis" greca alla città romana, nelle quali *"l'aspirazione ad una stabilità dimensionale, economica e sociale, sia dell'insediamento urbano principale, cittadella o città sacra o capitale o città commerciale, sia della sua arca agricola, lenticolarmente concepita"* (Astengo, 1966).

Ancor più evidente della polis greca o della città romana, è l'idea di microcosmo immobile implicita nella organizzazione della città medievale murata, che forma con il contado un sistema economico chiuso ed autosufficiente (salvo casi eccezionali). Le città medievali rivelano tutte l'impronta di una comune ispirazione ideale ed insieme l'affermazione di un'autonoma caratterizzazione individuale. Gli elementi della struttura urbana derivano ancora, sostanzialmente, da quelli della cultura greco-romana, ma ognuno di essi risulta come riplasmato e rivisto in funzione di una diversa concezione dei rapporti umani e, quindi, dello spazio. La città medievale, dotata di propri statuti ed ordinamenti, realizza un completo microcosmo. Essa si presenta come un'entità autonoma, circoscritta da mura, inserita in un suo particolare paesaggio agricolo elaborato ed umanizzato e ben riconoscibile da lontano per il suo particolare "profilo" di torri, di tetti e di guglie, che la sintetizza come "simbolo collettivo" in cui i cittadini stessi si identificano. Al suo interno, lo stesso spazio residenziale privato si modifica rispetto alle antiche tradizioni orientali e greco-romane: la casa perde il carattere introverso, di intima quiete e di gelosa chiusura verso l'esterno, e diventa un complesso produttivo estroverso, quasi sempre formato da tre elementi: orto, bottega o magazzino e abitazione, dove la bottega e l'abitazione si affacciano sulla strada. Per questa nuova esigenza di rapporti umani, le case si affiancano l'un l'altra secondo lunghi nastri continui e le strade convergono nei punti focali comuni, religiosi o civili, dove la maggior mole degli edifici è controbilanciata da generosi spazi aperti, atti a favorire l'incontro delle persone, oltre che lo scambio dei beni.

"Il passaggio dall'urbanistica medievale a quella rinascimentale avviene quando il linguaggio popolare delle combinazioni spaziali articolate si trasforma nel linguaggio colto della composizione spaziale unitaria, concepita artisticamente, secondo i nuovi indirizzi culturali umanistici ed i nuovi interessi tematici delle nascenti corti principesche e della sorgente società mercantile-capitalistica" (Astengo, 1966).

L'introduzione della prospettiva (etimologicamente "veduta da lontano") fu una rivoluzione assoluta del Rinascimento che imponeva una rottura totale e violenta con la concezione medievale dello spazio, con le composizioni piatte, indeterminate, che ne erano l'espressione artistica. La prospettiva di Leon Battista Alberti si basava sull'identificazione di un punto di vista dove collocare l'osservatore, di un piano di proiezione dove gli oggetti tridimensionali si stagliavano in immagini bidimensionali e sulla convergenza delle linee di fuga verso un punto sull'orizzonte (Fig. 1.9).



48

Fig. 1.9 – Costruzione prospettica del quadrato di base secondo Leon Battista Alberti

Secondo questa concezione lo spazio era rappresentato nella visione bidimensionale che risultava dalla proiezione, mentre il tempo si esprimeva attraverso la sequenza di oggetti che si disponevano lungo le linee di fuga (Bonfiglioli, 1990; Vallega, 2006).

La prospettiva albertiana poneva in evidenza una profonda armonia tra spazio e tempo e i criteri posti alla base del concetto erano univocamente accettati perché conducevano a ritenere che le rappresentazioni riflettesero la visione reale. L'immagine prodotta dalla rappresentazione risultava infatti oggettiva, perché costruita secondo geometria, e vera, perché costruita da ciò che il soggetto effettivamente vedeva.

La prospettiva, secondo Giedion, non fu la scoperta di un singolo individuo, ma fu l'espressione di tutta un'epoca. In questo periodo storico, il Quattrocento, più di ogni altro, emerge con forza l'unione tra scienza ed arte. *“Non esisteva soltanto l'importante identità di metodo in questi due campi, ma l'unione assoluta dell'artista e dello scienziato nella stessa persona”* (Giedion, 1954). Per l'epoca che scoprì la prospettiva, dove l'intera immagine è calcolata dall'unico punto di vista dell'individuo, il complesso organismo della città è qualcosa di estraneo, in contrasto con lo spirito collettivo dei tempi gotici. Il Rinascimento è affascinato da uno schema di città che, per circa un secolo e mezzo (da Filarete a Scamozzi), domina tutti i tracciati ideali: la città stellare. Dentro un poligono regolare di bastioni, strade radiali conducono ad un edificio nel centro, come in Sforzinda²² (Fig. 1.10). Tale tipo di pianta è perfettamente spiegabile: la prospettiva del Rinascimento si basa su una veduta limitata. Essa presuppone, come limite, un punto di fuga identificabile (Giedion, 1954; Astengo, 1966).



Fig. 1.10 – Antonio Averlino detto Filarete, pianta della città ideale di Sforzinda, 1462-64

²² Il trattato di architettura di Filarete, composto all'inizio degli anni Sessanta del Quattrocento e dedicato prima a Francesco Sforza e poi a Piero de' Medici, contiene la descrizione di una città ideale, Sforzinda, rappresentata secondo un impianto stellare a otto punte. L'immagine filaretiana rappresenta il tentativo di delineare un modello urbano ideale, nel quale la regolarizzazione delle vie cittadine viene sottomessa ad uno schema centrico simbolicamente connesso con le teorie geometriche vitruviane.

Il segno distintivo dell'età barocca è il metodo di pensiero e di sentimento che vi domina. Il carattere più notevole è lo sviluppo di un particolare tipo di universalità. Ciò si esplica in una nuova capacità di dominare lo spazio e di unire, in sintesi, gli elementi più diversi. *“La regolarità architettonica sui rettifili e sulle piazze, le convergenze prospettiche sui monumenti aulici, l'uso di scale, di fontane e di giochi d'acqua come arredo urbano, il dominio di sempre più grandi spazi, i fastosi impianti residenziali extraurbani, i giardini costruiti sono le componenti fondamentali della nuova sintassi barocca”* (Astengo, 1966). Con essa la città assume una nuova dimensione dilatata, distaccata dalla vita minuta che resta confinata nei quartieri, spaccati, ora, dai grandi spazi architettonici, non più concepiti come luogo d'incontro popolare, ma come transito veloce delle carrozze, in movimento da e verso i centri rappresentativi e di potere dentro e fuori città.

Nel tardo '600 la prospettiva barocca si basa sul concetto di infinito, l'infinito inteso in un significato lineare, quale una prospettiva prolungata all'infinito. Così, al principio del secolo, i paesaggisti olandesi introdussero nelle loro opere un "infinito atmosferico"; poco più tardi gli architetti romani riuscirono a realizzare lo stesso senso mistico d'infinito attraverso l'impiego simultaneo di tutte le risorse di pittura, scultura, architettura e teorie ottiche. Con i paesaggisti francesi del tardo '700 apparve l'impiego artistico dell'infinito della natura. Per la prima volta i loro giardini inclusero grandi strade quali elementi essenziali di un'espressione architettonica e furono posti con questo mezzo, per la prima volta, in contatto diretto ed evidente con lo spazio illimitato. Versailles con la sua grande e maestosa strada che conduceva dal castello a Parigi è il grande esempio di tali creazioni (Giedion, 1954) (Fig. 1.11).

Le tipiche fondazioni di città del tardo barocco (Versailles nella seconda metà del '600 e Karlsruhe nella seconda metà del '700) non hanno niente in comune con la città stellare. Esse stanno tra città e campagna. Il castello del signore si innalza in mezzo a loro e domina, almeno in senso ottico, lo spazio illimitato.



Fig. 1.11 – Cortile di Versailles da un'incisione dell'epoca

Tali concetti sopravvissero in tutti i campi fino a che la disintegrazione prodotta dall'età industriale non si impose, con la conseguenza di una temporanea eclissi del punto di vista universale.

Per chiudere la trattazione relativa alla città antica, è interessante soffermarsi sull'interpretazione storico-epistemologica che Giovanni Astengo attribuisce alle correlazioni tra il concetto scientifico di spazio e la concezione dello spazio urbano, quale risulta perseguita, incorporata e vissuta nella concretezza degli episodi urbani più salienti dei differenti momenti storici, appena citati.

50

Secondo Astengo, i due contrastanti concetti di spazio, esposti da Einstein nella prefazione allo studio di Max Jammer (*"Concepts of Space: the History of Theories of Space"* in *Physics*, 1954) e consistenti, da una parte, nella considerazione dello spazio come qualità relativa alla posizione del mondo degli oggetti materiali e, dall'altra parte, come contenitore di tutti gli oggetti materiali, *"trovano la loro applicazione, il primo, nella concezione spaziale urbana greca e medievale, basata sulla giustapposizione di elementi, ed il secondo nella "ra-thio matematica" dello spazio rinascimentale. La tentata riconciliazione dei punti di vista geometrico e cinematico dello spazio con l'introduzione del sistema di coordinate cartesiane e le concezioni galileiana e newtoniana, che sviluppano e arricchiscono il concetto di spazio indipendente e assoluto (la seconda definizione), trovano ampia rispondenza nella concezione spaziale barocca che in talune sperimentazioni collabora alle stesse ricerche speculative"* (Astengo, 1966).

1.4.2 La città moderna²³

Alla voce "Urbanistica" dell'Enciclopedia Universale dell'Arte (1966), Giovanni Astengo interpreta il fenomeno della crescita urbana, dalla metà dell'Ottocento agli anni '60, in termini di *"processo di disintegrazione e di ricomposizione dello spazio urbano, che passa attraverso vari e successivi stadi che comportano, dapprima, una rapida e diffusa degenerazione e alterazione dei tessuti urbani più antichi e di quelli formati o consolidati secondo la concezione spaziale barocca, quindi la disaggregazione, per incoerente eccesso di dispersione o di concentrazione, dei nuovi elementi spaziali in formazione, ed infine il faticoso tentativo di ricomposizione e di ricostituzione dello spazio urbano e territoriale (che passa) attraverso la riscoperta dei suoi elementi costitutivi e principi per una rinnovata e coerente ricomposizione spaziale"* (Astengo, 1966).

La primitiva fase del processo degenerativo dello spazio urbano ha inizio quando negli insediamenti compatti, contenuti per secoli entro i limiti fisici delle fortificazioni e straboccanti di crescente popolazione, si è manifestata una sempre più accentuata degradazione immobiliare sia per "eccesso di usura" che per continui frazionamenti interni ed intasamenti, che hanno determinato situazioni di addensamento e di sovraffollamento antigieniche ed inumane, favorite da una accanita speculazione edilizia. Le prime ed anche più acute manifestazioni di degrado dello spazio urbano sono

²³ Nonostante alcuni autori (Bernardo Secchi, Sandra Bonfiglioli, etc.) convergano sul considerare il periodo moderno a partire dal Rinascimento, la scelta di farlo coincidere, invece, con la metà dell'Ottocento, e quindi in concomitanza con l'inizio della seconda rivoluzione industriale, come indicato dal pensiero sociologico (Mandich, 1966), consente di poter meglio confrontare il rapporto spazio-tempo secondo i due punti di vista, in quanto considerato all'interno di intervalli di tempo omogenei.

coeve e conseguenti ai primordi della seconda rivoluzione industriale nel XIX secolo. Gli interventi per la soppressione delle malsane ed inaccettabili condizioni ambientali dei quartieri sovraffollati e degradati sono originati un po' in tutta Europa dalle devastazioni operate dagli incendi (Amburgo 1842, Londra 1861, Costantinopoli 1870) e soprattutto dalle epidemie di colera, scoppiate nei quartieri più congestionati delle città portuali (Napoli 1884, Venezia 1885, Amburgo 1890). Essi seguono, quasi senza eccezione, la tecnica haussmanniana, basata sulle due operazioni congiunte: sventrare la città per radere al suolo i quartieri ritenuti malsani e quindi ricostruire, sovrapponendo alla trama preesistente una nuova trama urbana spesso ancora accademicamente barocca, caratterizzata da più ampi spazi di circolazione, ma anche da più rilevanti volumi nell'edilizia sostitutiva, tali da garantire, in definitiva, vaste operazioni finanziarie. L'importanza del piano haussmaniano di Parigi (Fig. 1.12), del 1853, non rappresenta soltanto un modello per la pratica dello sventramento, sostenuta da *"una retorica tendenziosa che esagera la fatiscenza, l'insalubrità, lo squallore delle parti più antiche della città"* (Benevolo, 1993), ma anticipa la futura egemonia della nuova protagonista della vita cittadina, l'automobile, predisponendo lo spazio urbano alla velocizzazione della mobilità. I boulevard parigini, ispirati certamente da esigenze militari di poter usare cavalleria e artiglieria contro pericolosi e probabili rivoluzionari (Amendola, 2003), rappresentano soprattutto l'esito della volontà di rendere possibile il traffico veloce di persone e merci, indispensabile perché Parigi potesse contendere a Londra il titolo di Capitale del XIX secolo.

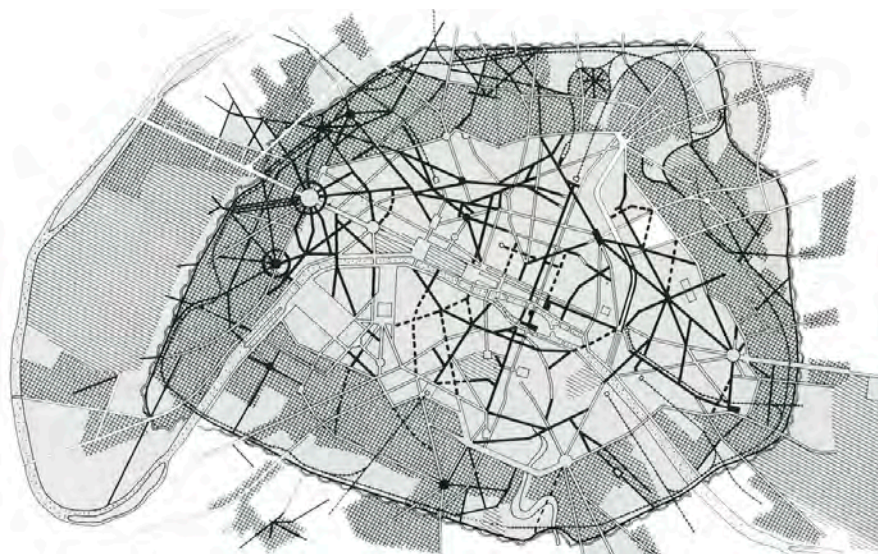


Fig. 1.12 – Schema dei *Percements* attuati da Haussmann: in bianco le strade esistenti, in nero quelle nuove aperte nel Secondo Impero, in tratteggio incrociato i nuovi quartieri e in tratteggio semplice le zone verdi

Anche la trasformazione di Vienna, quasi coeva a quella di Parigi, avvenne anch'essa all'insegna della velocità. Il "Ring" (Fig. 1.13 e Fig. 1.14), la nuova grande arteria circolare costruita al posto dei Campi di Marte, diventò il monumento della nuova città dove una classe emergente, la borghesia, celebrava il proprio trionfo e diventando il simbolo della modernità in quanto alveo del traffico. Questo è esaltato come simbolo della modernità urbana e la sua velocità come segno del tempo.

52

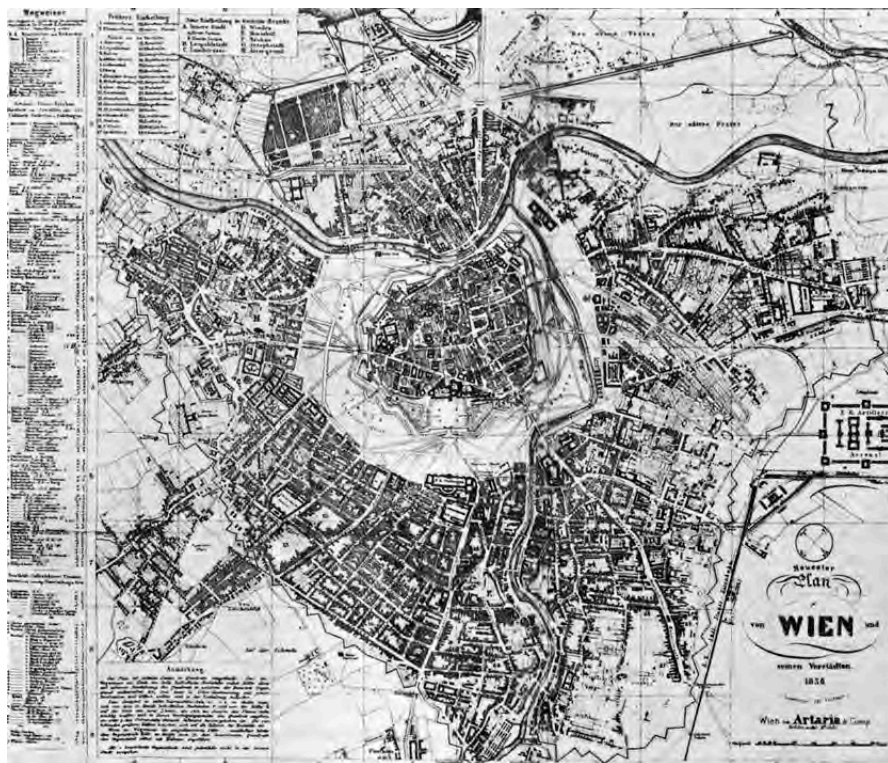


Fig. 1.13 – Schema generale del "Ring" di Vienna (in alto)
Fig. 1.14 - Pianta della città di Vienna del 1856 (in basso)

Tuttavia l'attività industriale impone assai presto le sue esigenze alla città storica che rapidamente si dissolve e si trasforma.

Gli effetti dell'industrializzazione sono numerosi e possono essere valutati nella loro totalità (tecnica, organizzazione della produzione e degli scambi, classi sociali, meccanismi di urbanizzazione). In primo luogo, l'industrializzazione in senso stretto, vale a dire lo sviluppo della produzione nelle fabbriche concentrate e meccanizzate, definisce un nuovo tipo di spazio urbano. Da una parte, nasce il "quartiere industriale ed operaio", in cui si fondono contemporaneamente attività e connotazione sociale e che esprime la nuova condizione proletaria. Dall'altra parte, si definisce la nozione di "quartiere residenziale", identificato come la residenza borghese. In secondo luogo, si delinea l'espansione urbana soprattutto in virtù della creazione di nuove reti di trasporto: le ferrovie, le metropolitane, i tram urbani, la circolazione stradale (Roncayolo, 1978). *"Tutta la struttura urbana non può più, a partire dai primi anni del XX secolo, esser disgiunta dall'elemento dinamico e la rete dei trasporti pubblici nelle grandi città diventa ben presto un'ossatura "infrastrutturale", capace di condizionarne rigidamente lo sviluppo: l'ingegneria dei trasporti assume così una posizione di preminenza nel campo degli studi urbanistici"* (Astengo, 1966).

La smisurata dilatazione del territorio, dinamicamente urbanizzato, entro cui si formano spontaneamente aree di concentrazione e congestione ed aree di rarefazione e dispersione, si sostituisce ben presto alla realtà della città chiusa e compatta ed agli ampliamenti per successive "addizioni" mono o pluridirezionali o per irraggiamento concentrico, che avevano regolato per secoli la sua crescita: nella rottura degli schemi della città compatta, lo spazio urbano tradizionale risulta squilibrato ed incoerente o eccessivamente frantumato per disaggregazione o eccessivamente consolidato per conglomerazione.

Lo spazio urbano che si viene a determinare, frutto non di un processo di progettazione preventiva d'insieme, ma risultante della semplice e casuale sommatoria delle varie realizzazioni di programmi individuali, ciascuno dei quali spazialmente e temporalmente distinto ed autonomo, non può più offrire precise caratterizzazioni formali, ma si presenta sotto forma "aperta" e ricettiva, da una parte, come una continua combinazione variabile di spazi vuoti che tendono progressivamente e con legge di successione casuale ad essere colmati, e dall'altra parte, come una variabile continua aggregazione di spazi pieni, volumetricamente diversi, tendenti via via a combinarsi, addensandosi sempre più fra loro. È evidente che uno spazio urbano siffatto, improntato sulla casualità ed sull'arbitrio, più o meno denso e rarefatto, non potrà mai aspirare ad una coerenza e ad una stabile combinazione di parti, che appaiono, anche intuitivamente, come condizioni indispensabili per una configurazione formalmente definita.

Gli sforzi per uscire da questa situazione, negativa sotto tutti gli aspetti, coincidono con lo sviluppo delle idee e degli studi della moderna scienza urbanistica, nata a cavallo del secolo scorso, e con la loro travagliata applicazione pratica: essi sono volti, pur con ampia diversità di metodi e d'intenti, a ritrovare e ricomporre la coesione dello spazio urbano.

L'avvicinamento ad una soluzione integrata, sociale oltre che tecnica, pratica ma senza rinunce idealistiche, si ha solo verso la fine del secolo scorso: ad essa contribuiscono vari apporti scientifici e culturali di igienisti, geografi, sociologi e demografi. Dall'incontro di queste nuove discipline con l'ingegneria urbana e con una rinnovata, antiaccademica arte urbana nasce, alla fine del secolo scorso, la disciplina specifica ed autonoma dell'urbanistica: la prima edizione di *"Der Städtebau"* di Stübben esce nel 1880; *"Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen"* di Camillo Sitte, nel 1889; *"Tomorrow"* di Ebenezer Howard, nel 1898; la *"Regional Survey"* di Patrick Geddes, nel 1899; *"Une Cité industrielle"* di Tony Garnier è del 1901-1904. Con queste opere i fondamenti tecnici, estetici, sociologici, ed innovatori dell'urbanistica moderna erano posti. Da esse e dagli studi teorici e sperimentali, che sono scaturiti nei decenni successivi, è sorta una nuova e più composita idea della città e del territorio urbanizzato, non più associata a forme astratte e statiche, ma tendente ad una sintesi di fattori complessi ed eterogenei. Il fenomeno urbano è scomposto, analizzato e ricomposto scientificamente in tutti i suoi elementi costitutivi; anche l'uomo comune avverte ora la presenza, il peso, i problemi e la dinamica dell'urbanizzazione.

La storia della città moderna, così come la costruzione della città industriale, diversamente dalla città antica, si basa sul presupposto di una regola. *"La principale caratteristica della moderna civiltà delle macchine è la sua regolarità temporale"* (Mumford, 1963).

I testi di Camillo Sitte o di Charles Buls esprimono l'esigenza diffusa di trovare questa regola nel disegno della città che deve racchiudere, oltre alle istanze della tecnica, quelle dell'estetica e della composizione urbana. La piazza principale, la piazza del mercato, la piazza del convento, la piazza e la strada monumentale, ma anche la passeggiata, il *boulevard*, il viale alberato, che rappresentano i temi collettivi della città moderna, vengono disposti secondo una regola precisa, ordinati in vere e proprie "sequenze", cioè in una successione studiata e deliberata. *"La città dei primi decenni del secolo (scorso) era rappresentazione fisica degli idioritmi della maggior parte dei suoi abitanti. Spazio e tempo avevano raggiunto una grande coerenza e la macchina urbana organizzava per una gran parte della sua popolazione l'uso del tempo e dello spazio"* (Secchi, 2005). I movimenti delle persone e delle cose si svolgevano sistematicamente tra luoghi chiaramente e stabilmente definiti e riconoscibili (la casa, la fabbrica, la scuola, il negozio) secondo flussi che conducevano dalla periferia al centro, dall'esterno all'interno della città o, in misura minore, secondo la direzione opposta. Ogni cittadino esplorava e faceva esperienza di parti ristrette e chiaramente connotate dello spazio urbano: il quartiere operaio o borghese, la zona industriale o il centro degli affari, i teatri, i ristoranti e i negozi, etc. Il progetto della città prevedeva che anche i quartieri più lontani dal centro fossero connessi alle sequenze cittadine, così da sottolineare un principio di uguaglianza dal punto di vista dell'appartenza degli individui alla *"civitas"*.

L'originaria idea della città-giardino, così come descritto da Ebenezer Howard nel suo libro *"The Garden Cities of Tomorrow"* (1902) (Fig. 1.15), riflette perfettamente questa idea di costruire una regola. Essa aveva come principale obiettivo quello di salvare la città dal congestionamento e la campagna dall'abbandono, ottenendo contemporaneamente due vantaggi: gli agi e le comodità della vita urbana e gli aspetti sani e genuini della vita di campagna, eliminando gli inconvenienti di entrambi. La progettazione di questo nuovo tipo di città doveva quindi tener conto di tutti gli aspetti della vita umana, rispettando le esigenze primarie dell'individuo. Si pensò quindi a nuclei abitativi formati da residenze unifamiliari, attorniate dal verde, collegate tra loro, con servizi, negozi, il teatro, la chiesa, zone produttive e zone amministrative, in modo tale da rendere questi centri completamente autosufficienti. Tale modello di città, rappresentava un modello continuo ed estensivo, un modello equilibrato, indifferente al fluire del tempo e quindi alle diversità, alle stratificazioni dei luoghi; un modello cui si può attribuire un'idea puramente congiunturale del tempo, perfettamente assorbito in uno schema completamente stabile.



Fig. 1.15 – Immagini propagandistiche della città giardino di Owen

La città razionalista è in qualche modo la riproposizione nel mondo industrializzato del ruolo aristotelico della città come strumento per raggiungere la perfezione dell'esistenza umana (Sgroi, 2001). Il razionalismo è stato portatore di una forte convinzione, quella che la scienza (e le diverse prospettive disciplinari scientificamente utilizzabili, dalla biologia alla psicologia, alla sociologia), la tecnologia, l'attività normativa e pianificatrice delle istituzioni pubbliche potessero avere la meglio sulle condizioni di disordine proprie del processo di crescita urbana.

Come la produzione industriale, soprattutto quella in serie, si basava sullo studio sistematico del lavoro in fabbrica, sulla rilevazione dei tempi necessari per compiere le singole operazioni e sulla fissazione di regole e di ritmi cui gli operai avrebbero dovuto uniformarsi, così la città razionalista viene pensata come città per parti e la separazione tra le funzioni appare scandita da grandi partizioni di spazio e tempo: parti di città, quartieri, grandi materiali urbani da un lato e, dall'altro lato, il tempo del lavoro, il tempo libero, il tempo pubblico e il tempo privato. L'organizzazione materiale degli spazi è finalizzata a separare pubblico e privato, rappresentanza ed intimità, e lo stesso accade per l'organizzazione e l'utilizzo del tempo: tempo privato e tempo pubblico come polarità idealtipiche di uno stesso continuum (Zerubavel, 1985).

1.4.3 La città contemporanea

A partire dagli anni '60 del secolo scorso, la città è uscita dal periodo generalmente detto "moderno" per entrare in una nuova dimensione caratterizzata dalla nascita di nuove regole sociali, modelli culturali e stili di vita.

Questa nuova dimensione è la "città contemporanea" (Secchi, 1999).

La città contemporanea è diversa dalla città moderna, non è una forma degradata di quest'ultima, né tantomeno una sua prosecuzione, un più avanzato stato evolutivo.

Nella città contemporanea il concetto di spazio è profondamente mutato e ai principi di universalità e della razionalità sono subentrate rappresentazioni mentali che fanno ricorso al contrasto e al conflitto, alla molteplicità e alla complessità. Ai termini chiari del racconto della città tradizionale, legati a ciò che è stabile, concreto e misurabile, si sono aggiunti i termini ibridi della città contemporanea, nella quale si riconoscono luoghi attraversati da pratiche diverse, con temporalità diverse e protagonisti diversi. In tutta evidenza, nuovi parametri della temporalità individuale si intersecano a nuovi parametri della spazialità urbana.

"Le definizioni di sobborgo, città diffusa, città dispersa e quant'altro sia possibile rinomine, sono definizioni che hanno alcuni aspetti di convenienza, comunicano con uno slogan alcune identità dei fenomeni urbani, secondo una definizione semplice e universalmente riconosciuta, ma generano l'equivoco di una struttura gerarchica, di una condizione di subalternità rispetto ai centri consolidati. È come se riconoscendo a questi centri, ad esempio i centri storici, valore più alto, la distanza rispetto a quella centralità riconosciuta, determinasse progressivamente un disvalore" (Andriani, 2003). Di fatto oggi ci troviamo di fronte ad un assetto diverso, in cui la gerarchia, che pur esiste, non si affida più ad una struttura piramidale fissa, ma piuttosto ad una polarità diffusa di attrazione in continuo divenire, in cui gli elementi in gioco sono molteplici e fra loro fortemente interrelati. La città cresce allontanando la campagna che si trasforma in nuove periferie e spazi incolti. Dall'altra parte, il mondo agricolo, soprattutto quello prossimo alle città, è caduto in forte declino, incerto sulle immagini che il futuro gli riserva, essendo i suoi spazi sempre più luoghi in cui si espande la città e dove si diffondono forme e pratiche generiche, indistinte, se non residuali.

²⁴ In America questo fenomeno è conosciuto, a partire dagli anni Settanta, sotto il nome di "Sprawl". "Sprawl è la crescita urbana senza forma. Non c'è una parola equivalente nelle lingue europee. Periferia, periurbano, conurbazione, nebulosi urbana, exurbia o città diffusa, sono tutti termini per descrivere un fenomeno che si registra intorno alle città, tra le città e perfino dentro le città. [...] Sprawl è un fatto geografico e morfologico che ha fisicamente cambiato il paesaggio, ma ha anche determinato mutamenti antropologici. [...] Sprawl è ormai un modo di essere. [...] Vivere lo sprawl significa trovarsi liberi da vincoli di spazio e di tempo" (Ingersoll, 2004).

²⁵ A tale proposito, Bernardo Secchi scrive: "la città contemporanea sembra opporre una fiera resistenza alla descrizione (...). Nelle descrizioni di urbanisti, sociologi, etnologi ed economisti ci si affida di solito a termini dotati di una grande latitudine semantica, come frammento, eterogeneità, discontinuità, disordine, caos. Grazie al potere evocativo e costruttivo di questi termini, la città contemporanea appare ai più come un confuso amalgama di frammenti eterogenei, nel quale non è possibile riconoscere alcuna regola d'ordine, alcun principio di razionalità che la renda intellegibile (...). I diversi tasselli della città contemporanea, le loro dimensioni, la distanza reciproca, l'epoca di costruzione, i loro abitanti, ci mostrano una città fatta a pezzi che, alle diverse scale, affida la propria organizzazione, la riconoscibilità e leggibilità della propria forma, a un variegato insieme di strutture che, in una sorta di sincretismo popolare, fanno riferimento a principi e prototipi diversi" (Secchi, 2000).

Un simile processo²⁴ è destinato a continuare e ad accrescere le contraddizioni tra una società i cui valori di urbano e rurale finiranno per essere confusi e gli spazi saranno arbitrariamente mescolati, "con macchie vuote nella città costruita e macchie piene nel bel mezzo della campagna" (Tiberghien, 2006) dando vita ad un luogo dominato dall'incertezza, in cui vuoto e pieno di dilatano fino a diventare "città-territorio" o "città-regione", o ancora "villaggio globale e middle landscape" o infine "ipercittà" (Bravo, 2007). Un'estensione quantitativa della città, cui corrisponde una "comprensione del rapporto spazio-tempo che annulla le distanze facendoci immaginare e vivere un'unica immensa città" (Marcelloni, 2005) e che mette in evidenza un mutamento qualitativo, in cui cambia la funzione del centro e dove cambia, di conseguenza, il concetto di periferia.

L'identità figurativa della "nuova" città non si riconosce più nel tessuto edilizio residenziale o in quelle che nella città moderna rappresentavano le categorie spaziali della strada e della piazza. Il *modus vivendi* contemporaneo porta ad infrangere il "patto urbs e civitas" che da sempre ha legato lo spazio pubblico alla società civile, che ha trasformato i semplici posti in luoghi attraverso il meccanismo della dotazione di identità dello spazio. La piazza, ad esempio, fin dall'antichità nucleo della vita cittadina, appare, oggi, come un ambito ricco di complessità. "La piazza diventa luogo centrale della rinnovata urbanità, strumento di centralità per la costruzione della città contemporanea in espansione. Muta, si trasforma, accoglie in sé diversi ambiti, un tempo distanti: la vegetazione, le infrastrutture, i luoghi del commercio. Ospita diverse funzioni, diventa quindi uno spazio complesso destinato a molteplici attività culturali e di intrattenimento, luogo di scambio intermodale" (Cortesi, 2004).

La città contemporanea non è dunque più descrivibile attraverso una forma definita²⁵ dal momento che questa non rappresenta più una garanzia per innescare processi di identificazione tra spazio e società civile.

I connotati stessi della spazialità si sono modificati a partire dalla variazione del rapporto tra pieno e vuoto in cui le relazioni di continuità fisica, che lo hanno storicamente caratterizzato, si presentano mutate. La morfologia della città "non presenta più una struttura gerarchizzata, che si percorre in tutti i sensi, e che non è più percepibile come un insieme" e diviene "luogo della discontinuità, della eterogeneità, della frammentazione e della trasformazione interrotta". La dimensione contemporanea, così come emerge dalle descrizioni di vari autori, risulta più che mai eterogenea e frammentata: un insieme di "pezzi" diversi, montati fra loro con una logica la cui narrazione fa ricorso ad immagini come il "collage", il "puzzle", il "domino", il "patchwork", i "layers", l'"ipertesto", pur con tutte le differenze di complementarità e coesistenza con l'impianto storico della città.

In particolare, secondo Bernardo Secchi, nella città contemporanea si rappresenta una nuova "forma del tempo". Ciò che si rappresenta a tutte le scale nella città e nella cultura contemporanea è il "frammento", la "dispersione".

La città contemporanea è una "città frattale" dove gli spazi fisici, sociali, economici, istituzionali, politici e culturali, sono l'esito di razionalità molteplici e legittime, semplicemente accostate l'una all'altra.

È una città fatta di “pezzi” a tutte le scale, che fa della “separatezza” il proprio carattere costitutivo e che affida la propria leggibilità a figure diverse: le reti, il puzzle, il domino (Secchi, 1999). Sebbene presenti diversità locali, la città contemporanea possiede tratti distintivi identici in ogni parte d’Europa: essa è il luogo abitativo e lavorativo di una società la cui identità figurativa non è più la continuità, come accadeva nella città moderna, ma risulta costituita da gruppi sociali non più chiaramente codificabili all’interno di categorie prestabilite.

58

Anche la società contemporanea, sotto la spinta di una molteplicità di fattori riconducibili ai processi di sviluppo e sottosviluppo e ai fenomeni di polarizzazione sociale a scala globale, si è trasformata in qualcosa di frammentato e complesso in cui coesistono, più o meno pacificamente, minoranze e maggioranze. Fenomeno questo che, da un lato, genera crisi e amplifica problemi già esistenti, dall’altro lato, sembra dare vita, non senza risvolti problematici, a nuove forme di “socialità” e quindi a nuovi usi, nuove modalità di fruizione degli spazi urbani pubblici, espressione questa, come sostiene Alfredo Mela, di una *“dialettica continua tra la forma fisica degli spazi cittadini e i loro usi da parte degli attori”* (Mela, 2003).

Legati ai fenomeni di globalizzazione, si assiste all’insorgere di nuovi spazi pubblici: accelerazione spazio-temporale, multi presenze, dissolvimento delle relazioni personali, spazio dei flussi, nuovi sistemi di informazione e di comunicazione, esperienze non legate ai luoghi, bensì alle immagini, modalità di conoscenza rapide, visive, non corporali, perdita di vecchie forme di solidarietà e di conoscenza (famiglia, comunità) e nascita di nuove (distanza e fiducia), luoghi di relazione a scale diverse e non fisse. L’interessante contributo di Caterina Timpanaro, esplora gli aspetti di trasformazione nella storia dei luoghi pubblici, delineando un quadro molto efficace della contemporaneità: *“Nell’era globale la società è, come sostiene Giddens, “stretched” nello spazio e nel tempo, ha dunque allargato le sue relazioni tramite presenze simultanee, brevi spostamenti, diminuzione delle interazioni fisiche e dei processi comunicativi diretti. La contemporaneità è caratterizzata da un’accelerazione temporale di movimento di capitali, persone e informazioni in continua espansione attraverso lo spazio geografico che ci porta ad abitare più di un luogo contemporaneamente, a vivere esperienze non solamente legate all’esperienza fisica, a cancellare la memoria legata ai tempi lenti del vissuto. È cambiata la nostra concezione del tempo e dello spazio, il mondo ci appare più piccolo e più grande che mai poiché possiamo raggiungere qualunque posto facilmente o averne informazioni, ma in realtà la modalità di vivere e conoscere viene influenzata da immagini, riprodotte e vendute, che ci portano a consumare i luoghi, staccandoci da una conoscenza lenta e corporale, cancellando l’affettività e la cura. (...) L’uomo della metropoli è oggi in continuo movimento, in continua fuga, pertanto incapace di provare affezione verso i luoghi, di instaurare rapporti stabili e di responsabilità sia verso l’ambiente che verso la società che lo circonda. (...) Siamo davanti a città che sempre meno si lasciano dominare da regole rigide e stratte, che non lasciano spazio all’irrazionale, ai sentimenti, alla spontaneità”* (Timpanaro, 2007).

1.5 Il punto di vista della ricerca: il predominio del tempo sullo spazio

Il riconoscimento dell'indissolubilità della dimensione spaziale e di quella temporale, è stata dimostrata nella trattazione precedente. Certamente le modificazioni spazio-temporali nelle società contemporanee hanno in qualche modo fatto emergere i nodi e le trame di questo intreccio spazio-temporale, dove concetti come "velocità" e "simultaneità" si trovano per loro natura all'intersezione tra le dimensioni di spazio e di tempo.

È tuttavia importante mettere in evidenza il legame dell'introduzione del tempo in relazione allo spazio e un'accresciuta sensibilità nei confronti degli aspetti soggettivi e processuali di questa dimensione. Mentre il tempo è quasi impossibile da concepire al di fuori degli attori e le strutture temporali ci appaiono solo attraverso i soggetti che "vivono" il tempo (il tempo misurabile non ha senso se non lo si accompagna al tempo soggettivo), lo spazio sembra essere dotato di una propria oggettività indipendente da questi. Come fa notare il matematico Minkowski, distinguendo tra spazio geometrico (reversibile e relativo) e spazialità (considerata come sinonimo di spazio vissuto), quest'ultima è uno spazio che *"non disseziona e immobilizza più il tempo modellandolo a suo modo, ma che il tempo, al contrario, porta con sé"* (Minkowski, 1995). L'introduzione del tempo nella spazialità è un punto di partenza fondamentale. Esso ha sicuramente il merito di allontanare definitivamente qualsiasi tentazione di ridurre lo spazio ad una "fotografia" della realtà sociale, non soltanto introducendovi a "forza" un elemento di dinamicità, ma soprattutto facendovi entrare, attraverso le diverse scansioni del tempo sociale, la complessità delle pratiche.

Leggere i fenomeni spaziali secondo il punto di vista temporale sembra poter contribuire, dunque, al superamento di una concezione statica dello spazio in favore di una spazialità dinamica ed incentrata sull'attore. Il predominio del tempo sullo spazio, inteso come capacità da parte del tempo di organizzare, trasformare e disegnare lo spazio, diventa la chiave di lettura della ricerca. Non si tratta di negare il legame tra le due dimensioni, né di stabilire un rapporto di corrispondenza biunivoca tra lo spazio e il tempo (secondo l'approccio della geografia del tempo), ma di attribuire una priorità di lettura delle due dimensioni: il tempo diventa il protagonista del mutamento.

L'attenzione nei confronti del ruolo del tempo nelle società contemporanee è dimostrata dalla sua forte presenza nel dibattito interdisciplinare e nelle pratiche di ricerca, soprattutto in Francia, dove termini come "tempo", "temporalità", "ritmo", associati alla dimensione urbana, rischiano di essere addirittura abusati. Tuttavia, mentre discipline come la sociologia o la geografia del tempo hanno specificatamente dichiarato il proprio interesse nei confronti di questa nuova prospettiva, producendo una vasta letteratura e punti di vista differenti già a partire dalla fine del XIX secolo, gli studi urbanistici e architettonici condotti non hanno dimostrato eguale forza ed efficacia, ancora saldamente ancorati ad un'idea di città che trova nello spazio il suo maggiore campo di interesse.

1.5.1 Il dibattito interdisciplinare in Francia sul concetto di tempo

Un numero speciale de *Le Courrier du CNRS*, intitolato “*La ville. Espaces et lieux - Stocks et flux: temporalités urbaine - Gouvernement urbain – Formes et paysages – Ville et santé*”²⁶ è dedicato a far emergere le caratteristiche delle città contemporanee, grazie alla collaborazione di un centinaio di ricercatori di diverse discipline e di diversi paesi. Tra i diversi contributi, una sezione è dedicata al rapporto tra le città e le sue temporalità, distinguendo tra le temporalità lunghe dei processi di crescita e di declino e le temporalità brevi dei flussi di persone e di beni.

Il testo “*Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services*”²⁷ raccoglie i risultati di un seminario coordinato da Alain Obadia a Cerisy. Tale occasione ha riunito una cinquantina di persone tra responsabili delle imprese a servizio della collettività e ricercatori in scienze sociali²⁸, che si sono interrogati sulle evoluzioni demografiche, sulla dispersione e sulla segmentazione delle popolazioni urbane, sulla mobilità e sulla trasformazione dei ritmi quotidiani, nonché sulla diversità crescente dei destinatari “pubblici” dei loro servizi. Queste nozioni di diversità tra scale temporali e scale territoriali ha costituito la trama di questa raccolta di contributi.

“*Temporalités urbaines*”²⁹ di Bernard Lepetit e Denise Pumain, rappresenta una raccolta di contributi, frutto di una riflessione collettiva di archeologi, demografi, ecologi, economisti, geografi, storici e statistici, provenienti da diversi paesi. Basati sullo studio di modelli di dinamica urbana, derivanti dalla teoria dell’auto-organizzazione, tali contributi precisano le modalità della formalizzazione del tempo e dei cambiamenti urbani³⁰. Da tali studi emerge che, quando la crescita delle città è rapida, la trasformazione accompagna con una certa facilità l’estensione degli agglomerati urbani e delle reti; se lo sviluppo è rallentato, l’assenza di concordanza delle temporalità pongono dei problemi in merito alla pianificazione urbana. Secondo questa congiuntura, la ricerca si sforza di elaborare un ragionamento che permetta di pensare un mondo più flessibile nel rispetto della variabilità delle durate, confrontando apporti di discipline che traggono ciascuna, dalla realtà urbana, la scala del tempo che le è più consona.

Il geografo Marcel Roncayolo, che si è dedicato allo studio dei fenomeni urbani, alle analisi delle forme materiali e sociali della città, dei suoi paesaggi e delle sue rappresentazioni, nel testo “*Lectures de villes. Formes et temps*”³¹ ha raccolto ventiquattro testi relativi a questi temi di ricerca, dalla fine degli anni ’50, con l’obiettivo di darne una lettura aggiornata. Egli mostra un interesse costante per il tema della città nelle sue mutazioni intese sia in termini di forme che di tempi (di costruzione, di usi e di pratiche). Tale raccolta è rivolta agli attori coinvolti nel processo urbano: dagli attori in senso stretto, ovvero gli architetti, gli urbanisti, i geografi e i sociologi, all’utente o anche al semplice osservatore, evocando l’importanza e la legittimità di ciascuno degli sguardi adottati, nel tentativo di definire la dimensione complessa della città.

²⁶ “La ville”, *Le Courrier du CNRS*, n. 81, 1994.

²⁷ Obadia, A. (coordonné par) (1997), “Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services”, Éditions de l’Aube in *Actes du colloque Vivre la ville demain: quels enjeux, quels partenaires ?*, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, 19-24 septembre 1996.

²⁸ Tra questi è possibile citare François Asher, Daniel Béhar, Sophie Body-Gendrot, Catherine Bonvalet, Francis Godard, Marc Guillaume, Isaac Joseph, Jean-Pierre Orfeuill, Denise Pumain, Pierre Veltz e Michel Wieviorka.

²⁹ Lepetit, B.; Pumain, D. (coordonné par) (1999), “*Temporalités urbaines*”, Anthropos, Paris.

³⁰ Tale raccolta racchiude i contributi di Peter Allen, Noël Bonneuil, Lydia Diappi, Jean-Yves Grenier, France Guérin-Pace, Hubert Jayet, Sander van der Leeuw, Bernard Lepetit, James MacGladde, Denise Pumain e Lena Sanders.

³¹ Roncayolo, M. (sous la direction de) (1985-2001), “*La ville aujourd’hui. Mutations urbaines, décentralisation e crise du citoyen*”, Éditions du Seuil.

³² Tomas, F. (2003), “*Les temporalités des villes*”, Publications de l’Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne.

Anche il geografo François Tomas, ne *“Les temporalités des villes”*¹³² raccoglie un certo numero di saggi che esplorano le relazioni tra i cittadini e le loro città, mettendo in evidenza, da una parte, la loro presenza in quanto attori sociali e, dall'altra parte, la produzione di forme architettoniche ed urbane. Il punto di vista dell'autore è che la storia delle città non può essere compresa se avviene una dissociazione tra i cittadini e il territorio nel quale essi vivono e che contribuiscono a produrre e trasformare. Le città hanno, come ogni oggetto geografico, i propri ritmi di evoluzione, caratterizzati spesso da rotture, e periodi più o meno lunghi di evoluzione lenta. Tali ritmi riguardano sia la loro produzione materiale che il loro funzionamento dal punto di vista politico, amministrativo, economico, sociale e culturale. Diversamente dagli storici per i quali la periodizzazione rappresenta innanzitutto un comodo quadro di studio, questi ritmi, che l'autore chiama appunto temporalità, sono interpretati come connaturati alla natura della città e alla sua propria evoluzione. Ed è in effetti nella rottura, vale a dire nel passaggio da una temporalità all'altra, che è possibile comprendere a fondo ciò che caratterizza sia il passato che il futuro, notando come, in modo eccezionale, tale passaggio coincide con le cifre tonde (ad esempio, il 1700 o il 1800) o con grandi eventi politici e militari. Un altro aspetto interessante che emerge è la specificità di queste temporalità: ogni città, influenzata da fattori politici, economici e culturali, conosce i propri ritmi di evoluzione che possono differire, a volte, totalmente, da quelli delle città vicine. La città si presenta, dunque, come un'entità complessa, che deve rispondere, nello stesso tempo, a caratteri di generalità, ma anche di unicità.

1.5.2 Gli studi sociologici e geografici sul tempo

L'analisi temporale ha visto negli ultimi decenni un rapido sviluppo sia dal punto di vista teorico che da quello delle pratiche di ricerca e si può senza dubbio affermare che essa ha trovato nella città il suo oggetto di studio privilegiato. A partire dagli anni Ottanta, infatti, la ricerca applicata allo studio dei tempi ha visto una diffusione, una standardizzazione ed una sistematizzazione metodologica delle indagini sull'argomento e, nel caso italiano, si è assistito sia ad un incremento del numero delle ricerche, sia ad una loro applicazione non solo per lo studio dei tempi sociali ma anche per quello delle politiche temporali (Colleoni, 1999). L'analisi quantitativa del tempo da un punto di vista sociologico, ovvero il tempo come categoria per lo studio dei fenomeni sociali, trova la sua origine in riferimento alle condizioni di vita della classe operaia. Il calendario sociale legato al lavoro agricolo e al regime delle stagioni viene sconvolto dalla rivoluzione industriale: la parola d'ordine “3x8” (8 ore di lavoro, 8 di riposo e 8 dedicate alla vita non produttiva), obiettivo del movimento sindacale, è il frutto di un modello di programmazione sociale (Boffi e Zajczyk, 1997).

Nel periodo compreso tra l'Ottocento e il primo Novecento, l'attenzione inizia a concentrarsi più sul tempo che sullo spazio, anche se di solito non in modo esplicito, come si nota dalla scuola durkheimiana di inizio secolo: il tempo è privilegiato in quanto rappresenta l'elemento e la materia prima nella quale si realizza il progresso e comunque la profonda trasformazione dei sistemi (da società pre-industriali o tradizionali a società industriali o moderne). Lo spazio, da parte sua, risulta per lo più una categoria trascurata o subordinata in un certo senso al tempo, dal momento che viene considerato come un fattore contingente oppure come un elemento dato (Gasparini, 2000).

Nello specifico, le ricerche condotte dagli autori classici della sociologia³³ come Durkheim, Sorokin e Merton utilizzavano dati esclusivamente quantitativi per registrare, in genere nell'arco delle ventiquattro ore giornaliere, la sequenza, la durata, la cadenza delle attività individuali. Si tratta di ricerche utili sul piano del raffronto tra comportamenti di diversi gruppi e categorie, ma che, riuscendo solo a dare conto del contenuto di un dato tempo, nulla dicono sulla qualità del vissuto temporale che è l'aspetto più interessante.

Il punto di riferimento per chi si occupa del concetto di tempo, in campo sociologico, è la teoria di "strutturazione spazio-temporale" di Anthony Giddens. Giddens ha posto al centro della sua riflessione le categorie di spazio e di tempo, descrivendo in questo modo il percorso intellettuale che lo portò a queste riflessioni: *"Cominciai a convincermi che, per analizzare le intenzioni umane ed il carattere progettuale dell'azione umana, occorre rendersi conto che l'azione umana ha una durata e che non si possono trattare le azioni umane come fenomeni separati e chiusi rispetto ai fenomeni fisici, quanto come elementi coinvolti direttamente nella costruzione temporale della vita di ogni giorno. Di qui cominciai a rendermi conto che teorizzare la temporalità è una operazione fondamentale per qualsiasi problema di teoria sociale"* (Mandich, 1996).

Riconoscendo che la temporalità è un elemento ineliminabile ed intrinseco ad ogni fenomeno sociale, Giddens ha costruito una sua teoria che mira a fare cadere l'opposizione tra statica e dinamica sociale, tipica dello strutturalismo e funzionalismo, fondandola su tre tipi di temporalità: temporalità biografica del ciclo di vita; temporalità dell'esperienza immediata; temporalità del tempo delle istituzioni. Gli individui diventano parte del sistema sociale proprio in base alla continua intersezione che si verifica tra il ciclo di vita individuale, durata delle istituzioni e durata delle diverse attività individuali.

La sociologia temporalista si fonda sul principio che il tempo è sempre un tempo sociale, ossia *"regolato socialmente, sottoposto a una serie di prescrizioni, di norme, che stabiliscono quando, con che cadenza, in quale ordine e con quale durata devono essere svolte le varie attività"* (Cavalli, 1985). Inserendosi in questa prospettiva è però importante notare che particolari concezioni del tempo si traducono in specifiche forme di organizzazione sociale e, viceversa, che un particolare sistema produttivo ed economico provoca forme di adattamento nei comportamenti temporali, contribuendo, attraverso questi, alla creazione di valori e di gerarchie tra di essi.

³³ Si veda la scheda di approfondimento: "Percorso sociologico sul rapporto spazio-tempo".

Il tempo dunque in quanto *“dimensione costitutiva di processi, azioni, comportamenti, decisioni, interazioni, nonché principio normativo e di regolazione sociale”* (Belloni, 2000), interviene, molto più di quanto si pensi, nell’organizzazione e nelle trasformazioni degli spazi, in particolare di quelli urbani. Da un lato, l’utilizzo degli spazi urbani è mediato ed influenzato dal tempo sociale e dalle successioni temporali a cui i diversi abitanti della città sono sottoposti: si pensi semplicemente alle diverse popolazioni che si possono incontrare nello stesso luogo della città a seconda dell’orario. Dall’altro lato, scelte di tipo fisico-spaziale sulla disposizione ad esempio di settori produttivi, attività culturali, zone residenziali, sistema di trasporti all’interno della città incidono in maniera decisiva sulle disponibilità temporali degli abitanti stessi: un semplice esempio può essere individuato negli spostamenti casa-lavoro che possono essere più o meno rapidi a seconda della distanza esistente tra i due luoghi, ma anche dalla scelta del mezzo di trasporto (auto, bicicletta, treno, mezzi pubblici, etc.), dagli orari e dai percorsi di eventuali mezzi pubblici utilizzati oltre che, ovviamente, dalle necessità individuali che possono portare ad effettuare soste e deviazioni. Le biografie individuali, infatti, combinandosi con i vincoli spaziali, danno luogo a vincoli temporali e a diversi utilizzi dello spazio: nel tragitto casa-lavoro gli individui possono seguire traiettorie diverse in base alle diverse caratteristiche delle biografie individuali (la sfera dei doveri, gli oneri di cura, i consumi, etc.), possono cioè attuare percorsi diretti oppure a *“zig-zag”* (accompagnare i figli a scuola, passare in banca o alla post, etc.). Nel passaggio dalla città industriale a quella post-industriale sembra che il modello di mobilità primaria casa-lavoro abbia lasciato il posto ad una mobilità zigzagante vicina alla multipolarità delle relazioni spaziali della vita quotidiana dei cittadini (Zajczyk 2000, Bonfiglioli 1997).

La riflessione sulla tematica del tempo, nel campo sociologico, ha subito dagli anni ’80 del secolo scorso una vera e propria esplosione per via di studi teorici ed empirici influenzati, in particolare, da due filoni di ricerca sul tempo: il primo filone è costituito dai geografi del tempo, il cui capostipite è il geografo svedese degli anni ’40, Torstein Hagerstrand, convinto sostenitore della necessità di porre le categorie di spazio e tempo alla base dell’analisi della vita collettiva; come già precedentemente accennato, per i geografi del tempo, è fondamentale indagare sulla *“trama dei processi”*, cioè delle relazioni in cui sono immerse le persone e dei vincoli che ne impediscono la realizzazione dei progetti di vita, visti come possibilità di occupare posizioni nello spazio e nel tempo; il secondo filone, il cui capostipite è Maurice Halbwachs che, ha prodotto, a partire dagli anni ’20, una serie di studi sulla memoria collettiva.

Ciò che costituì una novità rispetto al passato è il riconoscimento esplicito della introduzione di questa categoria nella ricerca sociologica e la creazione di un gruppo di studiosi che si sono via via andati specializzando su questo tema specifico. Tuttavia, il limite è costituito dal fatto che lo studio del tempo è diventato sempre meno riflessione su che cosa sia il tempo in sé, per diventare piuttosto riflessione su quello che l’individuo fa in relazione al tempo, come lo rappresenta e simbolizza, lo concepisce e lo conosce, lo comprende e lo utilizza, lo misura e lo quantifica, cioè su come si stima al suo interno dando così forma alla propria identità.

Attualmente esiste una considerevole produzione scientifica sul tema che ha avuto il merito di fornire interessanti stimoli verso campi specifici di ricerca come, ad esempio la sociologia del lavoro, piuttosto che dare una teoria compiuta sull'argomento. In definitiva resta ancora valida la celebre definizione del tempo data da Sant'Agostino: *"Se qualcuno non me lo chiede so che cosa è, ma se qualcuno mi chiede che cos'è il tempo, non so cosa rispondere"*, che bene sottolinea la polisemia e l'ambiguità sostanziale, ancora fundamentalmente irrisolta, del concetto di tempo (Pennati, 2007).

64

Anche nel campo degli studi geografici l'introduzione del tempo nella rappresentazione dei luoghi, è emersa negli anni '70 del secolo scorso. Il luogo è ancora una volta assunto come il fulcro della rappresentazione geografica, ma in termini profondamente diversi. Il soggetto è stato, infatti, introdotto nella rappresentazione e quindi il luogo non è stato più considerato in sé, ma nei termini in cui vive nelle esperienze esistenziali del soggetto. In tal modo, si è assistito al passaggio da una prospettiva oggettivistica ad una prospettiva soggettivistica (Vallega, 2006).

La novità assoluta della prospettiva soggettivistica consiste nel rappresentare il tempo e considerarlo come una proprietà dei luoghi. In particolare:

- il tempo è nei luoghi e ne è parte integrante: non è importante rappresentare i luoghi che si muovono nel tempo, ma il tempo dei singoli luoghi;
- il tempo è una componente delle condizioni esistenziali del soggetto, come lo sono i luoghi: ogni luogo infatti non esiste in sé o per sé, ma per le emozioni che suscita nei soggetti e per i valori che queste emozioni conducono;
- la centralità del soggetto conduce all'abbandono della concezione causalista del tempo cioè assumendo che il passato determini il futuro, cioè "prima : dopo = causa : effetto": le nostre emozioni non sono impiegate su una sequenza ordinata di eventi, qual è la rappresentazione del tempo fornita nell'ambito della modernità, ma dall'impatto che un singolo evento o una sequenza di eventi, non necessariamente disposti in un ordine cronologico, producono sulla nostra sfera emozionale; la storia perde le caratteristiche di "sequenza ordinata di eventi" e diventa un "contenitore di eventi").

Questa triplice lettura contribuisce a trascendere la visione moderna sul tempo, per aprire una nuova visione che vuole essere divergente da questa, ma non sostitutiva.

1.5.3 Gli studi architettonici ed urbanistici sul tempo

Nella letteratura architettonica, Sigfried Giedion, nel lontano 1941, pubblicava *"Space, time and architecture"* con l'obiettivo, tra tanti, di sviluppare una nuova tradizione nell'architettura che mettesse in evidenza i suoi rapporti reciproci con le altre attività umane, nonché l'affinità dei metodi tra architettura, costruzione, pittura, urbanistica e scienza, attraverso la scelta e l'analisi di determinati fatti specifici, nella convinzione che *"la storia non è una compilazione di fatti, ma la comprensione di uno sviluppo della vita in atto"* (Giedion, 1954).

Il metodo utilizzato da Giedion consiste nel non presentare al lettore una falsa conti-

nuità nell'accaduto storico, ma scegliere consapevolmente dei frammenti, ed illuminarli, ai fini di una visione generale. La necessità è quella di porre l'uomo al centro delle riflessioni e come punto di partenza di qualsiasi discorso di qualunque secolo. A questo scopo è necessario un lavoro comune tra diverse figure: gli storici dell'arte, i sociologi, i fisici, i filosofi e gli storici delle scienze che, trattando metodologicamente un determinato periodo, possono creare un'immagine plastica e sfaccettata dell'uomo di una determinata epoca. Nella trattazione di Giedion, emergono due aspetti interessanti nella valutazione del tempo: il rapporto che lo storico ha con la propria epoca e il concetto di istanza di continuità.

Nel primo caso, lo storico dell'architettura deve essere in stretto contatto con le idee del suo tempo. Soltanto quando si è perfettamente immersi nello spirito del proprio tempo è possibile cogliere quei caratteri del passato a cui le generazioni precedenti non avevano dato importanza. La storia non è statica, ma dinamica. Lo sguardo al passato trasforma il suo oggetto. Ogni spettatore di ogni periodo, in ogni momento, trasforma inevitabilmente il passato in una realtà secondo la propria natura. L'arte moderna, come la scienza moderna, riconosce che l'atto di osservare e l'oggetto osservato formano un'unica complessa situazione: osservare e agire su di esso ed alterarlo. Lo storico deve essere intimamente legato alla sua epoca per sapere quali sono le domande riguardanti il passato che conservano ancora un significato. Egli, come qualsiasi altro uomo, è creatura del proprio tempo e da questo attinge forza e debolezza. Da questa consapevolezza nasce il rifiuto nei confronti dello "storico ideale", che è libero dalla pressione delle circostanze e che giudica il tempo e l'esistenza secondo finzione.

Nel secondo caso, l'atto del "pianificare" impone alla conoscenza il superamento della situazione "attuale". Per poter pianificare, infatti, è importante sapere ciò che è avvenuto nel passato e prevenire quel che succederà nel futuro. Secondo Giedion, questo non rappresenta un invito alla profezia, ma l'istanza di una visione universale del mondo dove gli avvenimenti presenti sono semplicemente le parti più apparenti di un continuum.

La coscienza del tempo e il dialogo con il passato sono fattori fondamentali per la costituzione dell'identità di ogni luogo. Così Kevin Lynch, nel libro *"What Time is this Place?"* (nella traduzione italiana è "Il tempo dello spazio"), considera analiticamente i modi attraverso i quali il passato modifica la forma urbana e i suoi significati, creando prossimità spaziale tra materiali cronologicamente lontani. Lo spazio urbano contiene spezzoni di vecchie morfologie, materiali lasciati da epoche precedenti: non solo le "rovine e macerie", ma anche cristallizzazioni di significati che sono impressi in ogni traccia lasciata dal fluire del tempo (Lynch, 1977). Porre attenzione alla memoria urbana non implica una "sottomissione passatista" alla storia. Come suggerisce una nutrita schiera di studiosi (da Geddes a Mumford, da Rossi a Kevin Lynch), instaurare un rapporto con il passato e la memoria urbana significa costruire una dialettica tra tutte le dimensioni del tempo, perché l'interpretazione del passato è sempre connessa all'attenzione verso il presente e alla progettualità per il futuro.

Da qui deriva la consapevolezza del fatto che la memoria, e in particolare la memoria sociale, è un dispositivo di interpretazione e di selezione che incorpora il presente e il futuro, e non una mera trascrizione del passato o una sua “musealizzazione”.

Nel testo sopra citato, Kevin Lynch si pone come obiettivo quello di individuare un nuovo modo di guardare alla città attraverso la costruzione di una disciplina basata sull’osservazione scientifica, sottraendosi all’arbitrarietà e all’astrazione delle formulazioni accademiche, consapevole che l’espressione finale della forma rimarrà pur sempre una individuale sintesi creativa ed un soggettivo giudizio di valore.

Il “piano visivo” che Lynch propone per la città può offrire al disegno urbano una svolta nuova, improntata alla articolazione temporale della forma sia in senso percettivo (processo vicendevole tra osservatore e realtà osservata), attraverso l’attenzione prestata alla sua esperienza sequenziale, sia in senso processuale, attraverso la sua plasticità alle trasformazioni e alle rielaborazioni future. A suo parere, questa metodologia potrà fornire un indirizzo formale per quelle trasformazioni ambientali che motivi contingenti potranno indicare come necessarie. Sarà l’osservatore stesso a proiettare, di volta in volta, una struttura articolata ed un significato razionale in un materiale percettivo il cui principale requisito è quello di essere “figurabile”.

Nello specifico, il tempo è indagato come componente per la comprensione dello spazio e viceversa, partendo dal presupposto che *“nel creare immagini per il futuro, occorre immaginare gli effetti delle azioni che si compiono al presente”*. L’indagine sull’espressione del tempo è stata compiuta, nel contesto americano, ed è stato chiesto ad un gruppo di studenti di rispondere ad un questionario sperimentale³⁴ che riguardava una particolare zona di Boston: il quartiere centrale commerciale. Tale questionario è un primo tentativo, discutibile per molti aspetti, secondo l’autore stesso. Probabilmente nessun questionario scritto avrebbe potuto assolvere allo scopo prefissato *“perché in genere le risposte scritte sono troppo astratte e prudenti, mancando del dialogo che chiarisce le domande ambigue o aggiunge profondità alle risposte superficiali. Sarebbe molto più efficace la cronaca di un percorso a piedi o in macchina attraverso la città o una conversazione personale impostata su mappe, fotografie, films, interviste registrate e altre rappresentazioni dell’ambiente”*.

Nonostante le molte perplessità sugli scopi del questionario e il significato di certe domande, i sentimenti degli intervistati nei riguardi della città spesso venivano fuori in modo inatteso, offrendo indicazioni interessanti. Secondo Lynch, sarebbe stato interessante proporre il questionario a diverse categorie di persone e sarebbe stato ancora più produttivo focalizzare l’attenzione su zone che avevano un maggior significato per gli intervistati: il quartiere dove abitano, il luogo di lavoro o di svago, il centro dei beni e dei servizi essenziali, etc. Una conversazione informale, al posto di un questionario compilativo, avrebbe forse prodotto un maggior numero di informazioni che sarebbero potute essere registrate o filmate per cogliere i significati più sottili. Si sarebbe potuto chiedere agli intervistati di tracciare una mappa della città “com’era”, dei cambiamenti che prevedevano, delle zone che cambiavano più rapidamente, o anche chiedere loro quali cambiamenti avrebbero voluto.

³⁴ Si veda la scheda di approfondimento: “Il tempo dello spazio di Kevin Lynch: alla ricerca di un metodo”.

“Per capire il “tempo ambientale”, globalmente, sarebbe necessario anche associare all’esplorazione dell’immagine temporale, un’indagine sul “comportamento temporale” concreto. Attraverso diari, questionari e osservazioni si potrebbe vedere quello che una persona fa nei diversi momenti del giorno o dell’anno, dove lo fa e se ha problemi di coordinamento temporale per difetto o per eccesso. Per avere un quadro completo bisogna sapere come una persona usa il tempo, come lo concepisce e come le due cose sono correlate tra loro”.

Le riflessioni sul tempo condotte in Italia da Sandra Bonfiglioli³⁵, a partire dagli anni '80, si basano sulla constatazione che il tempo è singolarmente assente dalla tradizione delle scienze territoriali. Le teorie e le pratiche progettuali che implicano il territorio rimandano ad un ordinamento concettuale ed una mappa di fenomeni che trovano ospitalità nel dominio dello spazio. La questione del tempo è stata trascurata e il trascurare l’indagine sul regime dei tempi ha comportato una implicita concezione del tempo come ambito indifferente, che ospita il mutamento e lo misura. L’autrice ne “Il tempo nello spazio. Linee di villaggio, linee di città” propone di operare uno scarto nella prospettiva tradizionalmente spaziale delle scienze del territorio e di situare il punto di osservazione nel nodo in cui le variabili del tempo e dello spazio si incontrano, pensando per ipotesi che sia l’ordine del tempo che disegna l’ordine dello spazio. *“Assumere il tempo non come ambito indifferente che ospita il mutamento, ma come attore dei mutamenti e, di più, degli effetti economici e sociali del loro correlarsi ed interagire, non significa indicare l’abbandono della cultura del territorio materiale, ma tentare di ritrovarla assumendo concettualmente il segnale che il nuovo istituisce, che è il segnale del tempo”* (Bonfiglioli, 1986).

Il tempo così inteso come attore del mutamento, della dinamica tradizione/innovazione cui sono soggetti i processi socio-territoriali, interviene a determinare una importante singolarità fenomenologica e teoretica del dominio socio-territoriale: *“inficia la relazione di causalità A-B e con ciò l’accezione forte di legge quale viene invece presupposta esistere nell’ambito della natura, a favore di una più debole relazione di regolarità in un contesto sistemico, rappresentabile teoricamente con una funzione di potenziale”* (Fig. 1.16).

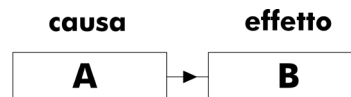


Fig. 1.16 – L’approccio causale si basa sul presupposto che la causa precede sempre l’effetto e permette di percepire il principio di causalità tra gli eventi. Ne consegue che le cause degli eventi sono da ricercarsi nel passato e che, a partire dalle cause, si possono prevedere gli effetti futuri. Se le cause sono potenziali o indeterminate, il futuro si presenta come una possibilità, mentre il passato è sempre determinato.

³⁵ Tra i testi di riferimento dell’autrice si ricordano: Bonfiglioli, S. (a cura di) (1986), *“Il tempo nello spazio. Linee di villaggio, linee di città”*, FrancoAngeli Editore, Milano; Bonfiglioli, S.; Galbiati, M. (1986), *“Dopo metropolis: rivoluzione scientifica-tecnica, nuovi modelli di organizzazione del lavoro e uso del territorio. Un contributo per il progetto della città futura”*, FrancoAngeli Editore, Milano; Bonfiglioli, S. (1990), *“L’architettura del tempo. La città multimediale”*, Liguori Editore, Napoli; Bonfiglioli, S. (1997), *“Che cos’è un cronotopo”* in Bonfiglioli, S.; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma.

Secondo l'autrice, due sono stati i momenti che, a cavallo tra il XIX e il XX secolo, hanno concorso a configurare il paradigma scientifico che orienta ancora oggi la cultura delle scienze sociali e territoriali: l'iscrizione delle scienze del territorio nell'orizzonte epistemologico delle scienze della natura e l'ordine tayloristico.

Relativamente alla prima osservazione, nello stesso periodo in cui si andava a determinare il paradigma delle scienze del territorio, ancora oggi in vigore, si andava al contempo a configurare, nella fisica e nella matematica, quell'orizzonte di scoperte che darà successivamente luogo, nella pratica culturale del '900, all'abbandono del paradigma scientifico classico, rinascimentale, e alla messa in discussione di alcuni statuti teoretici della tradizione, quale l'accezione deterministica di legge, a favore di un'accezione più debole, probabilistica, quale si dà nella fisica quantistica.

In particolare *“lo spazio assoluto e, in termini matematici, euclideo isotropo tridimensionale e la freccia del tempo assoluto vengono posti in discussione dalla relatività ristretta e generale di Einstein, dalla fisica quantistica, dalla scoperta delle geometrie non euclidee, dai nuovi spazi di Riemann e dal progetto disciplinare di Bourbaki, dal dibattito attorno al principio della termodinamica e, più recentemente, dall'algebra moderna, dalla teoria morfogenetica di Thom, dagli studi delle strutture dissipative di Prigogine, etc.”*. Tale rivoluzione investe dunque gli statuti classici dello spazio e del tempo che sono rivisitati: lo spazio e il tempo assoluti, inerti e irrelati, diventano dominio tetradimensionale dello spazio-tempo, la cui geometria non è euclidea, né la sua struttura isotropa, e in cui la fenomenologia degli accadimenti varia in base al sistema di riferimento, a seconda del punto di osservazione.

Nella stessa epoca in cui si delinea questa rivoluzione del paradigma delle scienze della natura e della matematica, le scienze dell'uomo e del territorio vanno a definire uno statuto teoretico che si iscrive nell'orizzonte positivista che fonda un rapporto tra teoria e dati esperibili, che assume centrale per la conoscenza il concetto del calcolo e della quantificazione e che privilegia, soprattutto, nella cultura più recente, lo spazio come autonomamente agente nei processi dell'uomo.

La questione del tempo è stata trascurata e il trascurare l'indagine sul regime dei tempi *“ha comportato una implicita concezione del tempo come ambito ospitante la dinamica dei processi, inerte e indifferente, lineare e cumulativo, accezione della cultura scientifica rinascimentale”*. Tuttavia il campo dei fenomeni socio-territoriali è strutturato non da un tempo lineare, soggetto alla semplice dinamica sincronico-diacronica (Fig. 1.17), ma *“da una pluralità irriducibile di singolarità che istituiscono un tempo globale, caotico, multiforme e multi direzionale, dove l'attimo del presente convive con quelli passati, finiti solo rispetto alla metrica lineare, e con quelli futuri che già sono messi a disposizione lungo le linee delle possibili infinite risignificazioni della metafora”*.

Relativamente alla seconda osservazione, la possibilità di progettare lo spazio e il tempo sono questioni che si avviano nella cultura rinascimentale e nella nascita della scienza moderna.

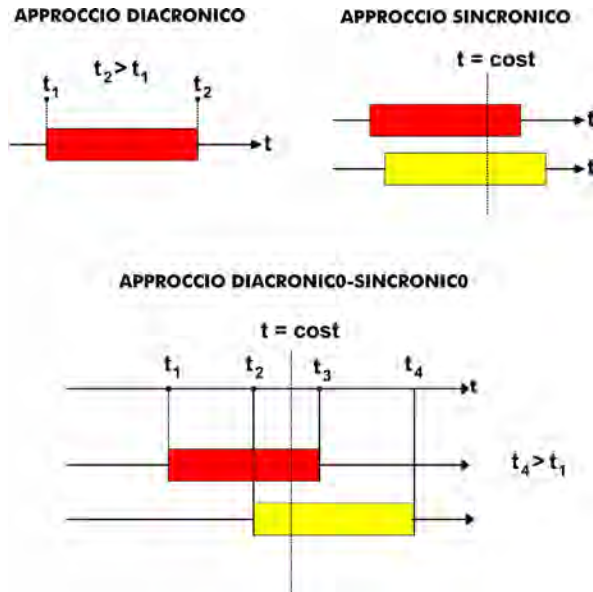


Fig. 1.17 – L’approccio diacronico-sincronico permette di cogliere entrambe le dimensioni: quella diacronica e quella sincronica. In particolare, nell’approccio diacronico (etimologicamente, dal greco, significa attraverso il tempo) o anche storico, i diversi eventi si possono collocare sulla base di una scala dei tempi. Questo approccio dà un’idea, benché approssimata e sintetica, dello sviluppo cronologico di un evento. Nell’approccio sincronico (etimologicamente, dal greco, significa nello stesso tempo), invece, il tempo viene considerato come parametro fisso anziché variabile come nell’approccio diacronico.

Gli avvenimenti socio-economici e culturali, tra cui la costruzione di strumenti per la misurazione del tempo (ad esempio gli orologi artificiali), sono ordinabili secondo due scenari interpretativi: la “secolarizzazione del tempo” e la messa a disposizione dell’“infinito” come campo indagabile, accessibile: il calcolo differenziale, nelle scienze matematiche, è il calcolo al limite di un processo infinito che ora è reso agibile e governabile, infrangendo l’idea che l’infinito appartenesse all’ordine del pensabile, ma non dell’accessibile, come nella cultura greca. L’infinito viene strutturato dalla concettualizzazione matematica e reso utilizzabile nelle pratiche dell’uomo. Accanto a questi due grandi scenari, gli studiosi dell’epoca rinascimentale, pongono una figura, una metafora generatrice di forma: la macchina. Questa figura sorregge la tesi interpretativa del costituirsi di una visione e concezione meccanicistica dell’universo. La messa a disposizione e la progettabilità dello spazio e del tempo sono ormai assunti dal programma della scienza moderna.

Nello stesso periodo storico, a cavallo tra il XIX e il XX secolo, in cui si va a configurare la rivoluzione scientifica del '900, si va a costituire quell'ordinamento sociale e territoriale che può chiamarsi, globalmente, "ordine tayloristico". La sfera economica e, al suo interno, il sistema produttivo, diventano il centro ordinatore dell'intero assetto sociale e territoriale.

"La scienza, come condotta intellettuale e come potenza produttiva socialmente spendibile, istituendo l'artificio dello spazio-tempo della macchina, assurge a nodo irraggiante i vettori che sorreggeranno i complessi processi sociali della rivoluzione tayloristica".

Così lo spazio e il tempo, già considerati in termini astratti nella teoria scientifica e nelle sue applicazioni pratiche, attraverso questo "nodo", si dispongono a diventare statuti, ovvero dispositivi capaci di generare ordinamento, artificio di governo e pervasivi dell'intero assetto sociale.

L'organizzazione scientifica del lavoro, studiata ed elaborata in particolare da Taylor, l'organizzazione scientifica del processo produttivo, studiata e sperimentata da Ford, per la valenza innovativa che allora introducevano nell'organizzazione delle procedure manifatturiere, e per la forza che hanno assunto i loro metodi, costituiscono due tappe che ancora oggi nominano quel complesso di processi sociali, politici, culturali ed istituzionali che hanno dato luogo, nell'arco di tre quarti di secolo, alla moderna società produttiva e massificata di oggi.

Le argomentazioni appena enunciate interpretano, dunque, il fenomeno urbano non come campo di interazione di strutture (ad esempio: popolazione, addetti all'industria, addetti al terziario e loro reciproca localizzazione), ma come un sistema di nodi di irraggiamento, di vettori di ordinamento, il cui complesso dà teoricamente luogo ad una funzione potenziale che può assumere due configurazioni: quella della stabilità relativa e quella della instabilità.

La forma dello spazio e del tempo, inventata dall'organizzazione scientifica dei processi produttivi, non è più atta ad operare globalmente una nuova disciplina sociale del lavoro, un modo di produzione innovativo.

"I nuovi processi lavorativi inducono ad una figura più prossima ad un nodo di irraggiamento di circuiti non spazialmente fisso e libera il tempo dall'ordinamento tradizionale e dalla subordinazione alla variabile spazio. L'ordine del tempo, liberato dalla costrizione dello spazio tayloristico, va a sovraordinare gli assetti spaziali con nuove trame di relazioni. In questo senso il tempo espropria lo spazio di una proprietà che pareva ontologica, il luogo. Lo spazio non è più variabile di per sé innovativa, come lo è stata nella fase di costituzione del taylorismo. Ora il tempo diventa la nuova variabile che si rende disponibile all'artificio e al governo dell'ordinamento sociale".

Le riflessioni appena citate, hanno favorito la nascita in Italia, a metà degli anni '80, di un filone di ricerca che verrà affrontato nel proseguo della trattazione, noto sotto il nome di "politiche temporali".

1.6 Conclusioni

Sovvertite le relazioni di continuità fisica, smarrita la possibilità di leggere in modo lineare i fenomeni e gli avvenimenti, perdute le tensioni ideali espresse dai valori della modernità, l'interpretazione della città contemporanea, nella quale i flussi temporali si intrecciano con configurazioni spaziali eterogenee e discontinue, diviene così complessa da imporre la necessità di una rivisitazione critica degli strumenti che concorrono alla sua costruzione.

In tal senso, secondo Bernardo Secchi, l'urbanistica e l'architettura divengono discipline in grande difficoltà nel definire il proprio uso del tempo, a stabilire la propria misura, veloce o lenta, di esso. Esse assumono caratteri paradossali: da un lato, devono dare risposte rapide ed immediate ad una società sempre più esigente, mobile fino ai limiti della volatilità delle proprie strutture fondamentali, compresa la struttura del potere; dall'altro lato, diventano sempre più consapevoli dell'inerzia e della durabilità dei propri prodotti, aspirano anzi alla durabilità delle strutture spaziali e dei loro materiali costitutivi (Secchi, 2005). Il territorio appare loro come un enorme palinsesto (Corboz, 1983) sul quale le differenti generazioni hanno lasciato il segno del loro passaggio e ciò porta a considerare con nuovi occhi l'intero problema della forma e della dimensione della città. Esse non possono che diventare così discipline del tempo in un'accezione diversa da quella di altre discipline, dovendosi relazionare necessariamente con cose che cambiano con ritmi differenti: da una parte il tempo sempre più accelerato degli individui e della società, dall'altra il tempo più lento dello spazio fisico: da un lato *"i differenti idio-ritmi dei soggetti"*, dall'altro *"la differente durabilità degli oggetti"* (Secchi, 2005). La crescente assenza di riferimenti sociali e temporali omogenei e "universali", attraverso cui definire la nostra capacità di comprendere le trasformazioni urbane, impone pertanto la ricerca di metodi e pratiche che da un lato assumano la complessità come occasione e dall'altro restituiscano al tempo un ruolo fondamentale nell'orientare i ritmi della realtà sociale e della forma urbana. *"Se ciò è provato, la ricomposizione organizzata dello spazio urbano in senso attuale dovrà, necessariamente, tener conto di questa complessità e la sua validità potrà quindi venire commensurata in termini di qualità e quantità di significati e di esperienze, in essa coerentemente inglobati, e dal grado della loro comprensione, fruizione e comunicazione collettiva"* (Astengo, 1966).

In questa direzione, è interessante il contributo di Dino Formaggio secondo il quale *"(...) è un luogo comune e uno stereotipo dire che l'architettura è l'arte dello spazio. Bisogna, infatti, chiedersi con quale spazio, di quale spazio si può parlare oggi, per convalidare maggiormente l'ipotesi che l'architettura come arte dello spazio appartiene al passato, e che cosa voglia dire proporre l'architettura come arte del tempo"* (Formaggio, 1990).

Nell'Ottocento, abbiamo visto come lo spazio dell'architettura è, in genere, uno spazio statico, fermo: l'edificio si offre come un puro rappresentarsi, ancora legato al concetto di essere. Ma questa realtà porta in sé la propria metamorfosi.

L'accelerazione dell'ordine tecnologico ha indotto una mutazione del concetto di tempo e dunque della cultura del divenire. La temporalità degli uomini dell'Ottocento non può essere commisurata con la temporalità della metropoli del nostro secolo e di questi ultimi decenni in particolare. La nozione di tempo muta come è mutato il concetto di forma, passando dalle culture dell'essere alle culture del divenire.

Recenti studi di cronobiologia (scienza recente che si occupa del rapporto tempo-vita) rilevano due sistemi di percezione distinti: da una parte, vi è un sistema di analisi percettiva delle forme e, dall'altra parte, un sistema di analisi percettiva del movimento, che tendono a configurarsi come figurazioni alternative. Per cui, se nel primo sistema, quello della forma, abbiamo l'analisi della configurazione statica, nel secondo sistema, quello dell'analisi del movimento, vengono in primo piano i dinamismi temporali che permettono di analizzare il mutamento.

I due sistemi non sono solo distinti ed indipendenti, ma possono essere anche alternativi nel senso che quanto più l'analisi percettiva si ferma sulla forma, tanto meno si coglie il moto e la velocità e, viceversa, tanto più un'analisi percettiva si fonda sul moto e sulla velocità, tanto meno si coglie la forma.

Secondo il punto di vista di Formaggio, una qualsiasi prassi progettuale deve prendere coscienza di questi aspetti e della sua appartenenza ad una cultura del divenire, cioè deve porsi di fronte ai problemi legati alla velocità. Tuttavia tale consapevolezza si scontra con il conflitto permanente, nella cultura contemporanea, tra struttura (in genere legata al concetto di forma) e congiuntura. Le strutture sono a moto lento ed epocale, un moto a grandi cicli. Esse riguardano grandi movimenti paradigmatici, di passaggio cioè da un tipo di modello (paradigma) ad un altro, attraverso il rilievo delle anomalie dentro al vecchio paradigma (il conflitto stesso tra moderno e postmoderno, come alcuni chiamano la fase successiva alla crisi della modernità, è di tale genere). Le congiunture sono avvenimenti e fluttuazioni a brevi cicli, generalmente esistenziali. La congiuntura mantiene dentro di sé questo elemento esistenziale e, all'interno dei cicli strutturali, li modifica.

Attraverso la distinzione tra strutture e congiunture, vengono messi in gioco diversi tipi di temporalità e di temporalizzazione, del mondo, degli oggetti e dell'uomo stesso. Non esiste più il tempo, ma esistono i tempi. Esistono strutture temporali e congiunture temporali, sistemi temporali dentro ad altri sistemi temporali. La nuova teoria della storia di Fernand Braudel e lo studio sull'ordine dei tempi di Krzysztof Pomian, autore dell'importante volume "*L'ordre du temps*" convergono in questa direzione. In particolare secondo Pomian, esiste una situazione conflittuale tra tempi qualitativi (legati ai ritmi naturali delle società contadine) e tempi quantitativi (ovvero tecnologici che si sono affermati con la comparsa dell'orologio) (Pomian, 1992).

Tale conflitto deve essere preso in considerazione e controllato da chiunque debba confrontarsi con il progetto. Secondo René Thom esistono strutture formali generative di forme dinamiche auto generative. Si tratta di due leggi concettuali fondamentali.

La prima legge riguarda un processo detto “omeostasi” con il quale si intende la stabilità strutturale non solo dei sistemi biologici, ma di ogni tipo di struttura. La seconda legge riguarda un processo detto “omeoresi” che si basa sul percorso, sulla dinamicità del movimento dei sistemi e delle strutture all’interno dei sistemi e che ha aperto la strada alla “teoria delle catastrofi”. Si tratta di due meccanismi in relazione strutturale, validi anche per l’architettura, come per ogni forma di morfogenesi perché riguardano la dinamica delle origini delle forme, anche di quelle architettoniche (Formaggio, 1990).

Non distante dal punto di vista di Formaggio, Francesco Careri osserva che l’attenzione disciplinare dell’architettura si è spostata dagli elementi architettonici ai percorsi e alle possibili relazioni che possono essere innescate: lo spazio da statico si fa dinamico e alla cultura dell’abitare si sostituisce quella dell’attraversare. Il “camminare”, prima esperienza che l’uomo compie per abitare il mondo, è un utile strumento di conoscenza e di attribuzione di senso degli spazi, nella consapevolezza che attraversare il territorio è innanzitutto “costruirlo”, non importa se a partire da spazi ignoti e da scoprire o da quelli in cui ogni giorno l’uomo vive e inconsapevolmente non possiede.

“In questo spazio di incontro il camminare si rivela utile all’architettura come strumento conoscitivo e progettuale, come mezzo per riconoscere all’interno del caos delle periferie una geografia e come mezzo attraverso cui inventare nuove modalità per intervenire negli spazi pubblici metropolitani,(...) come pratica estetica in grado di descrivere e modificare quegli spazi che attendono di assumere nuovi significati e nuovi modi di essere abitati” (Careri, 2006).

Il percorso, allora, diviene una disciplina a sè stante che l’architettura può sfruttare attraverso un’espansione di campo, in alcuni casi come una sorta di pre-progetto ovvero come uno strumento conoscitivo del luogo, in altri come strumento di trasformazione simbolica.

Approfondimenti

1.0 L'evoluzione dialettica spazio - tempo: diversi sguardi

01. Percorso filosofico-scientifico sul rapporto spazio-tempo

I concetti di spazio e tempo nell'antichità classica

Già nell'antichità classica i concetti di spazio e tempo sono stati indagati da numerosi filosofi, le cui definizioni sono state di riferimento per moltissimi secoli fino a giungere alla rivoluzione scientifica.

Platone, nel "Timeo", distingue "l'immagine mobile dell'eternità", *aiðon*, dall'immagine eterna che procede secondo il numero, che è quella di cui ci serviamo tutti i giorni e che chiamiamo tempo, *chrònos*.

Aristotele, nella "Fisica", definisce il tempo come "la misura del movimento, secondo il prima e il poi", perciò lo spazio è strettamente necessario per definire il tempo, ma secondo questa riflessione materia, spazio e tempo sono ancora concetti distinti.

Epicuro e Lucrezio ribadiscono il concetto che il tempo non esista in sé, ma esista attraverso gli eventi ordinati dal calcolo piuttosto che da sensazioni. Il tempo cessa di essere un fatto di natura, ma diventa oggettivo nel vissuto dell'osservatore. Soggettiva è la sensazione del passare del tempo, ma quando questa è organizzata in ricordi scanditi dal prima e dal poi, sono i ricordi ad essere oggettivi, sono gli eventi e non il tempo ad essere un fatto di natura.

Il primo, invece, ad enunciare il tempo come prodotto dell'attività dello spirito è Plotino di Licopodi argomentando che il tempo è diastasis: un processo in fasi successive. È l'anima che muovendosi da un evento ad un altro produce il tempo; ed i ricordi, come prodotto dell'anima conservati nella memoria, contengono pure il tempo.

Una soluzione che Sant'Agostino riprenderà nelle sue "Confessioni". Secondo Sant'Agostino il tempo è stato creato da Dio assieme all'Universo, ma la sua natura resta profondamente misteriosa, tanto che il filosofo afferma ironicamente: "*Se non mi chiedono cosa sia il tempo lo so, ma se me lo chiedono non lo so*" (Agostino, 1958). Tuttavia egli critica la visione aristotelica del tempo come misura del moto (degli astri) affermando che il tempo è "distensione dell'animo", introducendo dunque una percezione propria del soggetto che, pur vivendo solo nel presente, ha coscienza del passato, grazie alla memoria, e del futuro, in virtù dell'attesa.

La rivoluzione scientifica e la scienza classica: spazio e tempo come variabili indipendenti

Tra il 1500 e il 1700, attraverso l'opera di Galileo Galilei, Isaac Newton e Cartesio, si sviluppò il sapere della scienza classica, rivolto alla ricerca di relazioni matematiche valide per l'intero universo; in questo parametro si dispiegano in successione tutti gli infiniti stati dinamici. Più precisamente nella meccanica classica, il tempo rappresenta "la misura del mutamento". Il parametro tempo non è solo misura del divenire, ma divenire stesso. Le diversità qualitative vengono a sparire in questo scorrere sempre uguale ed eterno di un tempo misura, che diviene insieme ragione; tempo in cui gli stati di moto sono immutabili e nel quale materia, spazio e tempo, appaiono tre variabili indipendenti.

In particolare secondo Isaac Newton il tempo, al pari dello spazio, è "*sensorium Dei*" cioè senso di Dio e scorrerebbe immutabile, sempre uguale a sé stesso.

Galileo Galilei e Isaac Newton sono stati grandi teorizzatori del concetto di "causalità meccanica", secondo la quale "tutti i fenomeni osservabili nell'universo hanno una causa posta nel passato che li determina e li rende riproducibili". Tale principio è ovviamente legato alla concezione che "il tempo scorre in modo lineare dal passato al futuro: il verso del tempo è obbligato" cioè ciò che è passato è ormai alle nostre spalle, mentre ciò che si pone nel futuro non è ancora avvenuto. Questa visione ha dato l'avvio al metodo sperimentale che, con successo, è stato applicato allo studio non solo dei sistemi meccanici, ma anche dei sistemi viventi. Lo scopo principale del metodo è infatti quello di "evidenziare il rapporto di causalità tra gli eventi": in esso le variabili della ricerca vengono controllate in modo tale da mettere in luce in modo specifico i rapporti di causa-effetto.

Dal tempo soggettivo di Kant alla crisi della scienza classica con Maxwell e Pascal

È stato Immanuel Kant a cambiare radicalmente il modo di vedere il tempo, grazie alla sua nuova "rivoluzione copernicana", secondo la quale al centro della filosofia non si deve porre l'oggetto ma il soggetto: il tempo diventa allora, assieme allo spazio, una "forma a priori della sensibilità". Lo spazio è inteso come "senso esterno", mentre il tempo è considerato come "senso interno".

Il contributo di Kant è stato duplice: oltre ad aver introdotto il soggetto, ovvero l'intelletto umano, mettendolo al centro della rappresentazione, egli ha assunto spazio e tempo come categorie a priori, cioè come concetti innati, che non derivano dall'esperienza e che costituiscono però la base da cui ogni esperienza scaturisce e si concretizza. E poiché la successione temporale non può essere invertita, la conoscenza del tempo reale si basa sul rapporto di determinazione tra un evento e l'altro. Lo stesso ragionamento potrebbe essere fatto a proposito dello spazio: gli eventi avvengono nello spazio connotando i singoli luoghi; inoltre si dispongono in un ordine regolato da catene causali di relazioni: dunque i luoghi si dispongono all'interno di un ordine, cioè è il riflesso dell'ordine con cui hanno luogo gli eventi.

Arthur Schopenhauer ci offre uno spunto notevole per approfondire come, nella visione kantiana, sia concepita la relazione tra tempo e spazio. Secondo Schopenhauer "la legge di causalità riceve il suo significato e la sua necessità solo dal fatto che l'essenza delle modificazioni non consiste nel mero mutamento degli stati in sé, ma invece nel fatto che nello "stesso punto" dello spazio vi sia ora "uno stato" e subito dopo un "altro", e che in "uno stesso" e identico tempo determinato, "qui" ci sia questo stato e "là" quello. Solo questa reciproca limitazione del tempo e dello spazio dà significato e insieme necessità a una regola, secondo la quale la modificazione debba accadere" (Vallega, 2006).

Questa visione meccanicistica entrò in crisi con l'opera di James Clerk Maxwell che scoprì le onde magnetiche e l'identificazione della luce con queste onde. Va aggiunto che nel periodo intercorso tra Newton e Maxwell era già avvenuta, nel mondo scientifico, un'altra svolta che aveva rivoluzionato la vita in tutti i suoi aspetti. Quest'ultima, dovuta al primo e al secondo principio della termodinamica, le cui teorie permisero lo sviluppo della società industriale, portò allo scontro tra due mondi: quello macroscopico e quello microscopico. Scontro che si risolse nella relazione che afferma che le poche grandezze misurabili del mondo macroscopico sono dovute alla media di un numero maggiore di proprietà riscontrabili a livello microscopico.

Lo sviluppo successivo ai due principi fondamentali della termodinamica è costituito dalla teoria cinetica del calore.

Ma su questa teoria, con la quale per la prima volta fu avanzata l'ipotesi che il calore sia una fonte di energia dovuta al movimento di molecole e che queste costituiscano la materia, s'era rafforzata la filosofia del determinismo. Queste molecole, infatti, alcune mosse da un'altissima velocità, non si discostano mai dalla loro posizione media.

Maxwell avvalendosi della teoria della probabilità, compì allora un passo che contribuì a preparare l'abbandono del determinismo affermando che le leggi dei gas, come quelle dell'astronomia, non sono determinate e universali, ma descrivono semplicemente il comportamento di gas, pianeti e altro ancora. Questa rivelazione, che portò confusione in tutto il mondo del sapere, condusse poi Pascal a formulare quel pensiero, circa l'esistenza di Dio, noto come la "scommessa di Pascal"¹. L'ordine della natura, che alla scienza classica era apparso semplice e rigoroso, si spezza.

Albert Einstein e la teoria della relatività

Un grande progresso del pensiero è stata la formulazione della teoria della relatività di Albert Einstein, secondo la quale "il tempo non è assoluto, ma dipende dalla velocità (quella della luce) e dal riferimento che si prende in considerazione". Albert Einstein, con la teoria della relatività, permise un superamento del concetto di spazio euclideo, in cui esistono lunghezze, tempi e leggi assolute, in favore di lunghezze e tempi locali e dunque mondi spazio-temporali diversi per ciascun individuo, nei quali valgono leggi relative all'osservatore. Solo con Einstein viene superato definitivamente Aristotele che fu il primo a formulare una teoria secondo la quale spazio, tempo e materia sono concetti distinti. Nel nuovo pensiero, invece, spazio e tempo sono essi stessi generati dalla materia. Ma in essa è ancora fondamentale l'idea di localizzazione nello spazio-tempo.

¹ Pascal aveva constatato che la natura dice troppe cose circa l'esistenza di Dio, per poterla negare, ma troppo poche per poterla affermare a priori. Turbato da questi pensieri si ricordò della sua opera sulla probabilità e dei problemi circa il gioco d'azzardo con essa risolti. Il valore del biglietto di una lotteria è dato dal prodotto della probabilità di vincere e del prezzo del biglietto. Quest'ultimo è tanto più alto, quanto più grande è il premio, nonostante che la possibilità di vincere sia invece piccola. Allo stesso modo ragionò allora sull'esistenza di Dio; infatti, benché la probabilità che Dio esista e che la fede cristiana sia vera, il premio promesso è così grande da render ragione al grande valore di questo biglietto. D'altra parte se "Egli non esiste, la perdita non è che una cosa infinitamente piccola (una breve vita) se confrontata alla promessa di questa fede. Questa è la teoria della scommessa di Pascal" (Fontana, 1990).

Minkowski e il concetto di "cronotopo"

Le teorie di Minkowski si basano non più sulla concezione di uno spazio a tre dimensioni, ma su uno spazio a quattro dimensioni, di cui la quarta dimensione è costituita dal tempo, cioè in termini di "cronotopo" (Fig. 1.18). Così come nella nostra visione classica dello spazio le sue tre dimensioni componenti sono equivalenti e omogenee fra loro e relative all'osservatore (ciò che viene considerato avanti o dietro da un osservatore può essere considerato destra o sinistra da un altro osservatore disposto diversamente), la visione relativistica assimila anche la dimensione temporale (prima-dopo) alle tre dimensioni spaziali, rendendola percepibile in modo diverso da osservatori in condizioni differenti.

I punti dello spazio-tempo sono detti eventi e ciascuno di essi corrisponde ad un fenomeno che si verifica in una certa posizione spaziale e in un certo momento. Ogni evento è perciò individuato da quattro coordinate. In genere, per visualizzare le coordinate spaziali si usano tre coordinate cartesiane determinate dalla scelta di una terna di riferimento ortogonale; esse si possono denotare con le tre lettere diverse x , y e z oppure con le lettere dotate di indici (o deponenti, o pedici) x_1 , x_2 e x_3 . Nel primo caso la coordinata temporale si indica con t , nel secondo con x_0 . Le coordinate con indici hanno il vantaggio formale di consentire l'uso di indici correnti e quindi di espressioni sintetiche. Tale concezione rappresenta di fatto il "palcoscenico" dei fenomeni fisici nell'universo. Lo spazio-tempo è quindi un concetto fisico che combina le classiche nozioni tradizionalmente distinte di spazio e di tempo in un solo costrutto unico e omogeneo. L'introduzione dello spazio-tempo è una conseguenza diretta della teoria della relatività ristretta che stabilisce un'equivalenza fra lo spazio e il tempo. Tra le varie conseguenze, provocate dalla concezione di Einstein arricchita delle puntualizzazioni di Minkowski, sta la confutazione del principio della "simultaneità temporale". Termini come "prima" e "poi" hanno senso soltanto per due o più osservatori che condividono lo stesso sistema di riferimento.

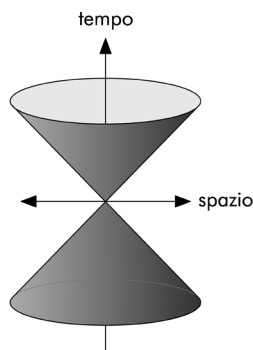


Fig. 1.18 – Il concetto di cronotopo

Ilya Prigogine e la temporalizzazione dello spazio

Prigogine interpreta la localizzazione nello spazio-tempo come un residuo di staticizzazione, quindi un residuo della cultura dell'essere. La teoria della relatività, tuttavia, costituisce un aspetto soltanto della rivoluzione che ha interessato il nostro secolo. Uno sviluppo simile, che ha avuto risvolti di uguale intensità, è rappresentato dall'introduzione della "teoria dei quanti" che ha consentito di trattare con quel mondo infinitesimale che vive nell'atomo. Infine, attraverso quest'ultima fase la localizzazione evolve nuovamente. L'irreversibilità, attività comportata dallo spazio-tempo, cambia la sua struttura rispetto ad Einstein. La connotazione statica dello spazio-tempo è sostituita dalla connotazione più dinamica della "temporalizzazione dello spazio". Questa nuova concezione prevede la dissoluzione dello spazio nella dinamica del tempo e l'introduzione del vettore movimento; la temporalità diventa creativa e la materia diventa attiva, senza più residui passivi (Formaggio, 1986). Prigogine è il promotore di una nuova coscienza che pone il tempo al centro del pensiero filosofico e vuole guardare alla progettazione con una nuova sensibilità.

02. Il rapporto spazio-tempo nelle rappresentazioni cartografiche

78 Nel 1569 Gerard Kremer, noto come il Mercatore, pubblicò la prima carta al mondo corrispondente al principio dell'isagonia cioè con la proprietà di riprodurre, fedelmente, gli stessi angoli presenti tra le linee che s'incontrano sulla superficie terrestre (Fig. 1.19). Mercatore aveva conseguito un risultato così avanzato immaginando il globo terrestre avvolto da un cilindro tangente all'equatore e la superficie terrestre proiettata sulle pareti del cilindro. Svolgendo la superficie del cilindro, su cui è proiettata la superficie terrestre, si ottiene un rettangolo i cui meridiani risultano tra loro a distanza costante e perpendicolari ai paralleli. Il mappamondo di Mercatore costituì un esordio della rappresentazione moderna del mondo perché abbandonò il principio di somiglianza, cui s'era ispirata la cartografia pre-moderna, secondo cui la rappresentazione cartografica doveva riflettere i contorni reali delle terre emerse e dei mari. Mercatore adottò un altro principio, che Michel Foucault, ha reso evidente nel suo *"Les mots et les choses"*: il principio di prossimità, in base al quale la rappresentazione è costituita da segni che non riflettono più la realtà, ma ne forniscono una visione appropriata per approdare a determinati significati. Nel riprodurre la superficie terrestre, la cartografia pre-moderna, basata sul principio di somiglianza, teneva conto del soggetto: le carte erano il prodotto dell'osservazione diretta dei singoli luoghi, quindi riflettevano le esperienze esistenziali del soggetto (il comandante della nave, il cartografo di corte, etc.). Ora, con Mercatore, il soggetto diventa secondario, quasi emarginato: la rappresentazione assume un carattere astratto, com'è astratta la geometria cui si ispira e, nel rispondere al principio di prossimità, chiama in causa un elemento di indiscussa oggettività, qual è appunto la misura che, affidata a strumenti (il sestante e il compasso), prescinde dalla valutazione oggettiva.

Un secolo più tardi, nel 1668, il modo moderno di rappresentare il mondo sul piano della cartografia, sarebbe stato interpretato da Jan Vermeer, attraverso *"Il geografo"*, uno dei più noti dipinti della scuola fiamminga (Fig. 1.20).

La carta di Mercatore e *"Il geografo"* di Vermeer testimoniano quanto, nella fase di passaggio dalla pre-modernità alla modernità, la rappresentazione cartografica sia stata dirompente e ricca di conseguenze. La carta di Mercatore costituisce una rappresentazione della superficie terrestre basata su un criterio, quello della prossimità, del tutto conflittuale con il modo premoderno, basato sul principio di somiglianza. È quindi evidente come il rapporto tra il tempo, espresso dal movimento, e lo spazio, espresso dalla superficie terrestre entro la quale ha luogo il movimento, è un argomento che riguarda non solo il lavoro del cartografo, ma è anche importante per riflessioni di ordine generale.



Fig. 1.19 – La carta di Mercatore (a sinistra)

Fig. 1.20 – Jan Vermeer, *"Il geografo"*, 1668-69 circa (a destra)

Una base per riflettere sulle più significative manifestazioni cui la geografia moderna ha dato luogo nel rappresentare lo spazio, può essere trovata nella carta delle “località centrali” della Germania meridionale, rappresentata nel 1933 da Walter Christaller (Fig. 1.21). Si tratta di una rappresentazione di una rete urbana nella quale sono presi in considerazione soltanto i centri abitati capaci di esercitare una qualche influenza sul territorio circostante e, poiché essa non rappresenta il territorio in base alle sue caratteristiche materiali quanto piuttosto in base a caratteristiche economiche, diventa una carta astratta, costituita soltanto da punti e da cerchi di varia ampiezza.

Nella carta di Christaller non compaiono elementi che chiamano in causa il rapporto tra tempo e spazio, nonostante ciò la carta possiede un certo interesse per il nostro discorso sul rapporto tra spazio e tempo perché ci mostra come, nella rappresentazione oggettivistica, ispirata al razionalismo, uno dei termini, lo spazio appunto, sia concepito.

Secondo Adalberto Vallega, usando cautela si può trovare un certo parallelismo con la teoria einsteiniana.

All’inizio del Novecento, nelle sue riflessioni sullo spazio, Albert Einstein aveva proposto infatti tre concetti, che in un certo senso si collegavano alle idee coltivate dai geografi. Il primo era il concetto di “spazio come luogo” del singolo oggetto materiale, cioè come qualità posizionale degli oggetti. Il secondo era il concetto di “spazio come contenente” di tutti gli oggetti materiali, cui si allacciava il concetto geografico di spazio come superficie. Il terzo era il concetto di “spazio come campo”, cioè come sistema di riferimento per gli oggetti immersi nello spazio, cioè come variazione continua delle condizioni dello spazio inteso come estensione. È a questo punto che, nella visione einsteiniana, viene introdotto il concetto di tempo, come quarta dimensione di un sistema, quello dello “spazio-tempo”. L’impostazione geografica che richiama, in qualche modo, quella di spazio come campo, può essere colta nel concetto di “spazio relazionale”. Lo spazio geografico, infatti, viene rappresentato come un insieme di elementi tra loro interconnessi, cioè come una struttura, e le relazioni tra gli elementi costituiscono tessiture che danno vita alle condizioni in cui la struttura viene a trovarsi e si evolve. Come si vede, è avvertibile una certa analogia, anche se debole, tra l’idea di campo, di cui parla Einstein, e l’idea di spazio relazionale in senso geografico (Vallega, 2006).

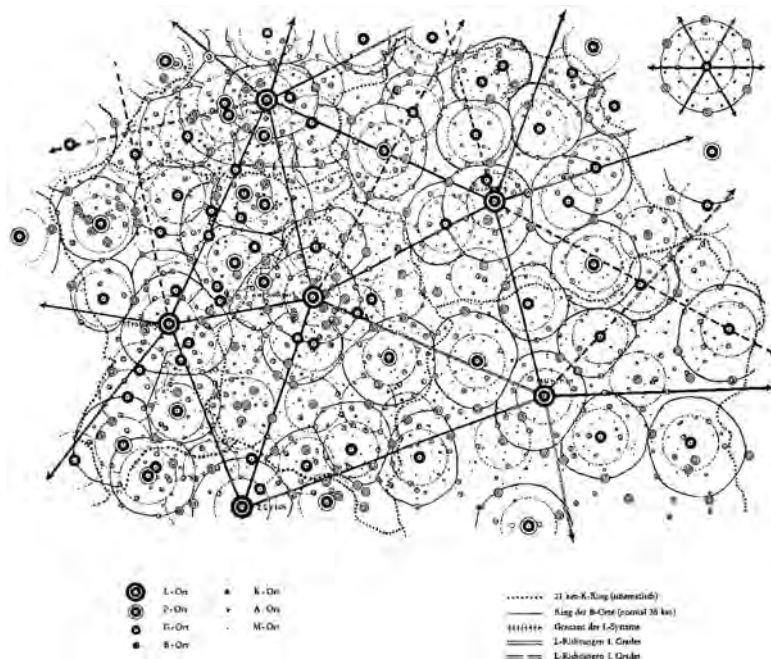


Fig. 1.21 – La rete urbana della Germania Meridionale, nella rappresentazione di Christaller

Alla fine dell'Ottocento, la società moderna stava attraversando una svolta di notevole portata, contrassegnata da una folla di invenzioni e innovazioni che avrebbero cambiato i modi di vita e proiettato i paesi avanzati verso le grandi trasformazioni del secolo successivo. In quel momento debuttò una carta geografica speciale, che sarebbe diventata essenziale per muoversi rapidamente sulle lunghe distanze e, quindi avrebbe costituito uno strumento fondamentale di modernità: la "carta dei fusi orari" (Fig. 1.22). Su progetto di Sir Sandford Fleming, essa è basata sulla divisione in ventiquattro spicchi corrispondenti all'incirca a quindici gradi di longitudine ciascuno. Tale carta possiede alcune caratteristiche, ricche di senso, per il modo moderno di intendere il rapporto tra spazio e tempo.

La prima caratteristica consiste nel modo relativistico di concepire tale rapporto. La suddivisione della superficie terrestre in intervalli di 15° di longitudine era, infatti, una condizione necessaria, ma non sufficiente, per rappresentare il tempo su lunghe distanze. Per rendere lo schema utilizzabile occorre identificare anche un meridiano di partenza, quindi un fuso orario basilare, in rapporto al quale determinare la distanza temporale di ogni altro punto sulla superficie terrestre: il *Greenwich Medium Time (GMT)*. Da qui il relativismo della rappresentazione del tempo attraverso la carta dei fusi orari. Dal tempo determinato in senso oggettivo, cioè in rapporto alla posizione del sole, la carta si trasferiva al tempo determinato in senso relativo, cioè in relazione al meridiano fondamentale. Tale rappresentazione, in sostanza, conduce a considerare tempo e spazio come componenti di una stessa realtà e l'uno in funzione dell'altro: il tempo veniva infatti considerato una realtà fluida ed elastica, che si identifica e misura facendo perno sullo spazio, riferendoci al meridiano fondamentale, e lo spazio veniva considerato come una superficie che si connotava perché era immersa in un flusso temporale segnato dai ritmici passaggi del sole.

Questo modo di vedere spazio e tempo in termini integrati, tra loro compenetrati, è stato messo a fuoco da Eugene Minkowski, che negli anni '30 del secolo scorso propose di ragionare non più in termini di "geotipi", cioè di luoghi situati su uno spazio a tre dimensioni, bensì in termini di "cronotipi", cioè luoghi situati in uno spazio a quattro dimensioni, di cui la quarta dimensione è costituita appunto dal tempo. La geometria che nasce da Minkowski è rappresentata da un sistema di coordinate in cui dai tre assi dello spazio (lunghezza, larghezza, altezza) partono, lungo l'asse del tempo, linee diagonali che rappresentano la velocità della luce. Il cono delimitato da queste linee circonda la realtà spazio-temporale.

Tra le varie conseguenze, provocate dalla concezione di Einstein arricchita delle puntualizzazioni di Minkowski, sta la confutazione del principio della "simultaneità temporale". Termini come "prima" e "poi" hanno senso soltanto per due o più osservatori che condividono lo stesso sistema di riferimento.



Fig. 1.22 – La carta dei fusi orari

03. Il rapporto spazio-tempo tra cubismo e futurismo

La ricerca spaziale del cubismo

In parecchi centri artistici, intorno al 1910, cominciava a farsi strada la consapevolezza che i mezzi di espressione pittorica avevano perso contatto con la vita moderna. Fu a Parigi, con il Cubismo, che questi sforzi raggiunsero per la prima volta dei risultati evidenti. Il metodo rappresentativo dei rapporti spaziali elaborato dai cubisti stabilì i principi di una nuova visione spaziale. Dal Rinascimento al 1910 la prospettiva fu uno dei più importanti caratteri fondamentali della pittura. Essa era rimasta un elemento costante, nonostante i mutamenti di stile. Lo spazio tridimensionale del Rinascimento è lo spazio della geometria euclidea.

Intorno al 1830 un nuovo approccio alla geometria differiva da quella di Euclide per il suo impiego di più di tre dimensioni. L'importanza di queste considerazioni nasce da fatto che esercita una sua influenza sul senso spaziale.

Parallelamente alla scienza, nel campo artistico ci si rende conto che le concezioni classiche dello spazio e del volume sono limitate ed unilaterali e che le qualità estetiche dello spazio non si limitano al suo senso illusionistico di infinito, come nei giardini di Versailles. L'essenza dello spazio è la sua multilateralità, la molteplicità dei rapporti potenziali che esso racchiude.

La descrizione esauriente di una superficie da un solo punto di vista è quindi impossibile: a seconda del punto di vista il suo carattere cambia. Per afferrare la vera natura dello spazio l'osservatore deve proiettarsi attraverso esso. Le scale sulle terrazze superiori della Torre Eiffel sono tra le prime espressioni architettoniche della continua interpenetrazione di spazi interni ed esterni. Così come nella fisica moderna lo spazio è concepito in relazione ad un punto di vista mobile, diversamente dal concetto di entità assoluta e statica del sistema barocco di Newton, nell'arte moderna, una nuova concezione dello spazio conduce ad un consapevole arricchimento del modo di percepire lo spazio.

Tutto questo trovò realizzazione completa nel Cubismo.

Il Cubismo rompe con la prospettiva rinascimentale. Esso considera gli oggetti relativamente, cioè da parecchi punti di vista, nessuno dei quali ha il predominio assoluto. Nel sezionare gli oggetti, esso li vede simultaneamente da tutti i lati, da sopra e sotto, dall'interno e dall'esterno. Esso gira attorno agli oggetti e penetra al loro interno. In tale modo, alle tre dimensioni del Rinascimento, che sono durate quali caratteri fondamentali attraverso tanti secoli, se ne aggiunse una quarta: il tempo.

Il poeta Guillaume Apollinaire fu il primo a riconoscere e rivelare questa trasformazione attorno al 1911. La rappresentazione degli oggetti da parecchi punti di vista, introduce un principio che è strettamente legato con la vita moderna: la simultaneità.

È una coincidenza cronologica che Einstein abbia cominciato la sua famosa opera *“Elektrodynamik bewegter Körper”*, nel 1905, con una accurata definizione della simultaneità.

Il dipinto di Pablo Picasso *“Les demoiselles D'Avignon”* (Fig. 1.23), del 1909, rappresenta *“cinque donne nude o sommarariamente vestite si presentano all'osservatore con deformazioni varie, più intense nella parte destra del quadro dove campeggia la natura morta. La donna sulla sinistra e le due al centro sono rappresentate in un'immagine frontale, essenzialmente statica, e non subiscono una grande deformazione, mentre il contrario accade alle figure sulla destra, deformate in modo violento. Tutto lo spazio, tanto ai lati quanto in profondità, è compresso al punto da dare luogo ad una sequenza ritmica di angolazioni e sfaccettature”* (Vallega, 2006).

Tale dipinto confuta, secondo Adalberto Vallega, due canoni fondamentali della rappresentazione moderna: *“Prima di tutto, abbandona la prospettiva classica, impostata su linee che rispondono alla logica della geometria euclidea e riflettano il modo cartesiano di rappresentare il mondo e costruirne la conoscenza. In secondo luogo, abbandona la determinazione dei punti nello spazio in base al principio di prossimità, cioè in base all'idea di lontananza e vicinanza”*. Queste due confutazioni, tuttavia, hanno la funzione di costruire un nuovo tipo di spazio, ottenuto dalla compenetrazione di spazi differenti percepiti considerando una pluralità di punti di vista.



Fig. 1.23 – Pablo Picasso, “*Les demoiselles D’Avignon*”, 1909

Le ricerche sul movimento: il futurismo

Intorno al 1910, le scienze fisiche subirono la scossa di un mutamento interno, forse il più rivoluzionario da Aristotele e dai Pitagorici in poi. Esso riguardava soprattutto il concetto di tempo. Prima di allora il tempo era stato considerato in due modi: realisticamente, come un’entità che possiede continuità ed esistenza indipendenti da un osservatore, dall’esistenza di altri soggetti e senza necessità di relazione con altri fenomeni; soggettivamente, come un’entità che non ha un’esistenza distinta dall’osservatore, ed è presente solo nell’esperienza dei sensi. Ora si affermò un’altra e diversa maniera di considerare il tempo.

Minkowski, nel 1908, proclamò per la prima volta questo fondamentale mutamento di concezione: *“D’ora innanzi lo spazio solo e il tempo solo sono condannati a sparire come ombre: soltanto una specie di unione tra essi salverà la loro esistenza”* (Vallega, 2006). Anche le arti si occupavano di questo stesso problema. Durante il Rinascimento la comune percezione artistica, la prospettiva, fu espressa da una scuola artistica soprattutto per mezzo di linee, e da un’altra soprattutto per mezzo di colori. Così lo sfondo comune di spazio-tempo è stato esplorato dai cubisti con la rappresentazione spaziale e dai futuristi con ricerche intorno al movimento.

In campo artistico, in questi anni, con le avanguardie si produce la rottura storica dell’arte, che si rivolge ora verso forze progressiste e verso una nuova percezione e rappresentazione del tempo. Il Futurismo innalza inni alla tecnica e al nuovo tempo della società della macchina.

La civiltà industriale non segue più, come faceva la civiltà agricola, i ritmi del tempo-natura (debbio, concimazione, semina e raccolta): essa armonizza il proprio tempo sui ritmi della produttività, determinati da una concezione del tempo che ha valore solo se produce denaro. Sono gli anni del fordismo, della produzione in serie e dell’estensione del metodo tayloristico. Le opere della pittura, scultura e architettura futuriste sono basate sulla rappresentazione del movimento e sulle sue conseguenze: interpenetrazione e simultaneità.

Una delle più alte intelligenze tra i futuristi, Umberto Boccioni, scultore, ha definito con la massima chiarezza i loro propositi: *“Noi dobbiamo partire dal nucleo centrale dell’oggetto che si vuole creare, per scoprire le nuove leggi, cioè le nuove forme che lo legano invisibilmente all’infinito plastico apparente e all’infinito plastico interiore”* (Vallega, 2006). Con queste parole Boccioni provò a circoscrivere il senso di una nuova plasticità che concepisca gli oggetti (come realmente sono) in uno stato in movimento. Lo spazio di Boccioni è atmosfera in movimento, un movimento inverso e proporzionale a quello dell’uomo.

Nel dipinto *“Visioni simultanee”* (Fig. 1.24) *“le persone si moltiplicano come una sequenza di fotogrammi di un film e animano un paesaggio urbano che fa da sfondo. Colori vivaci si combinano variamente su vari piani di rappresentazione generando un’immagine d’insieme ricca di tratti indistinti, proprio come diventano poco distinti gli oggetti che si muovono velocemente. Il contrasto del dinamismo delle figure e l’immobilità dello sfondo esaltano il movimento, fino a creare una contrapposizione dialettica tra ciò che si muove e ciò che sta fermo. La compressione del tempo sullo spazio è rappresentata in toni forti”* (Vallega, 2006).

In campo architettonico, Antonio Sant’Elia, nei suoi progetti per la *“Città Nuova”* (Fig. 1.25), nei suoi grattacieli da affitto, collegati con ferrovie sotterranee, ascensori ed arterie di traffico a diversi livelli, tentò di introdurre l’amore futurista per il movimento quale elemento artistico. Nel Manifesto del 14 luglio 1914, che pubblicò in occasione della mostra dei suoi progetti a Milano. Egli postulava un’architettura improntata alla massima elasticità e leggerezza, utilizzando tutti gli elementi costruttivi di nuovo sviluppo, dal ferro e cemento armato ai materiali compositi ottenuti con processi chimici, incluse le fibre tessili e la carta. Dietro queste esigenze apparivano i suoi scopi artistici: mobilità e transitorietà.

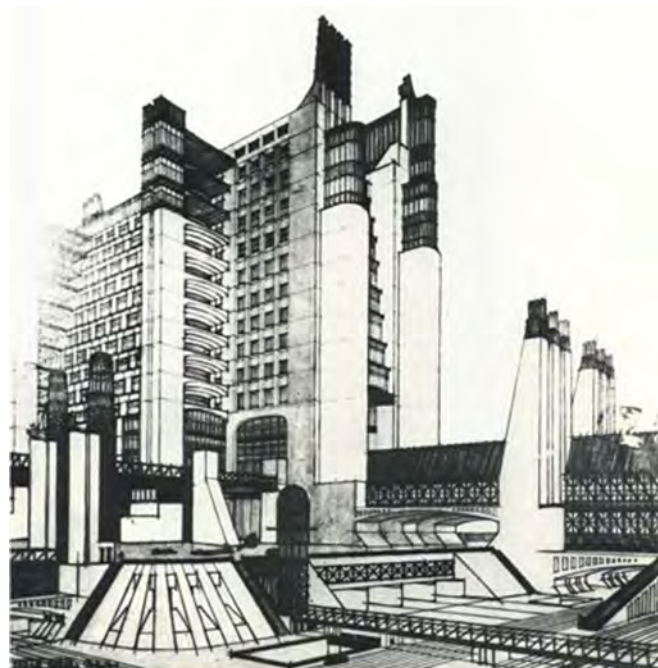


Fig. 1.24 – Umberto Boccioni, *“Visioni simultanee”*, 1911 (a sinistra)

Fig. 1.25 – Antonio Sant’Elia, *“Schizzo di progetto per la Città Nuova”*, 1913-1914 (a destra)

04. Percorso sociologico sul rapporto spazio-tempo

Spazio e tempo sono dimensioni costitutive della società: il nostro essere nel mondo, la possibilità di dare senso alla nostra vita e alle nostre relazioni è indissolubilmente legata al modo in cui “occupiamo” lo spazio e il tempo.

L'avvento della modernità e le più recenti trasformazioni, legate all'accelerazione dei processi di compressione spazio-temporale, che vedono nel telefono, nel computer, nel satellite e nei media, le nuove forme di comunicazione sociale, rendono imprescindibile l'indagine delle dimensioni spazio-temporali dell'esperienza.

84

Le trasformazioni dello spazio e del tempo, di cui questo secolo è stato testimone, hanno contribuito a mettere in evidenza la necessità di considerare l'interdipendenza delle due dimensioni. Proprio nel momento in cui spazio e tempo si separano per trasformarsi in variabili astratte e quantitative, siamo costretti a riconoscere la natura intrinsecamente spazio-temporale di molti fenomeni. La progressiva riduzione delle distanze ci porta a considerare che i chilometri nello spazio non hanno significato se non rapportati al tempo necessario a percorrerli. La mobilità è insieme mutamento nello spazio e nel tempo. Partire da questo punto di vista, pensare cioè alla società attraverso lo stretto legame tra spazio e tempo, apre prospettive interessanti per l'analisi delle società contemporanee, e apre un nuovo sguardo sulla realtà sociale. La tendenza a guardare i fenomeni sociali come “oggetti compatti” e caratterizzati da un'unica dimensione, lascia il posto alla loro interpretazione come risultato incerto e sempre in movimento di tendenze opposte e contrastanti.

Emile Durkheim, il primo classico della sociologia ad essersi occupato specificatamente del tempo, insieme all'allievo Henri Hubert, rivendica il carattere eminentemente sociale di una serie di “categorie dell'intelletto” come fra l'altro le nozioni di tempo, di spazio, di genere e di numero, per quanto riguarda specificatamente lo spazio, Durkheim afferma, in polemica con Kant e i filosofi in genere, che la divisione e differenziazione dello spazio (per esempio destra e sinistra, alto e basso, nord e sud, con le rappresentazioni che ne conseguono) dipende da valori condivisi all'interno di un gruppo, dunque ne esprime l'origine sociale.

In particolare Durkheim e la sua scuola, introdussero il tempo nelle istituzioni sociali, introducendo una distinzione, a lungo rimasta infeconda, tra tempo individuale e sociale, tempo quantitativo e qualitativo. Il tempo per Durkheim non esiste se non nelle sue espressioni socialmente condivise. Nonostante alcune forzature, l'indubbia ricchezza implicita nell'intuizione di differenti tipi di tempi e la nozione di tempo sociale passarono del tutto inosservate.

Sorokin e Merton, nel 1937, ripresero l'argomento ed evidenziarono come in realtà anche il tempo sociale sia un tempo di tipo qualitativo, la cui origine è da rintracciarsi nei bisogni e nei valori della società, dipendendo fondamentalmente dalla organizzazione e dalle funzioni del gruppo sociale. Ciò spiega, a loro avviso, perché ad esempio la metropoli richiede un quadro di riferimento temporale completamente diverso da quello di un piccolo villaggio. Con ciò non si esclude che il tempo sociale abbia aspetti quantitativi, ma si vuole mettere in evidenza come esso non sia pura quantità omogenea, continua, misurabile e confrontabile. Il tempo sociale, diversamente da quello astronomico, è un tempo qualitativo perché contiene intrinseche “qualità” che gli provengono dai bisogni, dai valori e dai costumi del gruppo sociale.

In particolare Sorokin, riprese l'argomento sostenendo l'esistenza di una pluralità di concezioni sul tempo: fisico-matematico, biologico, psicologico e socio-culturale ed affermando che ognuna di esse deve costituire l'oggetto di una specifica scienza. Alla sociologia è affidato il compito di studiare la dimensione socio-culturale del tempo, della quale Sorokin analizza forme e le proprietà fondamentali, per dimostrare come si tratti di un oggetto del tutto legittimo per l'analisi sociologica.

Passarono circa dieci anni prima che Georges Gurvitch portasse avanti il discorso sul tempo. Fu il primo sociologo che affrontò, in modo sistematico, il problema della presenza dei tempi multipli, identificando, non solo per ogni società, ma per ogni gruppo ed attività sociale, forme temporali specifiche. Gurvitch vuole dimostrare che il tempo sociale, di cui elabora

una tipologia di otto differenti tipi possibili, è il tempo del coordinamento, quello su cui si innesta, cioè, la maggior parte dei significati umani e dei processi sociali.

Il punto di riferimento per chi si occupa del concetto di tempo è la teoria di strutturazione spazio-temporale di Anthony Giddens. Giddens ha posto al centro della sua riflessione le categorie di spazio e di tempo, descrivendo in questo modo il percorso intellettuale che lo portò a queste riflessioni: *“Cominciai a convincermi che, per analizzare le intenzioni umane ed il carattere progettuale dell’azione umana, occorre rendersi conto che l’azione umana ha una durata e che non si possono trattare le azioni umane come fenomeni separati e chiusi rispetto ai fenomeni fisici, quanto come elementi coinvolti direttamente nella costruzione temporale della vita di ogni giorno. Di qui cominciai a rendermi conto che teorizzare la temporalità è una operazione fondamentale per qualsiasi problema di teoria sociale”* (Mandich, 1996).

Riconoscendo che la temporalità è un elemento ineliminabile ed intrinseco ad ogni fenomeno sociale, Giddens ha costruito una sua teoria che mira a fare cadere l’opposizione tra statica e dinamica sociale, tipica dello strutturalismo e funzionalismo, fondandola su tre tipi di temporalità:

- temporalità biografica del ciclo di vita;
- temporalità dell’esperienza immediata;
- temporalità del tempo delle istituzioni.

Gli individui diventano parte del sistema sociale proprio in base alla continua intersezione che si verifica tra il ciclo di vita individuale, durata delle istituzioni e durata delle diverse attività individuali.

Dopo Giddens furono soprattutto Eviatar Zerubavel ed Norbert Elias che ripresero e affrontarono in modo sistematico l’analisi del tempo, riaccendendo il dibattito e l’interesse verso questo tema.

Zerubavel fu il primo a tentare un inquadramento teorico di un settore di studi che si chiama “sociologia del tempo”. Partendo dall’affermazione che il tempo è il fattore che maggiormente regola e condiziona la vita degli individui, egli concentra l’attenzione sia sugli aspetti strutturali ed istituzionali, sia sui significati e le definizioni soggettive della temporalità. Elias, spaziando su una grande quantità di materiale storico antropologico ed usando esempi tratti da società differenti, guarda all’evolversi dell’esperienza di ciò che oggi chiamiamo tempo, dimostrando come questa, pur così imperativa da apparirci naturale, si sia in realtà modificata nel corso del tempo in modo non casuale, ma strutturato e direzionato.

05. Kevin Lynch e il “tempo dello spazio”: alla ricerca di un metodo

L'indagine sull'espressione del tempo è stata compiuta nel contesto americano, ed è stato chiesto ad un gruppo di studenti di rispondere ad un questionario sperimentale. Il questionario riguardava una particolare zona di Boston: il quartiere centrale commerciale (QCC). La scelta di una sola area presentava il vantaggio della confrontabilità, ma anche l'inconveniente che molti intervistati avevano scarsi rapporti con quella zona in particolare. Per ciò che riguarda gli intervistati, la maggior parte non abitava a Boston, quasi tutti erano in città solo da pochi anni ed erano stati raramente nel QCC.

Qui di seguito il testo del questionario¹ e una osservazione dell'autore per ciascuna risposta (tra parentesi).

86

Rispondete per favore a tutte le domande senza fermarvi troppo a pensare, anche se conoscete pochissimo il QCC e anche se una domanda vi sembra poco chiara o irrilevante.

1. Oltre agli orologi, ai calendari e agli informatori umani, quali indicazioni possono aiutarvi a capire l'ora nel QCC? O la stagione? [Tale domanda risultava chiara e ha prodotto molte informazioni interessanti]

2. In quali occasioni nel QCC vi riesce più difficile sapere l'orario di un evento? [Tale domanda risultava più oscura, ma era chiaro che per avere informazioni temporali quasi tutti gli intervistati ricorrevano normalmente a informatori umani o a mezzi non ambientali come i giornali]

3. In quali occasioni vi sentite irritati perché non vi riesce di fare qualcosa nel QCC in qualche momento particolare? [In realtà pareva che fossero irritati spesso, quasi sempre a causa dei trasporti o degli orari tradizionali degli avvenimenti o dei servizi]

4. In quale punto del QCC vi sembra che il tempo scorra più veloce? E più lento? [Più veloce era chiaro a tutti. Più lento veniva interpretato in due modi diversi: nel senso di un luogo piacevolmente calmo e tranquillo oppure di situazioni in cui il tempo non passa mai, come durante un lavoro sgradevole o un'attesa snervante]

5. In quali occasioni il QCC è più diverso dal suo aspetto normale? In quali momenti particolari del giorno o dell'anno lo preferite? [Tale domanda risultava chiara e ha prodotto molte informazioni interessanti]

6. Quale parte del QCC sta cambiando più in fretta oggi? Quale più lentamente? Qual è l'edificio più vecchio del QCC? Quale il più nuovo? [Tali domande risultavano chiare, ma era evidente che quasi tutti gli intervistati erano poco informati. Si basavano esclusivamente sui cambiamenti recenti e molto visibili]

7. Quali sono i principali cambiamenti in corso nel QCC di cui siete a conoscenza? Qual è secondo voi il più importante? Quale di questi cambiamenti si potrebbe impedire abbastanza facilmente? [Tali domande risultavano chiare, ma era evidente che quasi tutti gli intervistati erano poco informati. Si basavano esclusivamente sui cambiamenti recenti e molto visibili]

8. Quali elementi del QCC dovrebbero essere conservati come sono? Quali si dovrebbero cambiare? [Tali domande risultavano chiare. C'era un notevole consenso sulle cose da conservare e un notevole disaccordo sulle cose da cambiare]

¹ Il testo del questionario è interamente tratto dal testo: Lynch, K. (1977), *“Il tempo dello spazio”*, Il Saggiatore, Milano (traduzione a cura di De Carlo, G.; edizione originaria: *What time is this place?*, Massachusetts Institute of Technology, 1972)

9. Quali cambiamenti recenti del QCC vi sembrano incomprensibili e spiacevoli? Quali vi sembrano stimolanti e vi hanno permesso di fare delle cose nuove? Quali vi sono sembrati più imprevisti? Quali hanno avuto un effetto diretto ed importante sulla vostra vita personale? [Per la maggior parte degli intervistati il QCC non aveva molto significato personale diretto. Le risposte più interessanti riguardavano i cambiamenti imprevisti]

10. C'è ancora qualcosa nel QCC che vi ricorda i vostri genitori? Il vostro passato? Il vostro futuro? Il futuro dei vostri figli? [Qualche piccolo negozio e i magazzini di saldi ricordavano i genitori, ma non c'era quasi niente che evocasse futuri immaginati o desiderati]

87

11. Quali cambiamenti importanti pensate che potranno avvenire nel QCC nei prossimi vent'anni? [Come nelle due domande precedenti gli intervistati basavano le loro previsioni sulla proiezione dei mutamenti visibili attuali]

12. Se doveste scrivere la storia del QCC servendovi unicamente delle testimonianze visibili nell'ambiente, quale sarebbe la parte più precisa della vostra storia? La più imprecisa? [La maggior parte degli intervistati non capiva né la domanda, né il suo scopo]

13. Da quanto tempo conoscete il QCC e in quale ruolo (turista, acquirente occasionale, impiegato, osservatore, ecc...)? Qualche osservazione sulle domande?

Riferimenti bibliografici

Testi e libri

- Agostino (1958), *“Le Confessioni”*, Rizzoli, Milano
- Amendola, G. (2003), *“Compressione / decompressione spazio-temporale nella città contemporanea, ovvero alcune riflessioni su una domanda non banale di Bertoldo”* in Paolucci, G. (a cura di), *Cronofagia: la contrazione del tempo e dello spazio nell’era della globalizzazione*, Collana “Sociologia della vita quotidiana”, Guerini Studio, Milano
- Andriani, C. (2003), *“Avete detto paesaggio?”* in Cao, U.; Coccia, L., *Polveri urbane*, Meltemi, Roma
- Artifoni, E. (1998), *“Città e comuni”* in *Storia medievale*, Donzelli Editore, Roma
- Astengo, G. (1966), *“Urbanistica”* in *Enciclopedia Universale dell’Arte*, vol. XIV, Sansoni, Venezia
- Augè, M. (1993), *“Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità”*, Eleuthera, Milano
- Aymonino, A.; Mosco, V.P. (2006), *“Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero”*, Skira Editore, Milano
- Bauman, Z. (2006), *“Modernità liquida”*, Editori Laterza, Bari (edizione originaria: *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge, 2000)
- Bauman, Z. (2006), *“Vita liquida”*, Editori Laterza, Bari (edizione originaria: *Liquid Life*, Polity Press, Cambridge, 2005)
- Belfiore, E. (2001), *“Il rimodellamento dello spazio urbano”*, Gangemi, Roma
- Bellone, E. (1999), *“I nomi del tempo: la seconda rivoluzione scientifica e il mito della freccia temporale”*, Bollati Boringhieri, Torino
- Belloni, M.C.; Rampazi, M. (a cura di) (1989), *“Tempo, spazio, attore sociale. Tredici saggi per discuterne”*, Collana “Gioele Solari”, Dipartimento di scienze sociali, Università di Torino, FrancoAngeli, Milano
- Belloni, M.C.; Rampazi, M. (1996), *“Luoghi e reti. Tempo, spazio, lavoro nell’era della comunicazione telematica”*, Rubbettino Editore, Catanzaro
- Belloni M.C, Davico L., Mela A. (2000), *“Sociologia e progettazione del territorio”*, Carocci, Roma
- Benevolo, L. (1993), *“La città nella storia d’Europa”*, Laterza, Roma-Bari
- Benevolo, L. (1997), *“Storia dell’architettura moderna”*, Editori Laterza, Roma - Bari
- Boffi, M.; Zajczyk, F. (1997), *“Alcune tecniche dalla sociologia per l’analisi del tempo”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Bonfiglioli, S. (a cura di) (1986), *“Il tempo nello spazio. Linee di villaggio, linee di città”*, FrancoAngeli Editore, Milano
- Bonfiglioli, S.; Galbiati, M. (1986), *“Dopo metropolis: rivoluzione scientifica-tecnica, nuovi modelli di organizzazione del lavoro e uso del territorio. Un contributo per il progetto della città futura”*, FrancoAngeli Editore, Milano
- Bonfiglioli, S. (1990), *“L’architettura del tempo. La città multimediale”*, Liguori Editore, Napoli
- Bonfiglioli, S. (1997), *“Che cos’è un cronotopo”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di) (1997), *“Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città”*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Braudel, F. (1982), *“Civiltà materiale, economia, capitalismo”* in *I tempi del mondo*, vol. III, Einaudi, Torino
- Cacciari, M. (a cura di) (1998), *“Crucialità del tempo: saggi sulla concezione nietzschiana del tempo”*, Liguori, Napoli
- Campanella, R. (2002), *“Barcellona città laboratorio—Una praxis per il progetto della città contemporanea”*, Rubbettino, Catanzaro
- Cannavò, P. (2004), *“A TRA VERSO. Inseguire la trasformazione. Pursuing change”*, Mandragora, Firenze
- Careri, F. (2006), *“Walkscapes. Camminare come pratica estetica”*, Einaudi, Torino
- Carlstein, T.; Parkes, D.; Thrift, N. (1978), *“Timing space and spacing time”*, vol. I, vol. II, vol. III, Edward Arnold, London
- Carluccio, G. (1998), *“Cinema e racconto: lo spazio e il tempo”*, Loescher, Torino
- Cavalli, A. (a cura di) (1985), *“Il tempo dei giovani”*, Il Mulino, Bologna
- Coninck F., Deroubaix J.F. (sous la direction de) (2008), *“Ville éphémère / ville durable - Multiplication des formes et des temps urbains, maîtrise des nuisances: nouveaux usages, nouveaux pouvoirs”*, Éditions l’Oeil d’Or, Paris

- Corboz, A. (1983), "Il territorio come palinsesto" in Viganò, P., *Ordine sparso*, FrancoAngeli, Milano
- Corigliano, M. (1991), *Tempo, spazio, identità: no place like home*, FrancoAngeli, Milano
- Cortesi, I. (2004), *Il progetto del vuoto. Public Space in motion. 2000-2004*, Alinea Editrice, Firenze
- Cullier, F. (sous la direction de) (1998), *Les débats sur la ville 1*, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Cullier, F. (sous la direction de) (1999), *Les débats sur la ville 2*, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Cullier, F. (sous la direction de) (2000), *Les débats sur la ville 3*, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Cullier, F. (sous la direction de) (2002), *Les débats sur la ville 4. Solidarité et renouvellement urbains: propos sur la loi SRU*, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Cullier, F. (sous la direction de) (2008), *Les débats sur la ville 7. Fabriquer la ville aujourd'hui*, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- De Fusco, R. (1997), *Storia dell'architettura contemporanea*, Editori Laterza, Roma - Bari
- DiSalle, R. (2009), *Capire lo spazio-tempo: lo sviluppo filosofico della fisica da Newton a Einstein*, Bollati Boringhieri, Torino
- Dodi, L. (a cura di) (1953), *Camillo Sitte. L'arte di costruire la città*, Antonio Vallardi Editore, Milano
- Duby, G. (sous la direction de) (1985), *Histoire de la France urbaine*, La ville aujourd'hui, Éditions du Seuil, tome 5
- Elias, N. (1986), *Saggio sul tempo*, Il Mulino, Bologna
- Ferraro, G. (2002), "Patrick Geddes. Cities in evolution, 1915. Un manuale di educazione allo sguardo" in Di Biagi, P. (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma
- Florenskij, F. (1995), *Lo spazio e il tempo nell'arte*, Adelphi, Milano (traduzione a cura di Mislér, N.)
- Fontana, F. (1990), *Gli interpreti del tempo*, FrancoAngeli, Milano
- Formaggio, D. (a cura di D'Alfonso, E; Franzini, E.) (1990), *Estetica, Tempo, Progetto*, Clup, Milano
- Galofaro, L. (2007), *Artscape. L'arte come approccio al paesaggio contemporaneo*, Postmedia, Bologna
- Gasparini, G. (2000), *La dimensione sociale del tempo*, FrancoAngeli, Milano
- Giddens, A. (1990), *La costituzione della società. Lineamenti di teoria della strutturazione*, Edizioni di Comunità, Milano
- Giedion, S. (1954), *Spazio, tempo ed architettura. Lo sviluppo di una nuova tradizione*, Ulrico Hoepli Editore, Milano (traduzione a cura di Labò, E; Labò, M.; edizione originaria: *Space, time and architecture*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1941)
- Harvey, D. (1993), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano (traduzione a cura di Maurizio Viezzi; edizione originaria: *The condition of postmodernity*, Basil Blackwell, 1990)
- Howard, E. (1972), *La città giardino del futuro*, Calderini, Bologna (edizione originaria: *Garden cities of tomorrow*, London, 1902)
- Ingersoll, R. (2004), *Sprawltown. Cercando la città in periferia*, Meltemi, Roma
- Kem, S. (1988), *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Società Editrice Il Mulino, Bologna (traduzione a cura di Bamaba Maj; edizione originaria: *The culture of Time and space 1880-1918*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1983)
- Koolhaas, R. (2006), *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata
- Leccardi, C. (1989), "Spazio, tempo e spazializzazione del tempo" in Belloni, M.C.; Rampazi, M. (a cura di), *Tempo, spazio, attore sociale. Tredici saggi per discuterne*, Collana "Gioele Solari", Dipartimento di scienze sociali, Università di Torino, FrancoAngeli, Milano
- Le Goff, J. (1977), *Tempo della chiesa e tempo del mercante e altri saggi sul lavoro e la cultura nel Medioevo*, Einaudi Editore, Torino (traduzione a cura di Romano, M.)
- Lepetit, B.; Pumain, D. (coordonné par) (1999), *Temporalités urbaines*, Anthropos, Paris
- Lynch, K. (1964), *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Padova, 1964 (traduzione a cura di Guarda, G.C.; edizione originaria: *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College, 1960)
- Lynch, K. (1977), *Il tempo dello spazio*, Il Saggiatore, Milano (traduzione a cura di De Carlo, G.; edizione originaria: *What time is this place?*, Massachusetts Institute of Technology, 1972)
- Mandich, G. (1996), *Spazio tempo. Prospettive sociologiche*, Collana di sociologia, FrancoAngeli Editore, Milano
- Marcelloni, M. (2005), *Questioni della città contemporanea*, FrancoAngeli, Milano

- Marcelloni, M. (2006), "Ombelico" in Indovina, F. (a cura di) *Nuovo lessico urbano*, FrancoAngeli, Milano
- Marramao, G. (1990), "Minima temporalia. Tempo, spazio, esperienza", Il Saggiatore Editore, Milano,
- Martinotti, G. (1993), "Metropoli. La nuova morfologia sociale della città", Il Mulino, Bologna
- Masbounji A., Mangin D., (2009), "Agir sur les grands territoires", Editions du Moniteur (Groupe Moniteur), Paris
- Mela, A. (2003), "Spazi pubblici: la scena e gli attori" in Villanti, G. (a cura di), *Città e progetto. Pre-testi di urbanistica riflessiva*, Maggioli, Rimini
- Minkowski, E. (1995), "Le temp veçu: études phénoménologiques et psychopathologiques", P.U.F., Paris
- Mongardini, C. (1989), "Il problema del tempo nelle società contemporanee" in Belloni, M.C.; Rampazi, M. (a cura di), *Tempo, spazio, attore sociale. Tredici saggi per discutere*, Collana "Gioele Solari", Dipartimento di scienze sociali, Università di Torino, FrancoAngeli, Milano
- Mumford, L. (1963), "La città nella storia", Edizioni di Comunità, Milano (edizione originaria: *The city in History, its origins, its transformations and its prospects*, New York, 1961)
- Ollivro, J. (2006), "Quand la vitesse change le monde: essor de la vitesse et transformation des sociétés", Apogée, Rennes
- Pacelli, D. (2007), "La cornice spazio-tempo: verso una riconcettualizzazione del contesto sociale" in Pacelli, D.; Marchetti, M.C., *Tempo, spazio e società*, FrancoAngeli, Milano
- Pacelli, D.; Marchetti, M.C. (2007), "Tempo, spazio e società", FrancoAngeli, Milano
- Paolucci, G. (a cura di) (2003), "Cronofagia: la contrazione del tempo e dello spazio nell'era della globalizzazione", Collana "Sociologia della vita quotidiana", Guerini Studio, Milano
- Paquot, T. (sous la direction de) (2001), "Le quotidien urbain: essais sur les temps des villes", La Découverte - Institut des villes, Paris
- Parkes, D.; Thrift, N. (1978), "Putting time in its place" in Carlstein, T.; Parkes, D.; Thrift, N., *Timing space and spacing time*, vol. 1, Edward Arnold, London
- Pomian, K. (1992), "L'ordine del tempo", Einaudi, Torino (traduzioni a cura di Piero Arlorio, Cesare De Marchi, Carlo Prandi; edizione originaria: *L'ordre du temps*, Paris, 1984)
- Prigogine, I. (1986), "Dall'essere al divenire: tempo e complessità nelle scienze fisiche", Einaudi Editore, Torino
- Reichenbach, H. (1977), "Filosofia dello spazio e del tempo", Feltrinelli, Milano
- Roncayolo, M. (1978), "Città" in *Città - Cosmologie*, vol. III, Giulio Einaudi Editore, Torino
- Roncayolo, M. (sous la direction de) (1985-2001), "La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation e crise du citadin", Éditions du Seuil
- Roncayolo, M. (2002), "Lectures de villes: formes et temps", Parenthèses, Marseille
- Rossi, F. (2008), "Tempo e città", FrancoAngeli Editore, Milano
- Schwinger, J. (1988), "L'eredità di Einstein: l'unità di spazio e tempo", Zanichelli, Bologna
- Secchi, B. (1999), "Città moderna, città contemporanea e loro futuri" in Dematteis, G.; Indovina, F.; Magnaghi, A. et alii, *I futuri della città. Tesi a confronto*, FrancoAngeli, Milano
- Secchi, B. (2000), "Prima lezione di urbanistica", Laterza, Bari
- Secchi, B. (2005), "La città del ventesimo secolo", Laterza, Bari
- Sgroi, E. (2001), "La città del XX secolo: il successo infelice" in *Enciclopedia Italiana Treccani*, vol. Enciclopedia Italiana. Eredità del '900
- Tiberghien, G. A. (2006), "La città nomade" in Careri, F., *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino
- Timpanaro, C. (2007), "Luoghi pubblici e pianificazione democratica. Proposte per un'area delle esclusioni: il quartiere San Cristoforo di Catania", Edit, Catania
- Tomas, F. (2003), "Les temporalités des villes", Publications de l'Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne
- Vallega, A. (1989), "Geografia umana", Mursia, Milano
- Vallega, A. (2003), "Geografia culturale: luoghi, spazi, simboli", UTET Libreria, Torino
- Vallega, A. (2004), "Geografia umana: teoria e prassi", Le Monnier, Firenze
- Vallega, A. (2006), "La geografia del tempo: saggio di geografia culturale", UTET Libreria, Torino

- Zajczyk F. (2000), *“Tempi di vita e orari della città”*, FrancoAngeli, Milano
- Zerubavel, E. (1985), *“Ritmi nascosti”*, Il Mulino, Bologna

Riviste e periodici

- Andriello, V. (1994), “Kevin Lynch e la cultura urbanistica italiana” in *Urbanistica*, Istituto Nazionale di Urbanistica, n. 102, giugno
- Bellanger, F. (2000), “Nouvelles temporalités, nouvelles escales” in *Architecture intérieure*, n. 292
- Corboz, A. (1983), “Le territoire comme palimpseste” in *Diogenè*, n. 121, gennaio-marzo (traduzione “Il territorio come palinsesto” in *Casabella*, n. 516, settembre 1985)
- Desjardins, X. (2008), “La qualité urbaine, une notion relative dans le temps” in *Les Cahiers, Envies de villes*, n. 149, décembre
- Galimberti, U. (1987), “L’Architettura e le figure del tempo” in *Tema Celeste*, n. 10, gennaio-marzo
- Gross, D. (1981), “Space, Time and Modern Culture” in *Telos*, n. 50
- Hamel, P. (1993), “City, modernity and postmodernity: the crisis of urban planning” in *Canadian Journal of Urban Research*, june, vol. 2, issue 1
- “La ville”, *Le Courier du CNRS*, n. 81, 1994
- Pennati, C. (2007), “Spazi e tempi nella città contemporanea” in *Mutamento Sociale*, n. 15, maggio
- “Politiques de la ville. Recherches de terrains”, *Les Annales de la recherche urbaine*, Plan urbain, Ministère de l’Équipement, du Logement, des transports et du tourisme, n. 68-69, 1996
- “Rénovation urbaine: quatre ans après” in *Traits urbains*, n. 16, juin-juillet 2007

Atti di convegni

- Cohen, J.L. (1997), “Forme urbaine et temporalités” in *Territoires, Aménagements-Déménagements*, Conférences Paris d’Architectes, Pavillon de l’Arsenal
- Colleoni M. (1999), “La ricerca sociale come processo di conoscenza dei tempi sociali” in Atti del Seminario *L’analisi del tempo. Seminario sulle politiche temporali*, Milano, IReR
- “Il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione della città contemporanea”, Atti del Convegno Nazionale Inu, Urbanistica & Architettura, Genova, 22-23 giugno 2006
- “Les débats sur la ville 5. Patrimoine et développement del cœurs de ville”, Actes des 4° Assises du Patrimoine du Grand-Ouest, Bordeaux, 30-31 janvier 2003, Éditions Confluences, Agence d’urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Obadia, A. (coordonné par) (1997), “Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services”, Éditions de l’Aube in *Actes du colloque Vivre la ville demain: quels enjeux, quels partenaires ?*, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, 19-24 septembre 1996
- Riboulet, P. (1994), “La ville comme oeuvre” in Conférences Paris d’Architectes, Pavillon de l’Arsenal

Tesi di laurea e di dottorato

- Thave, E. (1996), “Temporalités”, Tesi di laurea presso École Nationale Supérieure d’Architecture di Paris-Belleville
- Lovera, D. (2004), “Petits temps urbains”, Tesi di laurea presso École Nationale Supérieure d’Architecture di Paris-Belleville
- Bravo, L. (2007), “Dalla città alla casa, dalla casa alla città: la mutevole ricerca di un piano per il ben-essere umano”, Tesi di dottorato di ricerca in Ingegneria Edilizia e Territoriale (XX ciclo), presso Alma Mater Studiorum, Università degli Studi di Bologna, Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale, Facoltà di Ingegneria

Siti Internet

- <http://www.iau-idf.fr> (sito dell’Institut d’Aménagement et d’Urbanisme)
- <http://www.cnrs.fr> (sito del Centre National de la Recherche Scientifique)
- <http://www.inu.it> (sito ufficiale dell’Istituto Nazionale di Urbanistica)

2.0 La cultura del progetto urbano contemporaneo

La crisi urbana e la successiva crisi epistemologica, originate dalla cosiddetta “fine della modernità”, hanno condotto all’esigenza di riappropriazione, in termini conoscitivi e progettuali, dell’oggetto città in quanto “elemento” complesso e di recuperare la pratica del progetto della città non più soltanto in termini di pianificazione e gestione, ma anche come strumento di controllo della forma urbana, intesa quale elemento di intersezione tra le forme dello spazio e le forme della società. La necessità di ricercare “possibili modi” per affrontare il progetto della città contemporanea e la conseguente rivisitazione critica degli strumenti che concorrono alla sua costruzione ha profondamente segnato il dibattito disciplinare negli ultimi decenni, in Italia e in Francia.

Le ipotesi su cui si basa la ricerca riguardano:

- il progetto urbano considerato come un “progetto di temporalità” che sia solidale con l’evoluzione della società, entro il quale definire l’appartenenza della collettività al processo evolutivo dell’organismo urbano; il progetto, allora, si pone non solo come tempo fisico, ma anche come tempo diluito o concentrato, in funzione delle strategie che si manifestano nel lungo termine e delle congiunture e occasioni che si verificano nel breve periodo;
- il concetto di “cultura del progetto urbano” utilizzato nel tentativo di comprendere come il progetto urbano possa integrare in sé la questione delle diversità culturali e dell’urbanità dei suoi diversi spazi, ponendosi non tanto come una sintesi chiusa quanto in una dialettica aperta dove si intrecciano diverse scale, temporalità, attori e le loro differenti visioni di un’unica civiltà;
- l’“oggetto del progetto urbano”, al centro, negli ultimi decenni, del dibattito sull’architettura della città, che ha subito un grande mutamento passando da una riflessione sulla scala della città densa, incentrata sui valori e sui concetti del progetto urbano, ad una riflessione su una scala più ampia, quella metropolitana, che ha messo in gioco nuovi parametri spaziali e temporali; questo induce necessariamente ad una rivisitazione concettuale e disciplinare degli strumenti analitici, per via della maggiore complessità e dei numerosi parametri messi in gioco.

L’obiettivo della ricerca è quello di delineare l’evoluzione del dibattito teorico-disciplinare riguardo il concetto di cultura del progetto urbano, in Italia e in Francia, a partire dalla teoria tipo-morfologica elaborata in Italia negli anni ‘60, fino ad arrivare al dibattito contemporaneo francese sul concetto di progetto metropolitano. Tale riflessione, frutto dello scambio culturale e professionale internazionale, ma anche del convergere di studi, ricerche e dibattiti, è stata condotta considerando come chiave di lettura il concetto di tempo, considerato come fattore determinante nella costruzione della città. La trattazione, che si avvale di una casistica di fonti di natura prettamente scientifica, mostrerà come i contributi francesi e italiani raramente si sovrappongano, tendendo invece ad essere complementari, in virtù di quelle specificità nazionali che, lungi dal voler essere nascoste o superate, rappresentano fattori di arricchimento.

Nel tentativo di delineare l’evoluzione del dibattito teorico-disciplinare in Italia e in Francia, è emerso che, se la teoria tipo-morfologica ha condotto in Italia ad una particolare attenzione nei confronti della questione dei centri storici e all’avvio di una nuova fase dell’urbanistica nota come “urbanistica della terza generazione”, in Francia ha assunto un ruolo specifico nell’analisi urbana, apportando alcuni originali contributi, tra i quali la riscoperta del “tempo” come fattore determinante nella costruzione della città. Tra i contributi più interessanti portati avanti dagli studiosi francesi, tra cui in particolare Pierre Pinon, vi è una chiarezza di vedute e di riflessioni sulla nozione di “composizione urbana”: essa ha come obiettivo un’organizzazione dinamica, capace di accogliere nello spazio e nel tempo un insieme di oggetti diversi, elaborando figure spaziali individuali per creare una figura spaziale d’insieme che le comprenda.

Da un punto di vista teorico, la composizione urbana appare indispensabile alla pratica del “progetto urbano”, che nel contesto francese viene caratterizzato da una sua totale autonomia, sia dalla pianificazione e dall’urbanistica che dall’architettura. Nonostante le difficoltà dei vari addetti ai lavori a riconoscersi in un unico dispositivo concettuale, è interessante il contributo fornito da René Tabouret, che considera il progetto urbano secondo due assi, definiti rispettivamente come “asse morfologico” e “asse processo”, corrispondenti a due suoi fattori caratterizzanti: l’organizzazione degli spazi e la capacità di modificazione e di adattamento nel tempo. La riflessione condotta in Italia sull’autonomia e l’identità dell’urbanistica ha fatto emergere un uso della locuzione progetto urbano ancora fortemente legata agli strumenti urbanistici, mostrando come la legittimazione del progetto urbano, come tecnica autonoma e strettamente correlata, è stata condotta non senza difficoltà ed incertezze.

Tuttavia, un interessante spunto, che offrirà alcuni elementi di riflessione e di azione nel campo del progetto urbano, è offerta dall'“urbanistica dei tempi o urbanistica temporale” che, attraverso il concorso di azioni di natura temporale e di azioni di natura spaziale, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali degli usi, costituisce un nuovo strumento per l'urbanistica, di tradizione prettamente spaziale. Nel contesto francese, le politiche temporali assumono un carattere meno pervasivo rispetto al modello italiano, ma in compenso emerge il dibattito sul progetto urbano, dove l'attenzione nei confronti della dimensione temporale assume una portata sempre maggiore, confermata da alcuni interessanti contributi di ricerca. Il testo “*Échelles et temporalités des projets urbains*” rappresenta una raccolta di ricerche, finanziate dal *Plan Urbanisme Construction Architecture* (PUCA), e realizzata sotto la direzione scientifica di Yannis Tsiomis. Nel tentativo di affrontare la questione della costruzione della città nell'ambito di alcuni progetti condotti nel panorama europeo, il progetto urbano è stato qui messo in relazione con tre concetti fondamentali: gli attori, le scale e le temporalità. La ricchezza degli approcci, dei processi e dei metodi adottati da questo progetto di ricerca, così come la diversità dei soggetti coinvolti e dei campi di applicazione scelti, hanno mostrato l'ampiezza che i termini di “scala” e di “temporalità” assumono nel progetto urbano. Tuttavia, malgrado le differenze, tali ricerche rivelano in particolare che il progetto urbano fa emergere molteplici “visioni del mondo”. Il progetto come “visione del mondo” porta con sé la capacità non solo di prevenire i futuri usi (e conflitti) dei luoghi, ponendosi come luogo di negoziazione e di concertazione, ma anche di prefigurare il futuro stesso. In Francia, le esperienze di dibattito e di ricerca condotte negli ultimi anni, soprattutto sul tema “*Paris-Métropole*”, vertono sulle questioni legate alla trasformazione del territorio metropolitano e sulle modalità attraverso le quali definire il progetto urbano su grande scala, altrimenti detto progetto metropolitano. Questa riflessione pone una serie di questioni in merito a quali strumenti concettuali permettano di definire la specificità spaziale della grande città contemporanea, o quali “figure di progetto” (intese come strumenti che permettono di definire gli scenari in trasformazione) siano oggi operative sulla grande scala, o ancora come comprendere il ruolo dei diversi territori, ognuno con le proprie specificità, che la compongono. I ricercatori concordano sulla definizione di una città contemporanea che non ha più dimensioni, dove la compressione del rapporto spazio-tempo determina una configurazione spaziale, la cui figura di progetto corrispondente è data dall'interazione tra la figura dell'“arcipelago” e quella del “*patchwork*” o del “mosaico”. Grazie a queste due figure è possibile dare un valore operativo ad una metodologia che tenda a definire, attraverso i “racconti delle parti di città”, questi luoghi frammentati e discontinui che necessitano di essere relazionati a settori consolidati. Nell'ambito di questa riflessione, emerge un altro aspetto fondamentale, quello della *gouvernance* urbana che si inserisce all'interno del conflitto tra piano e progetto. Mentre infatti l'atto di pianificare rinvia alla pratica operativa, in cui vi è una separazione tra la fase della predisposizione del progetto e la sua applicazione, il principio della *gouvernance* urbana mette piuttosto in evidenza l'influenza reciproca delle due fasi e mira a integrare e gestire sia la temporalità breve, quella della pianificazione, sia la temporalità lunga, quella delle scelte politiche e strategiche. A partire da queste considerazioni, la *gouvernance* metropolitana si pone oggi come un campo di studio fondamentale, quello del legame tra la “filosofia” e l'“azione”, tra i progetti dei territori e la loro gestione. Per concludere, l'aver posto come obiettivo il continuo confronto tra le riflessioni e le esperienze che si sono concretizzate nel panorama italiano e francese, con tanti punti in comune, ma soprattutto con le loro numerose specificità, ha consentito di convergere verso una definizione di progetto urbano, o di progetto metropolitano così come emerso dalle più recenti ricerche, che si rivela, tuttavia, estremamente complesso. Esso non si pone come una procedura, ma come una “*démarche*”, cioè come un modo di affrontare e risolvere un problema della città, a prescindere dalla scala a cui si riferisce. Opera collettiva per antonomasia, la città si pone come sede di confronto-scontro tra una quantità innumerevole di attori e si sviluppa soprattutto secondo la quarta dimensione, il tempo, da intendersi sia nel senso che l'esperienza di chi la vive è fortemente influenzata dal movimento nel tempo, sia nel senso che essa appartiene ai tempi lunghi della storia. Utilizzare l'approccio del progetto urbano, o metropolitano che dir si voglia, significa occuparsi dunque delle relazioni e non degli oggetti e affrontare la questione in modo dinamico e relativamente reversibile. Significa avere un approccio “adattivo”, in grado di trovare la giusta soluzione volta per volta, piuttosto che ricercarla in strategie applicative di concetti astratti rispetto all'oggetto, il territorio urbano. In questo senso, esso non può essere considerato come una risposta universale ed univoca, ma può essere soltanto una delle possibili risposte alle questioni che riguardano le permanenze e le trasformazioni che in essa si possono operare.

La crise urbaine et la crise épistémologique qui l'a suivie, causées par ce qui est appelé la « fin de la modernité », ont conduit à une exigence de réappropriation, en termes cognitif et conceptuel, du sujet ville en tant qu'« élément » complexe. Elles ont également permis de récupérer la pratique du projet de la ville, non seulement en termes d'urbanisme et de gestion, mais également en tant qu'instrument de contrôle de la forme urbaine, comprise comme un élément d'intersection entre les formes de l'espace et les formes de la société. La nécessité de rechercher des « moyens possibles » pour affronter le projet de la ville contemporaine et la conséquente révision critique des instruments qui contribuent à sa construction a profondément marqué, depuis des dizaines d'années, le débat dans cette discipline, en Italie et en France.

Les hypothèses sur lesquelles se basent la recherche concernent :

- Le projet urbain considéré comme un « projet temporel », faisant partie intégrante de l'évolution de la société, dans laquelle se définit l'appartenance de la collectivité au processus d'évolution de l'organisme urbain ; le projet s'impose alors non seulement comme un temps physique, mais aussi comme un temps dilué ou concentré, selon les stratégies qui se vérifient sur le long terme et les conjectures et opportunités se produisant sur le court terme ;
- Le concept de « culture du projet urbain » utilisé dans le but de comprendre comment l'aménagement urbain soit capable d'intégrer la question de la diversité culturelle et l'urbanité de ses différents espaces, s'imposant non seulement comme une synthèse définitive mais surtout comme une argumentation ouverte ou se croisent les différentes échelles, la temporalité, les intervenants et leurs différentes visions d'une civilisation unique ;
- L'« objet du projet urbain », depuis des dizaines d'années au centre du débat sur l'architecture de la ville, qui a subi un grand changement passant d'une réflexion sur l'échelle de la ville dense (axé sur des valeurs et des concepts de projet urbain) à une réflexion sur une échelle plus large, l'échelle métropolitaine, ce qui a mis en jeu de nouveaux paramètres spatiaux et temporels ; cela entraîne nécessairement un examen conceptuel et disciplinaire des instruments analytiques, en raison de la complexité accrue et des nombreux paramètres mis en cause.

L'objectif de la recherche est de décrire l'évolution du débat théorique et disciplinaire sur le concept de culture du projet urbain, en Italie et en France, à partir de la théorie de genre morphologique développée en Italie dans les années 60, pour arriver au débat contemporain français sur le concept de projet urbain. Cette réflexion est le résultat d'échanges culturels et professionnels internationaux, mais également de la convergence d'études, de recherches et de débats ; elle a été réalisée en prenant en compte, comme clé de lecture, le concept du temps, considéré comme facteur déterminant dans la construction de la ville. La recherche, qui utilise une série de sources purement scientifique, démontrera comment les contributions françaises et italiennes rarement se chevauchent et ont tendance à être complémentaires en vertu de leurs caractéristiques nationales qui, loin d'être cachées ou dépassées, représentent au contraire des facteurs d'enrichissement.

Dans une tentative de définition de l'évolution des débats théoriques et disciplinaires en Italie et en France, il a été démontré que, si la théorie de type morphologique a été menée en Italie avec un accent particulier sur la question des centres historiques et l'ouverture d'une nouvelle phase de l'urbanisme connu sous le nom d'« urbanisme de troisième génération », la France en revanche a joué un rôle spécifique dans l'analyse urbaine en apportant des contributions originales, parmi lesquelles la redécouverte du « temps » comme facteur déterminant dans la construction de la ville.

Dans toutes les études les plus intéressantes réalisées par des chercheurs français, parmi lesquels nous pouvons citer en particulier Pierre Pinon, il existe une connaissance de points de vues et de réflexions sur la notion de « composition urbaine ». La composition urbaine a pour objectif une organisation dynamique, capable d'accueillir dans l'espace et dans le temps un ensemble d'objets différents, élaborant des figures spatiales individuelles se regroupant et créant ainsi une figure spatiale d'ensemble.

D'un point de vue théorique, la composition urbaine apparaît indispensable à la mise en pratique du « projet urbain » qui, dans le contexte français, est caractérisé par sa totale autonomie, aussi bien par l'urbanisme que par l'architecture. Dans le cadre des difficultés traversées par les différents acteurs et intervenants à se reconnaître dans un dispositif unique et conceptuel, l'étude de René Tabouret est intéressante ; il considère le projet urbain selon deux axes, respectivement définis comme « l'axe morphologique » et « l'axe de développement », correspondant à deux de ses facteurs caractéristiques :

l'organisation des espaces et la capacité de modification et d'adaptation dans le temps.

La réflexion menée en Italie sur l'autonomie et l'identité de l'urbanisme a fait émerger une utilisation du terme projet urbain encore fortement attachée aux outils urbanistiques, montrant comment la légitimité du projet urbain, en tant que technique autonome et étroitement liée, n'a pas été conduite sans difficultés et incertitudes.

Cependant, un aperçu intéressant, qui proposera d'autres éléments de réflexion et d'action dans le domaine du projet urbain, est offert par « l'urbanisme des temps ou urbanisme temporel » qui, grâce à l'aide d'actions de nature temporelle et spatiale élaborées à partir des caractéristiques temporelles de l'utilisation, constitue un nouvel outil pour l'urbanisme, de tradition purement spatial.

Dans le contexte français, les politiques temporelles sont beaucoup moins omniprésentes que dans le modèle italien mais, pour compenser, émerge alors le débat sur le projet urbain, où l'accent mis sur la dimension temporelle prend de plus en plus d'importance ; des projets de recherche particulièrement intéressants ont confirmés ce phénomène, comme le texte « Echelles et temporalités des projets urbains » qui représente un ensemble de recherches financé par le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) et réalisé sous la direction scientifique de Yannis Tsiomis. Dans l'idée d'aborder la question de l'aménagement urbain dans le cadre de certains projets développés dans le panorama européen, le projet urbain a été mis en relation avec trois concepts fondamentaux : les acteurs, les échelles et les temporalités. La richesse des approches, des processus et des méthodes adoptés par cette étude, ainsi que la diversité des sujets impliqués et des champs d'application choisis, ont montré l'importance que les termes d'« échelle » et de « temporalité » ont revêtue dans le cadre du projet urbain. Cependant, malgré les différences, ces recherches révèlent surtout que le projet urbain a fait ressortir de multiples « visions du monde ». Il apporte la capacité non seulement de prévoir les habitudes (et conflits) des lieux en s'imposant comme un lieu de négociation et de consultation, mais il est également capable d'envisager l'avenir même.

En France, les expériences de débat et de recherche menées ces dernières années, en particulier sur le thème « Paris-Métropole », se penchent sur les questions liées à la transformation du territoire métropolitain et sur les moyens à travers lesquels définir le projet urbain sur une grande échelle : il est également appelé projet métropolitain. Cette observation soulève un certain nombre de questions sur les outils conceptuels permettant de définir le caractère spatiale de la grande ville contemporaine, quelles « figures de projet » (conçues comme des outils permettant de définir les scénarios en transformation) soient aujourd'hui opératives sur une grande échelle ou encore comment comprendre le rôle des différents territoires, chacun avec ses propres caractéristiques, qui la composent. Les chercheurs s'accordent sur la définition d'une ville contemporaine qui n'a plus de dimensions définies, où la compression du rapport espace-temps détermine une configuration spatiale, dont l'aspect du projet correspondant est donné par l'interaction entre la forme de l'« archipel » et celle du « patchwork » ou de la « mosaïque ». Grâce à ses deux formes il est possible de donner une valeur opérationnelle à une méthodologie qui tend à définir, à travers les « récits racontés provenant des différentes parties de la ville », ces lieux fragmentés et discontinus qui doivent être liés à des secteurs établis.

Dans le cadre de cette réflexion, émerge un autre aspect fondamental, celui de la gouvernance urbaine qui s'inscrit à l'intérieur du conflit entre le plan et le projet. En effet, tandis que l'acte de planifier renvoie au plan pratique, dans lequel existe une séparation entre la phase de la prédisposition du projet et son application, le principe de la gouvernance urbaine met plutôt en évidence l'influence réciproque des deux phases et a pour objectif d'intégrer et de gérer à la fois la temporalité courte, celle de la planification, et la temporalité longue, celle des choix politiques et stratégiques. Prenant en compte ces considérations, la gouvernance métropolitaine s'impose aujourd'hui comme un domaine de recherche fondamental, celui du lien entre la « philosophie » et l'« action », dans les projets des territoires et leur gestion.

Pour conclure, avoir imposé comme objectif la comparaison constante entre les réflexions et les expériences qui se sont concrétisées dans le panorama italien et français, avec leurs nombreux points communs mais surtout avec leurs nombreuses caractéristiques spécifiques, a permis de converger vers une définition de projet urbain ou de projet métropolitain tel qu'il est apparu dans les recherches les plus récentes, qui se révèle, cependant, extrêmement complexe. Il ne s'impose pas comme une procédure, mais comme une « démarche », c'est à dire comme un moyen d'affronter et de résoudre un problème

de la ville, indépendamment de l'échelle à laquelle il se réfère. Œuvre collective par excellence, la ville s'impose comme le siège de la confrontation-opposition entre une grande quantité d'acteurs et se développe principalement en fonction de la quatrième dimension, c'est-à-dire le temps, qui doit être compris aussi bien dans le sens que l'expérience de ceux qui la vivent soit fortement influencée par le mouvement dans le temps, mais également dans le sens où l'expérience appartient aux temps longs de l'histoire.

En utilisant l'approche du projet urbain, ou métropolitain, signifie donc s'occuper des relations et non des objets et affronter la question dans un registre dynamique et relativement réversible. Cela signifie avoir une approche « adaptée », capable de trouver la bonne solution à chaque fois, plutôt que de la rechercher dans les stratégies d'application de concepts abstraits par rapport à l'objet, le territoire urbain. Dans ce sens, le territoire urbain ne peut pas être considéré comme une réponse universelle et unique, mais il peut seulement être l'une des réponses possibles aux questions concernant les permanences et les transformations qui peuvent fonctionner.

2.1 Il dibattito teorico-disciplinare sulla cultura del progetto urbano

La crisi urbana e la successiva crisi epistemologica, originate dalla cosiddetta “fine della modernità”, hanno condotto all’esigenza di riappropriazione, in termini conoscitivi e progettuali, dell’oggetto città in quanto “elemento” complesso e di recuperare la pratica del progetto della città non più soltanto in termini di pianificazione e gestione, ma anche come strumento di controllo della forma urbana, intesa quale elemento di intersezione tra le forme dello spazio e le forme della società.

98

Il grado di complessità raggiunto da tali forme spaziali e sociali e la dimensione pluriscalarare ed interscalare dei tempi progettuali inducono alla definizione di una forma di progetto “differente” da quelle ereditate dalla modernità e la cui chiave non è da ricercarsi nell’alternativa fra l’uno o l’altro termine delle storiche coppie di opposti (unitarietà-frammentazione, generale-particolare, visibile-invisibile, forma-funzione, quantità-qualità, diacronico-sincronico, conservazione-trasformazione, pubblico-privato, fisico-sociale, etc.), ma nella sua capacità di porsi quale processo di interazione multipla tra i differenti termini e di configurarsi, prioritariamente alla sua attuazione per mezzo di dispositivi progettuali, come un progetto politico e culturale condivisibile dalla cittadinanza (Campanella, 2002; Aymonino e Mosco, 2006).

La necessità di ricercare “possibili modi” per affrontare il progetto della città contemporanea e la conseguente rivisitazione critica degli strumenti che concorrono alla sua costruzione ha profondamente segnato il dibattito disciplinare negli ultimi decenni, in Italia e in Francia. È bene soffermarsi tuttavia su alcuni aspetti fondamentali per il proseguo della trattazione.

Il primo aspetto riguarda considerare il progetto urbano come un progetto di temporalità. Lo spazio e il tempo, come categorie generali per la fisica e la geometria, come sono percepiti da Giedion, non costituiscono più il segno della modernità architettonica e urbana. Secondo Yannis Tsiomis, il progetto urbano non è più solamente un progetto di un luogo, ma un progetto di temporalità (Tsiomis, 2007). Nella città contemporanea, i processi di trasformazione del territorio e le modalità con cui si trasforma la società seguono ritmi molto diversi tra loro. Nel loro insieme, questi aspetti concorrono a costruire, si ipotizza, un vissuto temporale caratterizzato dalla pluralizzazione dei tempi sociali di riferimento; dall’assenza di linearità; dalla caduta della progettualità a medio-lungo termine; dalla frammentazione dell’esperienza del tempo, sotto il profilo biografico, in singoli “episodi temporali”, ciascuno dei quali con un proprio passato, presente e futuro, scarsamente o per nulla collegati tra loro. Questo fattore implica che il governo urbano diventi un campo difficile in cui coniugare gli interventi sulla città fisica con le necessità sociali del contesto. È pertanto necessario perseguire una dimensione temporale degli strumenti progettuali che sia solidale con l’evoluzione della società, entro il quale definire l’appartenenza della collettività al processo evolutivo dell’organismo urbano. Il progetto, allora, si pone non solo come tempo fisico (tempi di elaborazione delle transizioni, tempi dell’architetto e del paesaggista), ma anche come tempo diluito o concentrato, in funzione delle strategie che si manifestano nel lungo termine e delle congiunture e occasioni che si verificano nel breve periodo.

Un'altra riflessione riguarda il concetto di "cultura del progetto urbano". Tale nozione restituisce un significato ben più ampio al concetto di progetto urbano, affondando le sue radici sulla genesi del progetto. Quest'ultimo è figlio di una cultura profonda di costruzione e gestione della città e del territorio nel suo insieme, erede delle pratiche e delle culture urbane, culture non solo di sapere e di tecniche, ma anche di dispositivi di legge, di regolamenti, di strategie politiche, di usi che si sono evoluti nel tempo per forma e uso dello spazio. E proprio perché il terreno su cui si fonda il progetto urbano, oggi, dipende dalla riuscita o dal fallimento di una nuova cultura urbana, forgiata a partire da differenti etiche e politiche messe in gioco, esso è caratterizzato da incertezza. In tal senso, il termine "cultura urbana" può avere un duplice significato: da una parte, come afferma Marcel Roncayolo, la "cultura urbana" è "*un insieme di comportamenti e di condotte*" in un dato contesto urbano, indipendentemente dalla sua scala di riferimento; dall'altra parte, il termine, inteso in senso più tecnico, indica differenti pratiche, maniere, procedure e metodi di costruzione dello spazio della città, da parte di coloro che ne sono stati incaricati e che, a vario titolo, intervengono sulla città: i politici, i tecnici, i progettisti, gli architetti, i paesaggisti, gli ingegneri, gli specialisti di differenti discipline, gli abitanti raggruppati in associazioni, i proprietari di edifici privati e pubblici, etc. (Tsiomis e Ziegler, 2007).

Come emerso dallo studio condotto da Yannis Tsiomis e Volker Ziegler su alcune città francesi (Rennes, Nantes, Lyon e Strasbourg)¹, esistono più culture di progetto, e non una sola. Di fronte alla mancanza di strumenti operativi adatti alla gestione delle differenti scale e di fronte alle complessità crescenti definite dalle diverse temporalità tecniche, politiche e sociali, la nozione di "cultura del progetto", considerata nella sua accezione plurima, è fondamentale nel tentativo di comprendere le difficoltà del progetto urbano intese, non tanto come capacità ad essere realizzato, quanto piuttosto a rispondere adeguatamente ai valori umani della nostra società. È necessario, in altre parole, capire come il progetto urbano possa integrare in sé la questione delle diversità culturali e dell'urbanità dei suoi diversi spazi, ponendosi non tanto come una sintesi chiusa quanto in una dialettica aperta dove si intrecciano diverse scale, temporalità, attori e le loro differenti visioni di un'unica civiltà. Quindi per coloro che hanno il compito di "costruire lo spazio", la preoccupazione è una questione non solo di cultura, di competenze o di funzioni, ma anche una questione di visione del mondo e del modo in cui ciascuno lo percepisce e lo concepisce. Questa dimensione di civilizzazione, ben presente all'interno di certi dibattiti, è il cuore del problema per coloro che vogliono dominare l'avvenire e non esserne ostaggio.

Un'ultima considerazione riguarda l'oggetto del progetto urbano. Il progetto urbano è una nozione estensibile e polisemica per il suo oggetto stesso. Ma qual è l'oggetto del progetto urbano? La città consolidata? La città diffusa? La metropoli? Il territorio? Negli ultimi decenni il dibattito sull'architettura della città ha subito un grande mutamento. Si è passati da una riflessione sulla scala della città densa, incentrata sui valori e sui concetti del progetto urbano, ad una riflessione su una scala più ampia, quella metropolitana, che ha messo in gioco nuovi parametri spaziali e temporali.

¹ Tsiomis, Y.; Ziegler, V. (2007), "*Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*", Éditions de la Villette, Paris.

È chiaro che gli strumenti analitici messi in gioco alla scala della città densa, che per lungo tempo si sono basati sulle nozioni di “tipo”, “modello”, “scala” e di rapporto “spazio-tempo”, necessitano, alla scala del territorio, di una rivisitazione concettuale e dunque disciplinare, per via della maggiore complessità e dei numerosi parametri messi in gioco. Emerge così, a partire dagli anni '60, la difficoltà da parte della disciplina dell'architettura urbana di descrivere ampi territori, ognuno con le proprie specificità, e di capire come trasformarli in territori di progetto. In generale, gli strumenti analitici del piano hanno formulato i modelli di intervento alla scala metropolitana, dando tuttavia risposte quantitative a analisi di tipo quantitativo. E' apparsa quindi la necessità del ricorso a una lettura dello spazio di tipo qualitativo, che ponesse l'uomo al centro della riflessione, e che introducesse la nozione di “incertezza” nella lettura del territorio e delle sue forme fisiche.

L'obiettivo della ricerca è quello di delineare l'evoluzione del dibattito teorico-disciplinare riguardo il concetto di cultura del progetto urbano, in Italia e in Francia, a partire dalla teoria tipo-morfologica elaborata in Italia negli anni '60, fino ad arrivare al dibattito contemporaneo francese sul concetto di progetto metropolitano.

Tale riflessione, frutto dello scambio culturale e professionale internazionale, ma anche del convergere di studi, ricerche e dibattiti, è stata condotta considerando come chiave di lettura il concetto di tempo, considerato come fattore determinante nella costruzione della città.

La trattazione si avvale di una casistica di fonti, di natura prettamente scientifica, nel tentativo di offrire una lettura simultanea delle riflessioni teoriche condotte in Italia e in Francia negli ultimi cinquant'anni. Tali paesi, pur essendo stati partecipi di uno stesso quadro evolutivo, quello dell'Europa occidentale, presentano, per eredità storica, differenze non trascurabili sia dal punto di vista culturale che relative all'organizzazione socio-politica che, in un campo come quello della gestione del territorio, non è assolutamente marginale.

I contributi francesi e italiani, come si vedrà, raramente si sovrappongono e tendono invece ad essere complementari in virtù di quelle specificità nazionali che, lungi dal voler essere nascoste o superate, rappresentano fattori di arricchimento.

2.2 Il dibattito sul tempo delle città e sulla composizione urbana

Se da una parte la teoria tipo-morfologica, elaborata in Italia, dimostra la sua debolezza nell'ambito della composizione architettonica e comunque con scarse ricadute operative nel campo della progettazione urbanistica, dall'altra parte, emerge in Francia come spazio specifico dell'analisi urbana, capace di dare linfa vitale alla pratica dell'architettura e dell'urbanistica. Nel riprendere le ricerche sulla tipologia edilizia e sulla morfologia urbana, alcuni architetti francesi apportano alcuni originali contributi tra i quali: il rapporto della città

con l'ambiente naturale e il sito, recuperando pertanto la solida tradizione nazionale di studi di geografia urbana; elaborano studi approfonditi sui sistemi di lottizzazione assunti dalle città francesi nel corso del tempo per teorizzare il loro condizionamento delle capacità di sviluppo e rinnovamento delle attività umane sul territorio; riscoprono il "tempo" come fattore determinante nella costruzione della città poiché la portata di alcuni cambiamenti o la permanenza di alcuni fatti può essere compresa solo nella "lunga durata" come aveva già dimostrato lo storico Fernand Braudel.

Tra i contributi più interessanti portati avanti dagli studiosi francesi, è una chiarezza di vedute e riflessioni sulla nozione di "composizione urbana". Essa ha come obiettivo un'organizzazione dinamica, capace di accogliere nello spazio e nel tempo un insieme di oggetti diversi. Essa è una tecnica che elabora figure spaziali individuali per creare una figura spaziale che le comprenda, al fine di dare risultati soddisfacenti non solo sul piano funzionale, ma anche su quello rappresentativo, sociale, figurativo, etc. Secondo Pierre Pinon, uno dei maggiori sostenitori della composizione urbana, *"la lunga durata della città permette e rende necessaria, al tempo stesso, la coerenza e la continuità urbana. Sono piuttosto i ritmi temporali, pertanto, che implicano che la composizione urbana non possa essere assimilata alla composizione architettonica"* (Dato, 1999).

In Italia la cultura urbanistica è rimasta sostanzialmente estranea alla teoria tipo-morfologica della quale ha utilizzato, in maniera riduttiva, solo alcuni concetti per l'elaborazione di piani prevalentemente rivolti al recupero del patrimonio edilizio esistente, o ancora ha trasferito la nozione di tipologia edilizia in articolati di legge o in norme di piano che nella sostanza hanno negato il carattere composito dei tessuti urbani e della città inibendone di fatto la modernizzazione pur in un necessario rispetto dei valori storici-artistici ed ambientali sedimentati.

2.2.1 Il dibattito in Francia

Nel riprendere le ricerche sulla tipologia edilizia e sulla morfologia urbana (portate avanti in Italia, con diversi accenti e implicazioni operative, da Saverio Muratori, Carlo Aymonino, Aldo Rossi e Gianfranco Caniggia)², che in Italia ha condotto ad un'attenzione particolare nei confronti della questione dei centri storici e all'avvio di una nuova fase dell'urbanistica nota come "urbanistica della terza generazione", le ricerche e gli studi condotti in Francia, nel campo delle scienze urbanistiche e territoriali, nella seconda metà del secolo scorso, hanno assunto una diversa declinazione, grazie alla riscoperta del "tempo" come fattore determinante nella costruzione della città.

Nell'ambito di questa riflessione, peraltro già affrontata molti anni prima da Massimo Scolari e da Bernard Huet, Pierre Pinon afferma l'importanza della dimensione temporale nella costruzione delle città o delle sue parti (Pinon, 1992).

² Si veda la scheda di approfondimento "L'eredità dell'analisi tipo-morfologica in Italia".

Pinon rifiuta la questione della produzione della città, così come viene normalmente posta, poiché le forme di produzione odierne non sono comparabili, anche dal solo punto di vista quantitativo e della rapidità di esecuzione, con quelle del passato. L'approccio corretto è quello di *"dimenticare che non si tratta di produrre o (ri)produrre una parte di città, ma di innescare un processo. Pensare la città è innanzitutto pensare il tempo, pensare il processo di elaborazione progressiva della città e dunque mettere in atto le condizioni di elaborazione progressiva, cioè dapprima una struttura fondiaria capace di assorbire, di supportare evoluzioni. (...) La composizione urbana deve pertanto svilupparsi nel tempo e non solo nello spazio"* (Nigrelli, 1999).

Pinon sottolinea, dunque, il carattere processuale della composizione urbana³, le sue implicazioni con il sito, con la cultura e le ideologie, con le regole geometriche, con le reti infrastrutturali e con il particellare⁴.

La posizione di Pinon prende le distanze, da una parte, dalle operazioni che hanno caratterizzato l'urbanistica delle giustapposizioni, delle lottizzazioni introvertite, dell'impermeabilità tra i diversi interventi urbani, dall'altra parte, dalle operazioni *"pastiche"*, cioè al finto complesso, al finto sedimentato che è invece il risultato di un disegno preordinato più consono a Disneyland che alla città vera.

La questione del tempo della città era già stata colta da alcuni autori italiani (in particolare Scolari), ma era rimasta giusto un accenno, non ulteriormente indagato, mentre è nella seconda metà degli anni '80 che su di essa si concentrano alcuni studi sia in Italia che in Francia. Considerare il fattore tempo serve ad una duplice finalità: una epistemologica, poiché tende a rimodellare l'approccio teorico dell'intervento urbano, a fare da supporto al progetto urbano; l'altra, operativa, perché indaga tra le diverse modalità di intervento sulla città, ricercando quelle che possano farsi carico di questa esigenza.

La riflessione condotta, in Francia, da Panerai e Mangin, valuta il fattore *"tempo"* come attinente sia al momento della concezione che a quello della realizzazione e a quello della gestione, ognuno dei quali è costituito da fasi che richiedono ciascuna i propri tempi. Si tratta di una riflessione globale che, da un lato, fa riferimento alla *"lunga durata"* così come definita dagli storici, dall'altro lato, riguarda i tempi d'uso della città, quelli di appropriazione dei luoghi (Panerai e Mangin, 1988).

Considerare l'inerzia della città significa comprendere che, a volte, i progetti vengono metabolizzati per decenni, abbandonati e poi ripresi, cambiano obiettivi, forme, ma poi finiscono con l'essere realizzati; significa anche valutare la permanenza di ciò che esiste e l'influenza delle caratteristiche del sito sulle possibilità di modificazione; significa, ancora, valutare i costi sociali delle operazioni urbane e i costi della gestione; significa, infine, valutare quali possibilità di ulteriore sviluppo, adattamento, utilizzazione abbia nel tempo l'intervento urbano.

I tempi d'uso della città sono più legati alla forma della società che essa rappresenta, al tipo di vita che determina, sono più fattori culturali che dipendenti da elementi fisico-strutturali. In particolare, vanno indagati i tempi di spostamento dentro la città perché dalla risposta che si dà alle esigenze di trasporto dipende anche una nuova percezione della città: il tempo come velocità contrapposto al tempo come memoria e prefigurazione del futuro.

³ La questione della composizione urbana, prende in considerazione, nel campo dell'urbanistica, la *"lunga durata"* che è una delle più interessanti prospettive aperte dalla *nouvelle histoire* francese. Fernand Braudel e gli altri storici francesi che ne hanno seguito il percorso, hanno sviluppato alcune riflessioni che spiegano come la storia, capace di comprendere le mutazioni profonde che avvengono e le modalità dei fenomeni di evoluzione e involuzione, sia quella della lunga durata poiché la storia del breve periodo è incapace di cogliere e spiegare le permanenze e i cambiamenti. Tale nuova prospettiva si colloca nell'ambito del rinnovamento delle scienze umane avviato a partire dagli anni '50 con la nascita e le affermazioni delle nuove scienze come la sociologia e l'antropologia, l'affermazione della interdisciplinarietà e il rinnovamento dell'insegnamento. Si tratta di tre novità che, di lì a qualche anno, faranno il loro ingresso anche in un campo conservatore (a dispetto delle avanguardie e degli sperimentalismi) come quello dell'architettura e dell'urbanistica.

⁴ Il particellare è inteso come la *"struttura fondiaria"* che diventa l'elemento discriminante tra l'urbanistica della *"tabula rasa"* e quella del costruire la città sulla città o a partire dalla città.

Ecco allora che occorre ripensare agli strumenti con i quali intervenire sulla città, strumenti che devono superare tutti gli elementi negativi che sono stati riconosciuti nell'urbanistica funzionalista e che, al tempo stesso, siano in grado di concretizzare le riflessioni teoriche appena menzionate. È in questo quadro che, accanto alla riflessione sul progetto urbano, sulla quale ci si soffermerà in seguito, acquista un ruolo fondamentale lo studio della composizione urbana, attività cui non è delegata la funzione di imitare i risultati del passato, ma di inventarne degli altri che tengano conto di quanto lasciato dai decenni di dominio dell'architettura e dell'urbanistica razionaliste: le composizioni del passato sono viste come esempi e non come modelli. Attraverso tale concezione della composizione urbana, non come oggetto della storia, ma come strumento operativo di intervento sulla città, il contributo scientifico di Pinon compie un passo importante.

Alla base del pensiero di Pinon⁵ vi è, come già enunciato, l'affermazione che *“la composizione urbana deve svilupparsi nel tempo e non solo nello spazio”*. Essa si differenzia dalla composizione architettonica per il diverso orizzonte temporale nel quale si pone l'oggetto della composizione: *“il progetto urbano deve avere come finalità l'organizzazione di un processo che possa accogliere una serie di immagini, quelle delle architetture successive. La città, nel suo disegno chiamato spesso a durare più a lungo di quello degli edifici, deve essere capace di questa accoglienza”* (Nigrelli, 1999).

Come la composizione architettonica, si tratta di un'operazione intellettuale, di scelta, e al tempo stesso, di una tecnica che consente di concretizzare la scelta mentale. Diversamente dalla composizione architettonica, non ha come obiettivo un disegno chiuso, concluso, ma un'organizzazione dinamica, capace di accoglienza, che possa rendere conto della diversità degli oggetti da comporre sia nello spazio che nel tempo.

Dalle riflessioni di Pinon, emergono due aspetti interessanti: da una parte, la composizione di cui si parla, non ha nulla a che vedere con la cosiddetta “grande composizione”, cioè con il disegno di grandi architetture urbane o di pezzi di città in un unico *continuum* architettonico; dall'altra parte, la composizione urbana è cosa ben diversa dalla semplice organizzazione gerarchica della città.

Si tratta, sostanzialmente, di una tecnica che elabora figure spaziali individuali per creare una figura spaziale che le comprenda, avendo come obiettivo la qualità del risultato finale in termini non solo funzionali, ma più complessi, rappresentativi, sociali, etc. e se è assodato che la città si deve leggere nell'ambito della lunga durata, allora questa tecnica deve utilizzare strumenti capaci di garantire quanto più possibile la sua “capacità di accoglienza”. Gli strumenti sono individuabili e individuati: le caratteristiche dei siti, le tipologie, i modelli culturali.

Si tratta di elementi con un grado di modificabilità: se il sito, essendo il supporto fisico della città, è difficilmente modificabile (e in ogni caso lo è irreversibilmente), le tipologie hanno una inerzia notevole, sebbene siano soggette a variazioni sia in funzione dell'evoluzione dei tipi che degli indicatori utilizzati per creare le classificazioni; i modelli culturali possono essere durevoli, o riferirsi, come succede spesso nella società contemporanea, a mode effimere (Fig. 2.1 e Fig. 2.2).

⁵ Pinon, P. (1992), *“Composition urbaine. 1 – Règles”*, Les Éditions du STU, Paris.

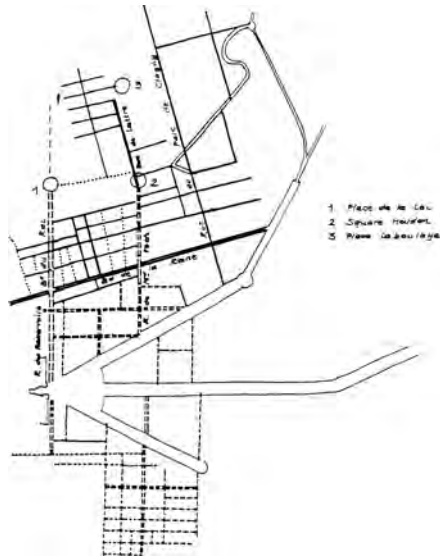
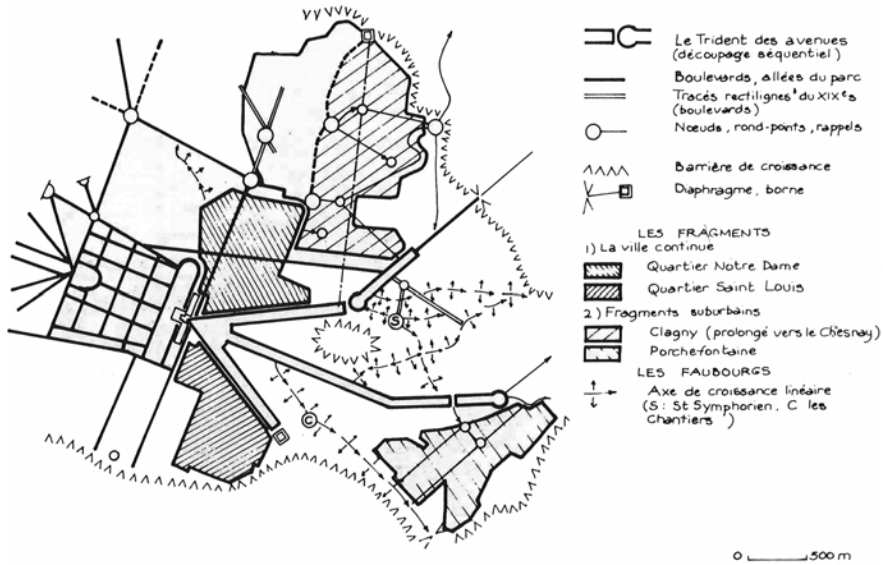


Fig. 2.1 e Fig. 2.2 – Gli studi sulla composizione urbana:
 la città di Versailles per frammenti (in alto) e
 il conflitto tra diverse trame stradali (in basso)

Nel farsi carico delle caratteristiche del sito, la composizione urbana si confronta con le permanenze, siano esse di origine urbana che rurale, a seconda che l'intervento sia sulla città sedimentata o su un'area di espansione.

Nell'ambito della lunga durata, la composizione diventa, dunque, una fase che si inserisce tra un prima e un dopo, che può o deve tener conto delle preesistenze, ma diventa per il futuro, preesistenza anch'essa, con la consapevolezza di dovere dialogare con un futuro non conosciuto.

È evidente che la composizione urbana, a differenza della "grande composizione" è una operazione fortemente contestuale, chiamata a risolvere i problemi, le difficoltà, a rispondere alle domande, a favorire le scelte di un preciso committente in un preciso luogo e in un preciso tempo ed è, pertanto, ben diversa da un modello universalmente applicabile; essa è un'operazione che deve tener conto della contiguità spaziale e temporale. Ciò che è trasmissibile è, semmai, l'approccio, la tecnica di analisi e di ricerca delle soluzioni, ma mai il risultato formale.

Il percorso di ricerca condotto da Pinon e la definizione di composizione urbana cui si è giunti come operazione indispensabile del progetto urbano, prendendo per la prima volta in considerazione il fattore "tempo", rappresentano un elemento di svolta dell'intero apparato teorico, colmando un vuoto nel campo delle tecniche a disposizione di coloro che intervengono sulla città. In particolare consente di affrontare quei "temi trasversali" che sono emersi dallo studio comparato dello stato di salute della città europea coordinato da Yannis Tsiomis, dal quale è emerso come gli strumenti e le politiche messe in atto nei paesi europei (sebbene con le dovute e a volte grandi differenze) non riescono ad essere approcci "globali" alla questione, né a recuperare la *mixité* urbana. L'uso dell'aggettivo globale caratterizza quegli approcci che non mirano a cogliere totalmente lo spazio urbano e ancor meno a metterlo a servizio del controllo politico, ma a poter procedere alla conoscenza graduale attraverso procedure aperte, cioè, che accettano l'imprevisto e che siano capaci, altrettanto bene, di correggere e di progredire (Tsiomis, 1993).

2.2.2 Il dibattito in Italia

In Italia, l'"urbanistica di terza generazione"⁶ si inserisce all'interno di quel movimento di rinnovamento generale che coinvolge l'Europa dalla metà degli anni '70 in poi. I piani della terza generazione sviluppano riflessioni sulla qualità urbana che erano state precedentemente interpretate secondo un'ottica meramente quantitativa, per porsi come strumenti di una "azione differenziata", cioè indirizzata ai diversi contesti del territorio.

Secondo il punto di vista di Giuseppe Campos Venuti, che assieme a Bernardo Secchi si sono impegnati ad indagare e definire le cause di questo rinnovamento dell'urbanistica, non si tratta tanto di una questione di priorità temporali, quanto piuttosto di una indicazione di priorità qualitative che, pur ritardate nel tempo, possono essere in grado di dare un apporto decisivo alla trasformazione prefigurata (Nigrelli, 1999).

⁶ Si veda la scheda di approfondimento "La terza generazione dell'urbanistica in Italia".

Ciò che è interessante di tutto il dibattito sui piani di terza generazione, se paragonato ai dibattiti sviluppatasi in Francia, è il taglio totalmente diverso delle riflessioni. Se in Francia si procede verso un approfondimento, da una parte, dell'elaborazione culturale e, dall'altra parte, delle tecniche, in Italia il livello si mantiene molto più sul piano ideologico, sul ruolo del piano nella società contemporanea. In realtà i due insiemi confrontati, quelli delle riflessioni francesi sulla composizione urbana e sul progetto urbano, e quelli del dibattito italiano sui piani della terza generazione, non sono omogenei non solo perché i protagonisti sono da un lato architetti (o meglio "progettisti urbani") e dall'altro lato urbanisti, ma anche perché del tutto diversa è l'impostazione culturale tra i due paesi.

In Italia l'attenzione non si concentra sulla città come fatto fisico, ma sullo strumento generale, il piano comunale, come sede in cui vengono operate scelte per la città e nella quale, pertanto, si confrontano le differenti politiche urbane. Per questo motivo l'attenzione sul prodotto degli strumenti, in primo luogo attuativi, è molto inferiore e non si sviluppa un dibattito come quello francese. La differenza non è da sottovalutare: "parlare di piano non è la stessa cosa che parlare della città o del territorio".

Nell'ambito delle riflessioni condotte sul concetto di tempo, all'interno del dibattito italiano degli anni '80, sulla base di una legge popolare delle donne del Partito Comunista Italiano del 1987, si assiste alla nascita di un filone di ricerca che costituisce il punto di partenza della riflessione e dell'azione sui tempi della città in Italia e che è stato portato avanti, a livello scientifico, da Sandra Bonfiglioli. Nonostante la riflessione sui tempi delle città in Italia, dove il tempo è qui ancora inteso in termini di organizzazione e di conciliazione, in modo da garantire alle donne la doppia presenza nella famiglia e nel lavoro, principalmente in una prospettiva di uguaglianza di genere, tuttavia è importante sottolineare come questa riflessione ha innescato un acceso dibattito a livello internazionale e una serie di azioni successive (ad esempio la Legge 142/1990 sulle Autonomie Locali) condotte a partire dal principio strutturante di integrare la dimensione dei tempi sociali e degli orari nelle politiche sociali ed urbane.

2.3 L'emergenza della nozione di progetto urbano

La definizione di "composizione urbana" appena delineata, da un punto di vista teorico appare indispensabile, nel contesto francese, alla pratica del "progetto urbano" che viene caratterizzato da una sua totale autonomia sia dalla pianificazione e dall'urbanistica, che dall'architettura. I suoi elementi concettuali più importanti sono: il contesto, la *mixité*, la storia e l'immagine, così come postulato da Yannis Tsiomis. Il dibattito sul progetto urbano fa trasparire la difficoltà dei vari addetti ai lavori a riconoscersi in un unico dispositivo concettuale, ma è interessante il contributo fornito da René Tabouret, che lo articola secondo due assi definiti rispettivamente come "asse morfologico" e "asse processo", corrispon-

denti a due suoi fattori caratterizzanti: l'organizzazione degli spazi e la capacità di modificazione e di adattamento nel tempo. L'asse morfologico riguarda la scala delle formazioni urbane; l'asse processo si fa carico della trasformazione politica ed economica della società, della trasformazione dello spazio urbano e del processo progettuale stesso.

La riflessione condotta in Italia sull'autonomia e l'identità dell'urbanistica, ha fatto emergere un uso della locuzione progetto urbano, ancora fortemente legata agli strumenti urbanistici, mostrando come la legittimazione del progetto urbano, come tecnica autonoma e strettamente correlata, è stata condotta non senza difficoltà ed incertezze. Un interessante spunto, che offrirà alcuni elementi di riflessione e di azione nel campo del progetto urbano, è offerta tuttavia dall'"urbanistica dei tempi o urbanistica temporale" che, attraverso il concorso di azioni di natura temporale e di azioni di natura spaziale, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali degli usi, costituisce un nuovo strumento per l'urbanistica, di tradizione prettamente spaziale.

2.3.1 Il dibattito in Francia

Nel contesto francese, il cambiamento nelle politiche urbanistiche conseguente alla decentralizzazione operata a partire dal 1985, ha determinato una nuova situazione politica-amministrativa che portò inevitabilmente a riflettere sugli strumenti di intervento sulla città e sul territorio, dovendosi porre diversamente dal passato. Ai nuovi strumenti si chiedeva la possibilità di astrarre problemi specifici e priorità anche in rapporto alle richieste dei cittadini, organizzati in associazioni finalizzate al soddisfacimento di istanze specifiche e la capacità di operare e dare risultati in tempi politicamente compatibili, cioè raffrontabili con i tempi di durata di un mandato rappresentativo. La questione non riguardava, però, solo gli strumenti, ma tutto l'apparato teorico a monte: si trattava, cioè, di creare una cultura del progetto urbano tra i tecnici, ma anche i politici e gli amministratori, che spinse ad un suo approfondimento epistemologico. La nuova situazione teneva conto anche dell'esperienza dei *Grands Projets* che in Francia, a partire dagli anni '80, si posero come una delle principali risorse politiche con le quali si sono misurati, da Mitterand a Chirac, tutti gli amministratori delle città francesi, al punto che le opere realizzate sono ancora oggi associate ai nomi dei "padrini" politici che le hanno fortemente volute.

Nell'ambito delle ricerche francesi, è interessante il contributo di Albert Lévy⁷ che, dagli anni '90, spesso in collaborazione con Vittorio Spigai, ha portato avanti diverse ricerche e studi nel tentativo di ricostruire i fondamenti teorici del progetto urbano per meglio legittimarne la pratica e introdurre la necessaria innovazione nel corpo degli strumenti urbanistici e per meglio controllare le trasformazioni della forma urbana. Secondo il punto di vista di Fausto Carmelo Nigrelli, Lévy non riesce tuttavia a discostarsi dalla definizione tradizionale della composizione urbana.

⁷ Il quadro di queste ricerche può ricavarsi, oltre che da diversi volumi pubblicati in Italia (Spigai, V.; Lévy, A. (a cura di) (1989), *Il piano e l'architettura della città. Ipotesi di nuovi strumenti*, Cluva, Venezia; Spigai, V. (1995), *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudi, Milano), anche dal rapporto di ricerca, pubblicato nel giugno del 1995, e messo a disposizione di un più vasto pubblico da *Ville-Recherche-Diffusion (VRD)*, il bollettino quadrimestrale, pubblicato dall'*Ecole d'Architecture de Nantes*, a partire dal 1991, che recensisce i rapporti di ricerca improntato soprattutto sulla storia urbana e l'architettura.

Tale impressione nasce non solo dalla distinzione che Levy compie tra la composizione urbana e la pianificazione urbana, in quanto la prima si occupa essenzialmente della creazione della forma urbana, del trattamento spaziale del programma, mentre la seconda, si occupa della programmazione urbana nel tempo, ma anche dal fatto che non vi è un reale progresso della composizione intesa come *“arte di inventare e di disegnare un insieme urbano armonioso e che unifichi le diverse parti per farne un insieme coerente e armonioso secondo una elaborazione metodica e pensata, con una finalità estetica”* (Nigrelli, 1999). L'impressione è dunque quella che Lévy attribuisca alla composizione urbana solo una funzione di disegno dello spazio pubblico o di rappresentazione della forma, nonostante questo abbia un ruolo rilevante nella questione trattata.

Il convegno *Projet Urbain '92*⁸, organizzato a Strasburgo del settembre 1992, è l'occasione per discutere sul concetto di progetto urbano, alla luce della considerazione appena fatte. Nonostante i chiari propositi alla base dell'organizzazione dell'evento, secondo i quali il progetto urbano è il mezzo di costruzione della città del futuro, fu proprio in questa fase che esplose un acceso dibattito riguardo la sua definizione⁹ e che si protrasse nella prima metà degli anni '90, richiamando il dibattito tra piano e progetto che si era svolto, nel decennio precedente in Italia.

Nel tentativo di consentire una ricostruzione del substrato comune e condiviso, Yannis Tsiomis, compie un'interessante e approfondita analisi dei testi che affrontano la questione del progetto urbano, giungendo alla definizione di alcune parole chiave ricorrenti, utili alla ricostruzione del contributo francese alla definizione di progetto urbano: gli strumenti concettuali (*mixité*, contesto, storia, immagine), le condizioni da realizzare (unità, identità, cittadinanza, uso) e un dispositivo-supporto (globalità) (Tsiomis, 1993). Essi riguardano sia l'aspetto fisico del progetto urbano che quello sociale e confermano, pertanto, questa duplice natura.

È necessario però distinguere il contributo alla definizione di progetto urbano nel campo epistemologico da quello relativo alla definizione degli strumenti. In primo luogo, la costruzione del concetto di progetto urbano si fonda sul rifiuto del funzionalismo e sulla ricerca di dialogo con il contesto sia fisico che sociale. L'urbanistica si deve porre allora in termini strettamente pragmatici, come intervento sulla città che si basa sulle opportunità che vengono offerte piuttosto che inventarne di nuove, in coerenza con l'abbandono della filosofia della crescita continua a vantaggio di una basata sull'uso sostenibile delle risorse. Tuttavia, ciò non è assolutamente sufficiente a definire il progetto urbano perché non introduce alcun fattore strettamente urbanistico, poiché gli stessi elementi possono essere posti alla base di un qualunque progetto di architettura. Per questo motivo, secondo Nigrelli, sembra corretta la proposta di Tsiomis di considerare come elementi concettuali importanti, oltre che il contesto e la *mixité*, la storia e l'immagine. Di questi quattro concetti, la considerazione della storia, induce a pensare al tempo come elemento del progetto sia nel senso che il nuovo si inserisce tra un prima e un dopo con i quali deve porsi in continuità, sia nel senso che la sua realizzazione non è sincronica, ma si sviluppa nel tempo e può pertanto subire modificazioni.

⁸ Il convegno *Projet Urbain '92* è stato organizzato dalla DAU, Direzione dell'Architettura e dell'Urbanistica del *Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports*.

⁹ Nell'ambito del convegno *Projet Urbain '92* è interessante riportare le riflessioni condotte da Bernard Huet e da Antoine Grumbach sul concetto di progetto urbano. Secondo Huet, *“Ci troviamo in un'epoca di architettura-spettacolo a finalità elettorale. Le città e lo Stato portano avanti una politica da collezionisti di begli oggetti. Ora, il progetto urbano è esattamente l'opposto”*. Secondo Grumbach, il progetto urbano *“non è un progetto di design, non ha implicazioni solo puntuali, ma è “urbanistica”, deve inserirsi in un quadro di definizione della città nel suo complesso come spazio fisico in cui vive una comunità”*. Alla luce di quanto esposto, il progetto urbano, a differenza di un'architettura per quanto grandiosa, *“non può esistere se non produce contesto, ovvero se non produce tessuto urbano. Ciò che è fondamentale è l'azione di trasformazione e di creazione dello spazio urbano”* (Nigrelli, 1999).

Nell'ambito di queste riflessioni, un contributo notevole in questa direzione è stato offerto da un lavoro che proviene dalla Scuola di Architettura di Strasburgo e che si pone come determinante nella definizione di progetto urbano¹⁰. Partendo dal presupposto che il progetto urbano è strettamente legato alle caratteristiche della società contemporanea, e apprezzandone l'essere un processo più che un progetto finito, il consentire cioè un *work in progress*, la funzione che gli viene attribuita dalla ricerca è quella di occupare un'area intermedia tra:

- la qualificazione dello spazio da costruire e quella dello spazio costruito per programmi;
 - la parte di città e l'intero organismo urbano;
 - i programmi a lungo e medio termine e i risultati da raggiungere a breve scadenza.
- Il progetto urbano, sebbene presenti questa capacità di intervento che articola contemporaneamente diverse scale e differenti tempi, viene caratterizzato da una totale autonomia sia dalla pianificazione e dall'urbanistica regolamentare che dall'architettura come singolo intervento edificatorio. Esso viene definito come una pratica capace di rendere esplicito un processo che si inserisce in una fase di ri-orientamento generale dell'insieme di attori che operano sulla città costruita e continua, la quale si sviluppa su tre piani:
- produzione della città costruita e dell'insieme tecnico che ne assicura il funzionamento;
 - produzione della città-organizzazione sociale diversificata, luogo e prodotto delle pratiche correnti e delle strategie regolate dalle istituzioni;
 - produzione delle rappresentazioni della città come luogo comune e destino collettivo e di rapporti con il mondo e dell'iscrizione in una storia possibile.

All'interno di tale processo di formazione urbana, l'aspetto legato alla forma urbana non è che uno dei tanti.

All'interno di questa corrente di pensiero si inserisce una proposta di René Tabouret: il tentativo di costruire un dispositivo concettuale del progetto urbano che si articola secondo due assi: l'"asse morfologico" e l'"asse processo" che corrispondono a due fattori caratterizzanti il progetto urbano e cioè l'organizzazione degli spazi e la capacità di modificazione e di adattamento nel tempo. L'organizzazione degli spazi riguarda sia la scala delle "formazioni urbane locali" che quella del "territorio urbano", mentre l'asse del processo si articola, a sua volta, in tre tipi: quello fisico che si fa carico della trasformazione dello spazio urbano, quello sociale che si fa carico della trasformazione politica ed economica della società e, infine, quello stesso della progettazione.

Attraverso questo dispositivo concettuale, la Scuola di Strasburgo tenta di racchiudere in modo scientifico, nella definizione formulata, sia gli aspetti legati alla realtà fisica che quelli legati agli aspetti sociali dell'intervento sulla città. Esiste tuttavia, un altro aspetto interessante e cioè che il gruppo di ricerca non fa mai riferimento alla forma della città, quanto al concetto di "formazione", più aderente all'idea stessa di città e intesa come "organizzazione spaziale risultante da un processo di formazione le cui operazioni di edificazione (programma e forma) producono le caratteristiche formali d'insieme" (Nigrelli, 1999).

¹⁰ La ricerca intitolata *Processus du Projet Urbain* è stata condotta da René Tabouret, Charles Bachofen e Bernard Woehl, nel triennio 1987-1989 (Roux, J.M.; Desmaret, A.; Paris, R. (sous la direction de), *"Le temp long dans le projet urbain"*, Group de travail "Concevoir, Programmer et Agir dans la Durée, Club Ville Aménagement).

Questi tentativi di costruzione di un'impalcatura concettuale dimostrano un superamento del concetto di progetto urbano che si è sempre posto unicamente come prefigurazione delle scelte spaziali concernenti i differenti frammenti della città e mai come strumento metodologico utile alla pianificazione in generale. In altre parole, la diffusione estesa del progetto urbano non è stata accompagnata dalla riconsiderazione del ruolo e della forma del "Piano Urbanistico". Il progetto urbano, nella pratica anche delle realizzazioni più riuscite, non riesce ancora ad interconnettersi con le scelte programmatiche generali riguardanti il futuro di una città a causa di un sistema normativo che non riesce ad affrontare con decisione la questione. Questa riflessione è legata al ruolo del potere pubblico che spesso è troppo accondiscendente nei confronti delle esigenze di mercato, delle pressioni degli investitori pubblici e privati, delle logiche di rendita fondiaria che non necessariamente coincidono con le necessità della città.

Quindi se da una parte emerge la necessità di ripensare la forma del piano, dall'altra non si può dimenticare che questa può solo parzialmente essere attribuita ai tecnici della pianificazione, poiché il peso delle volontà politiche e della cultura del mondo imprenditoriale ha comunque un ruolo determinante per queste scelte.

È interessante riportare, nell'ambito di queste riflessioni, il contributo della sociologia, in particolare quella urbana, sulla ricerca di una concordanza dei tempi in rapporto all'uso del progetto urbano come strumento di intervento sulla città. Secondo Bernard Haumont¹¹, se il progetto urbano opera prendendo in considerazione il tempo e si pone come strumento di dialogo con il passato, ma anche come strumento di prefigurazione del futuro, allora possono essere utilizzati i concetti di "orizzonte d'attesa" e "spazio d'esperienza" per definire le tensioni che regolano le capacità di una società o dei gruppi che la costituiscono di formulare delle visioni dell'avvenire e di mobilitarsi per realizzarle.

Parlare di "orizzonte d'attesa" significa tentare di determinare e definire i valori che i diversi gruppi sociali, che operano nella città, promuovono per il futuro, cioè significa individuare quali sono le risposte che il progetto (che è appunto una prefigurazione del futuro) dovrà fornire. Secondo questo punto di vista, la prefigurazione del futuro è intimamente legata al passato, non come semplice anticipazione dell'avvenire, ma come possibilità di formulare progetti contemporanei e attuali. Parlare di "spazio d'esperienza", significa, allo stesso modo, comprendere i rapporti dei gruppi sociali con il proprio passato per utilizzarne i risultati al fine di cogliere le soluzioni possibili.

In sintesi, per ridurre il rischio di una prefigurazione che non risponda alla reale evoluzione di una società o di un suo gruppo, occorre verificare che l'evoluzione ipotizzata sia probabile, cioè legittimata dal suo rapporto con il passato. Il presente, pertanto, è frutto di un continuo processo di *feedback* tra prefigurazione e storia, tra "orizzonte d'attesa" e "spazio d'esperienza". Tale teoria sembra sposarsi con la teoria del progetto urbano e può diventare un utile strumento complementare.

¹¹ Le riflessioni sociologiche sul concetto di progetto urbano, condotte in Francia da Bernard Haumont, sono state riprese in Italia da Alberto Clementi: *"É infatti nell'elaborazione di una giusta distanza con le durate del tempo e con il loro stratificarsi negli incessanti rimaneggiamenti dell'esistente, che il progetto urbanistico fonda la sua ragione specifica, di ponte gettato tra lo spazio dell'esperienza conosciuta e orizzonti di attesa suscitata"* (Clementi, A. (1995), "Il Tempo e la progettualità" in Spigai, V., *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudi, Milano).

2.3.2 Il dibattito in Italia

Nel tentativo di ricostruzione dell'identità e dell'autonomia dell'urbanistica italiana, ormai ridotta ad un puzzle concettuale, Bernardo Secchi delinea alcuni capisaldi: la questione della regola; la questione del "progetto dell'uso del suolo"; la questione dell'adattabilità cioè della valutazione del fattore "tempo"; la questione della ricerca delle strutture che determinano la (ri)organizzazione del territorio urbano ed extra-urbano. Tutto ciò rappresenta i contenuti di quella che Gregotti chiama la "teoria della modificazione" e alla quale viene dedicato, nel 1984, il numero doppio di "Casabella".

La questione del "progetto dell'uso del suolo" rappresenta il corrispettivo, in Italia, dei tentativi francesi appena accennati. Infatti, porre l'attenzione sul suolo e sulle articolazioni che in esso si materializzano, significa prendere in considerazione la questione dello spazio pubblico e l'adattabilità dei programmi nel tempo: *"il progetto urbano inizia dal progetto di suolo; perché è nel progetto di suolo che si decide la scala e la misura, che si selezionano le domande che possono o non possono essere poste"*¹² e, per essere più chiari, *"uno dei principali terreni di incontro è offerto dalle regole di corrispondenza che si possono stabilire, soprattutto entro un "progetto di suolo", tra l'articolazione dello spazio fisico e le sue modifiche nel tempo e l'"articolazione" delle funzioni e le sue modifiche"*¹³.

Torna quindi prorompente la questione del tempo della città, della lunga durata e della breve durata, affrontata come richiamo all'interesse ad occuparsi e ad usare una misura lenta del tempo come consapevolezza della differenza di velocità tra città ed architettura. Questa è, secondo Secchi, la questione da porre al centro della ricerca dell'identità perduta dell'urbanistica, riconoscendo che *"nello spazio compreso tra l'essere amministratore o militante, è rimasta a lungo soffocata la crescita di uno specifico sapere sulla città e sul territorio come prodotti di un tempo sociale lento: l'elaborazione di appropriate ipotesi, teorie, sperimentazioni progettuali. Porle oggi al centro dell'attenzione è uno dei modi di riprogettare il posto dell'urbanistica nella società"*¹⁴.

Il pensiero urbanistico italiano si arricchisce così di una valenza importante, la cui presenza non sembra riscontrabile nel panorama francese. Tuttavia, dal contesto francese trae alcuni insegnamenti: tra i più importanti, la capacità di trascendere dall'analisi per utilizzare l'esistente come materia, prima da comporre o ricomporre insieme al nuovo e al progetto, approfondendo perciò quelle tecniche di "composizione urbana" che invece, da troppo tempo, erano state abbandonate. Il progetto urbanistico contemporaneo è soprattutto un progetto compositivo di "materiali urbani", un modo diverso, forse più preciso, di dire che è soprattutto un "progetto di suolo" ed è a partire dal disegno tecnicamente e formalmente corretto della parte pubblica della città che il progetto urbanistico pone interrogativi al disegno della parte più privata e specifica, al progetto di architettura come tradizionalmente inteso. La mancata comprensione di questo punto è all'origine della crisi del progetto urbano; l'intuizione di questo stesso punto è all'origine del rinnovato interesse per l'urbanistica (Nigrelli, 1999).

¹² Secchi, B. (1987), "Immaginare la città. 2" in *Casabella*, n. 535.

¹³ Secchi, B. (1986), "Alcuni punti fermi" in *Casabella*, n. 525.

¹⁴ Secchi, B. (1986), "Alcuni punti fermi" in *Casabella*, n. 525, op. cit.

Nonostante ciò negli anni '80, in Italia, terra dello spontaneismo e dell'abusivismo, l'impressione è quella che si sia assistito, prima ancora che ad una riflessione corale sul progetto urbano, ad una proliferazione di tentativi spontanei di inserire, nel singolo strumento urbanistico, sistemi di controllo del risultato formale da parte dell'urbanista incaricato del piano. Il decisivo passo in avanti nella direzione della legittimazione del progetto urbano come tecnica autonoma e strettamente correlata, da un lato, ai contenuti tipici dell'urbanistica e, dall'altro lato, a quelli dell'architettura, ma più omogenea alla prima che alla seconda, è stata condotta non senza difficoltà ed incertezze.

Diversi teorici hanno trattato il tema del progetto urbano in Italia¹⁵ (Alberto Mio- ni, Cesare Macchi Cassia, Pier Paolo Balbo), iniziando a colmare quel vuoto che nel panorama francese è già abbondantemente affollato di riflessioni ma, a metà degli anni '90, uno dei contributi più interessanti è condotto da Vittorio Spigai che, collaborando con i colleghi francesi, ha probabilmente da loro attinto il fermento culturale intorno a queste tematiche.

Il progetto urbano, definito da Spigai come superamento dell'approccio "modernista" alla città, porta con sé il ri-accoglimento della continuità come elemento forte: si tratta di continuità nel tempo (storia), nello spazio (sito, luogo) e nell'uso (culturale, sociale) e, proprio per questo, esso diventa strumento di garanzia sociale. La rottura di tale continuità è dovuta al pensiero modernista, ma anche alla posizione rigidamente conservazionista che vede solo nella città pre-industriale il modello di riferimento, negando continuità nello spazio e nel tempo. A tale proposito, Spigai afferma che un atteggiamento storicista non permette di cogliere il vero valore storico dell'unità indissolubile della città-territorio che consiste nella continuità dei processi di formazione e di trasformazione degli insediamenti fino al consolidamento di parti di città formalmente compiute, parti che è sbagliato voler far coincidere solamente con la città formata prima di una qualsivoglia soglia temporale assunta a priori (Spigai, 1995). Nel contesto italiano, parallelamente alle riflessioni appena citate, si assiste dalla metà degli anni '90 e fino al 2000, anno in cui è stata emanata la legge Turco, ad uno sforzo di consolidamento metodologico, assiologico e di formazione delle politiche temporali, avviate qualche anno prima in seno al movimento delle donne del Partito Comunista, come precedentemente enunciato. Questo sforzo è stato sostenuto dal "Ministero della Ricerca scientifica e tecnologica" che, dall'inizio degli anni '90, ha finanziato una rete di università italiane incaricate di sviluppare gli strumenti tecnici e teorici propri delle politiche temporali urbane (in particolare il Dipartimento di Architettura e di Pianificazione del Politecnico di Milano). Tra i diversi campi di applicazione delle politiche temporali, vi è un aspetto che i ricercatori italiani hanno chiamato "urbanistica dei tempi o urbanistica temporale"¹⁶ che ha dato luogo ad azioni mirate a riqualificare, rivitalizzare e rigenerare i quartieri e gli spazi pubblici urbani (strade, piazze, etc.) attraverso il concorso di azioni di natura temporale (orari d'accesso ad esempio, diversità di funzioni-usi e/o differenziazione di usi secondo i periodi, etc.) e azioni di natura spaziale, ma, in questo caso, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali

¹⁵ Si veda la scheda di approfondimento: "Il dibattito sul progetto urbano in Italia".

¹⁶ I contenuti e gli esiti dell'urbanistica temporale saranno affrontati successivamente, nel capitolo 3.

degli usi (esistenti e/o futuri da parte degli abitanti residenti o temporanei). L'urbanistica temporale, che si occupa dunque della regolazione dello spazio e del tempo negli insediamenti urbani, costituisce un nuovo strumento per l'urbanistica di tradizione spaziale: essa esprime l'intenzione di inquadrare l'agire pubblico ai "tempi della città" nella tradizione e nella cultura urbanistica, la quale necessariamente si deve confrontare con la cultura abitativa di ogni epoca storica.

2.4 Riflessioni sul tempo e sul progetto urbano

Nel contesto francese, a cavallo tra il XX e l'XXI secolo, si assiste da una parte allo sviluppo e ad una proliferazione di studi, ricerche ed azioni condotte nell'ambito delle politiche temporali, avviate in Italia e diffuse nel resto dell'Europa; dall'altra parte, prosegue il dibattito sul concetto di progetto urbano ha trovato, in Francia, un fertile terreno di sperimentazione, soprattutto in termini di studi condotti da équipes multidisciplinari e di pratiche e progetti di ricerca.

2.4.1 Le politiche temporali in Francia

Sulla scia di numerose ricerche ed azioni condotte, in diversi paesi europei, sulle questioni legate al tempo, allo spazio, alla società, alle politiche di gestione urbana¹⁷, si assiste ad una diffusione di numerose pubblicazioni, rapporti (*Conseil Economique Social (CES)*, Edmond Hervé *du Ministère de la ville*, etc.), colloqui (Cerisy, Université Paris-Dauphine), inchieste (*Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE)* sul bilancio dei tempi e sui ritmi della vita o *Société Française d'Enquêtes par Sondages (SOFRES)* nel dicembre 2000 e nel giugno 2001: "*Les Français et le temps dans la ville*"¹⁸), seminari ("*Temps et territoires*" della Datar) e programmi di sensibilizzazione (Eurexter e Efet)¹⁸.

Nell'ambito di questo fermento culturale, emergono alcuni interessanti spunti di ricerca condotti in riferimento alle politiche temporali.

Un gruppo interdisciplinare di universitari di Strasburgo, sostenuti dal *Conseil Général du Bas-Rhin*, ha tentato di dimostrare come le politiche pubbliche non possono più disinteressarsi alla questione legata alle temporalità. La presa in considerazione della variabile tempo nei diversi campi di azione dell'azione pubblica è ormai divenuta essenziale. Nello specifico, il testo "*Régulation temporelle et territoires urbains. Habiter l'espace et le temps d'une ville*"¹⁹, che raccoglie i risultati di queste ricerche, considera il tempo come una dimensione essenziale e strategica dell'organizzazione socioeconomica contemporanea. Tuttavia, il punto di vista "modesto" della ricerca privilegia l'approccio spaziale e tenta di rispondere agli obiettivi di qualità della vita e di sviluppo sostenibile, integrando la dimensione temporale nelle strategie e nelle azioni: accessibilità, mobilità, piani degli spostamenti, sviluppo dei servizi pubblici e usi polivalenti delle attrezzature, etc.

¹⁷ Dal 1989, la *Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail* pubblica un periodico denominato BEST (*Bulletin d'études européennes sur le temps*) che tratta vari argomenti correlati al tempo. Considerato come un fattore determinante della qualità della vita e del lavoro, il tema del tempo, fin dall'inizio, ha fatto parte integrante dei programmi della Fondazione. Tra i numeri più interessanti pubblicati dalla rivista BEST è possibile citare: n° 1 — *Temps de la ville et qualité de vie*, n° 9 — *Statistiques et informations*, n° 10 — *Temps de travail*, n° 11 — *Les systèmes de travail posté continu*.

¹⁸ Relativamente alle politiche temporali in Francia, si rimanda al capitolo 3.

¹⁹ Jahn, R. (sous la direction de) (2007), "*Régulation temporelle et territoires urbains. Habiter l'espace et le temps d'une ville*", L'Harmattan, Paris. Hanno contribuito a questa raccolta: Bernard Durr, Michèle Heitz, René Kahn, Jacques Trautmann, Jean-Luc Piermay e Patricia Zander.

Il tempo è ovunque e attraverso gli interventi pubblici sullo spazio e la sua organizzazione è possibile migliorare la fluidità del sistema, senza tuttavia perdere di vista l'importanza del ritmo collettivo come regolatore della società contemporanea, sempre più individualista (Richert, 2007).

Dello stesso avviso sono gli studi contenuti all'interno del testo *"Villes et politiques temporelles"*²⁰ che si fondano sulla consapevolezza che il tempo sia una componente essenziale della qualità della vita quotidiana ed un importante fattore di ineguaglianza, e considerano il dominio e l'organizzazione dei tempi come elementi fondamentali su cui basare nuove metodologie di analisi e di elaborazione dell'azione pubblica nel campo della gestione urbana.

Facendo seguito al rapporto *"Le temps des villes"*, redatto nel giugno del 2001 da Edmond Hervé²¹, l'*Institut des villes* ha conferito a Jean-Yves Boulin, ricercatore presso il *Centre National de la recherche scientifique (CNRS)* e all'*Institut de recherches en sociologie, économie et science politique (IRISES)* dell'Università Paris-Dauphine, tale ricerca ha il compito di fare il punto della situazione sulle politiche temporali condotte, negli ultimi anni, in Francia e negli altri paesi europei e, rispetto alla ricerca precedente, assume un orientamento meno teorico, ma più operativo, mostrando e mettendo a confronto le diverse azioni condotte in questo campo. Probabilmente per il suo confronto continuo con il panorama europeo ed in particolare con la situazione italiana, terreno di sperimentazione dell'urbanistica temporale, tale ricerca assume una posizione più "forte" rispetto alla precedente ricerca nel modo di intendere il concetto di tempo e il suo rapporto con lo spazio. Il tempo non si prefigura semplicemente come variabile sulla quale intervenire attraverso un approccio in termini di orari, ma può diventare un vero e proprio motore della trasformazione urbana, soprattutto spaziale, se l'approccio è valutato in termini di tempo: i tempi sociali, i tempi vissuti e le loro articolazioni.

2.4.2 Il progetto urbano come interazione tra attori, scale e temporalità

Relativamente al dibattito sul concetto di progetto urbano, l'attenzione nei confronti della dimensione temporale ha assunto una portata sempre maggiore, giustificata da alcuni interessanti percorsi di ricerca. Il testo *"Échelles et temporalités des projets urbains"* rappresenta una raccolta di articoli, realizzata sotto la direzione scientifica di Yannis Tsiomis. Tale raccolta contiene, al suo interno, alcune ricerche finanziate dal *Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)*, in seno al programma *"Futur del l'habitat"*, diretto da Danièle Valabrègue. Nel tentativo di affrontare la questione della costruzione della città nell'ambito di alcuni progetti condotti nel panorama europeo, il progetto urbano è stato qui messo in relazione con tre concetti fondamentali: gli attori, le scale e le temporalità. Lo stretto legame esistente tra le scale e le temporalità è sostenuto anche da Ariella Masbounji che, riflettendo sulla nozione di progetto urbano alla grande scala, afferma che la riflessione sulle scale riguarda ugualmente la questione della durata: *"il legame tra*

²⁰ Boulin, J.Y. (2008), *"Villes et politiques temporelle"*, Institut des villes, Collection Villes et société, La documentation Française, Paris.

²¹ In Francia, nel maggio 2000 si è svolto a Poitiers, un simposio dal titolo *"Temps des femmes, temps de villes"*. In questa occasione il Ministro Claude Bartolone e il Segretario di Stato per i diritti delle donne, Nicole Pery, hanno affidato ad Edmond Hervé, Sindaco di Rennes, di redigere un rapporto su *"Le temps des Villes"*. Nel settembre del 2000, durante la conferenza nazionale *"Le temps de la ville quotidienne"*, il primo ministro Lionel Jospin ha dichiarato: *"La vita è il tempo. Una politica che si concentra sul tempo, è una politica della vita"*, *"Noi dobbiamo rimettere le città al "tempo" dei loro abitanti"*. Il rapporto di Hervé sottolinea che il tempo è un forte indicatore di disuguaglianza sociale in generale, ma soprattutto è indicativo di una disuguaglianza tra uomini e donne. Basato sull'analisi di diversi esempi stranieri (Italia, Germania, Paesi Bassi), si pone come obiettivo generale quello di ridurre le disuguaglianze sociali e sesso. Egli sostiene un approccio pragmatico e negoziato per affrontare i seguenti argomenti: lo sviluppo della città; il tempo degli uomini e il tempo delle donne; il tempo dei giovani; il tempo delle persone anziane; il tempo dei servizi pubblici; il tempo degli spostamenti; il tempo del commercio.

le scale, è anche creare le condizioni affinché le differenti azioni, messe tra loro in relazione, siano coerenti nel tempo" (Masbouni e Mangin, 2009).

L'obiettivo di questa raccolta è stato quello di approfondire la questione della "costruzione della città" come processo concreto, a partire dalla concezione fino alla realizzazione dei progetti urbani, nel tentativo di considerare il più possibile il fenomeno urbano come qualcosa in grado di inglobare più realtà: dal quartiere della città al paesaggio nel suo insieme.

I risultati complessivi perseguiti attraverso queste ricerche hanno portato a formulare l'ipotesi che il processo e le misure da adottare nell'ambito del progetto urbano dipendono dalle scale in esame, dalle temporalità proprie di ciascun attore, ma anche dalla diversità dei dispositivi messi in gioco per l'attuazione delle operazioni di trasformazione.

Al fine di esplorare questo rapporto tra le logiche degli attori²², le scale e le temporalità del progetto urbano, ai diversi gruppi di ricerca è stato proposto di indagare sulle seguenti quattro aree privilegiate: attori, logiche settoriali e progetto; politiche, logiche settoriali e progetti; progetto e sviluppo sostenibile; pratiche d'uso e progetti.

Ciascun gruppo di ricerca chiamato in causa, ha privilegiato una di queste aree, ma tutti si sono basati sulla realtà dei campi, hanno esplorato la domanda dei progetti e hanno fatto emergere la ragione delle forme dei progetti operati dalle differenti logiche di attori. L'apporto di queste ricerche è stato anche di ordine metodologico, perché queste modifiche indicano come dovrebbe essere preso in considerazione il materiale (spaziale) in rapporto con l'immateriale (il culturale e il sociale), per fornire un apporto nuovo al progetto urbano.

Per analizzare questi nuovi dati, è stato dunque necessario esplorarli a partire da più aspetti, attraverso l'intersezione delle nozioni, dei concetti e dei metodi provenienti da più discipline, in modo da approfondire la nozione di complessità come viene intesa e definita da ciascun attore. In tal modo, la composizione dei gruppi di ricerca si è basata, per la maggior parte dei casi, sull'apporto di differenti specialisti: paesaggisti, architetti, urbanisti, sociologi, filosofi, psicosociologi, ricercatori a diverso titolo, etc.; ha privilegiato i legami istituzionali dei ricercatori con i laboratori delle scuole di architettura, delle università, del CNRS; si è arricchita del contributo di professionisti con esperienza sul campo e pratica del progetto urbano.

La ricchezza degli approcci, dei processi e dei metodi adottati, così come la diversità dei soggetti coinvolti e dei campi di applicazione scelti nell'ambito di questo progetto di ricerca, hanno mostrato l'ampiezza che i termini di "scala" e di "temporalità" assumono nel progetto urbano. Tuttavia, malgrado le differenze, tali ricerche rivelano in particolare che il progetto urbano fa emergere molteplici "visioni del mondo". Il progetto come "visione del mondo" porta con sé la capacità non solo di prevenire i futuri usi (e conflitti) dei luoghi, ponendosi come luogo di negoziazione e di concertazione, ma anche di prefigurare il futuro stesso.

Ora, appare scontato chiedersi se quella visione del mondo, implicita o esplicita che fosse, abbia espresso realmente questa prefigurazione.

²² Gli attori sono tutti coloro che, a diverso titolo e in maniera differente per ciascun contesto, oltre che con l'utilizzo di pratiche, procedure e metodi diversi, sono chiamati in causa nella costruzione, descrizione e rappresentazione dello spazio della città. Un primo gruppo di attori è costituito dagli amministratori, dai tecnici di differenti strutture o servizi municipali, dagli architetti e dai paesaggisti, dai consulenti, dai mediatori. Tutti questi sono attori per eccellenza perché è da loro che viene la decisione politica di promuovere progetti, di realizzarli, di portarli a termine e, a volte, di rallentarli o annullarli. Accanto a questo primo gruppo d'attori istituzionali o di professionisti indipendenti, c'è un altro gruppo che, integrato o meno al processo di progetto, gioca a volte un ruolo catalizzatore nel rapporto con le decisioni politiche, ma che si esprime meno frequentemente sulle questioni formali o tecniche. Si tratta infatti degli abitanti, degli "utilizzatori", strutturati o meno collettivamente nel tessuto associativo. Infine esiste un altro tipo di partecipanti che gioca un doppio ruolo di attore e di attante: i ricercatori (in particolare dei laboratori universitari o delle scuole di architettura), attivi anche, per alcuni, come i cittadini coinvolti nella realizzazione dei progetti o ancora come "analizzatori" nel quadro delle loro funzioni (Tsiomis, 2007).

Secondo Tsiomis, indipendentemente dal campo privilegiato da ciascuna ricerca, essa ha contribuito a risolvere alcune questioni inesplorate e note non solo sull'analisi politica, ma anche, essendo in rapporto diretto con le rappresentazioni, sull'approccio antropologico e soprattutto di concezione architettonica ed urbana. Quest'ultima allora cessa di apparire come vestizione della politica o come semplice specchio del sociale e diventa essa stessa atto politico, sociale, tecnico e artistico che rivela la visione del mondo del progettista.

2.5 Il dibattito sulla nozione di progetto metropolitano

In Francia, da qualche anno a questa parte, il dibattito interdisciplinare e numerosi azioni di ricerca, vertono sulle questioni legate alla trasformazione del territorio metropolitano.

Nello specifico, il progetto di ricerca *"La métropole en projet. Identités et force structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole"*, condotto sotto la direzione di Cristiana Mazzoni, si basa sul concetto di spazio metropolitano considerato come elemento d'unione tra differenti approcci e legato ad altre nozioni come quella di scala, di tempo, di percezione, di dottrina e soprattutto di progetto. L'esperienza di dibattito e di confronto, condotto tra il 2008 e il 2009, all'interno de *l'Institut d'Etudes Avancées de Paris*, sul tema *"Paris Métropoles en miroir. L'Île-de-France comme région métropolitaine"* (Fig. 2.3, Fig. 2.4 e Fig. 2.5), ha determinato un proficuo scambio di vedute tra ricercatori e attori dei progetti alla scala metropolitana, attraverso un approccio pluridisciplinare ed internazionale. La ricchezza e l'apertura del confronto tra culture e discipline differenti ha permesso di comprendere a fondo la scommessa del progetto territoriale nell'articolazione tra le differenti scale della metropoli di oggi: la scala globale (macro) che interessa i territori urbani ed extra-urbani nelle loro divisioni e nelle loro connessioni; la scala intermedia delle città e dei quartieri e della loro integrazione/separazione amministrativa; la scala locale (micro) comprendente le forme costruite, il loro reciproco rapporto con gli spazi aperti e la loro integrazione nella rete infrastrutturale della regione. Tale esperienza ha fatto tuttavia emergere la difficoltà a pensare i territori metropolitani attraverso un approccio trasversale e interdisciplinare che permetta di capirne il carattere d'insieme in quanto risultato di una dialettica di contrasti in cui ciascuna entità ha un carattere e un ruolo specifico (Mazzoni e Tsiomis, 2011).

Nell'interpretazione della metropoli come di una città costituita da identità parziali, una città mondiale, per capire come procedere nelle definizioni e negli obiettivi del progetto metropolitano, occorre allora interrogarsi sul concetto di urbanità, su ciò che fonda radicalmente oggi la grande scala, sulle contraddizioni inerenti alla definizione stessa di territorio e di architettura della metropoli, sull'essenza e il carattere strutturante dell'insieme e delle parti.

La ricerca sviluppa tale tema attraverso due questioni: la figura del mosaico come struttura di progetto e la *gouvernance* urbana come forma di progetto metropolitano.

2.5.1 La figura del “mosaico” come struttura di progetto

Da quasi una trentina d’anni, momento in cui nasce l’emergenza della nozione di “progetto urbano” e del progressivo abbandono della pratica operativa funzionalista, la città contemporanea appare in una perenne situazione di “lavori in corso”, secondo una definizione attribuita da Maurizio Marcelloni. Ciò che emerge dal dibattito relativo a tale definizione è che la grande città contemporanea è chiamata a sviluppare una struttura spaziale totalmente differente da quella ereditata dal fordismo, con la sua divisione troppo restrittiva dei luoghi: di vita, del lavoro e del tempo libero, derivante da una distinzione netta tra il tempo della vita e il tempo del lavoro. La metropoli di oggi offre sempre più una miscelanea di funzioni nello stesso spazio, che sembra dare luogo, contro ogni forma di globalizzazione o di mondializzazione, per ciascun contesto territoriale, a diverse forme di urbanizzazione. Questa riflessione pone una serie di questioni in merito a quali strumenti concettuali permettano allora di definire la specificità spaziale della grande città contemporanea, o quali “figure di progetto” siano oggi operative sulla grande scala, o ancora come comprendere il ruolo dei diversi territori, ognuno con le proprie specificità, che la compongono.

La nozione di “figura di progetto”, condivisa dai ricercatori e dai tecnici, ma anche dagli attori politici, è lo strumento che permette di dare corpo agli scenari in trasformazione che definiscono la nuova rappresentazione di un luogo e che consente di stabilire un dialogo costruttivo durante le differenti fasi legate al processo di trasformazione dello spazio.

Nella definizione dello spazio metropolitano, la più grande difficoltà da sormontare oggi, come già detto precedentemente, sembra essere il divario tra le differenti discipline che si occupano della sua concettualizzazione e l’impossibilità di farle interagire nell’analisi e nella pratica operativa del progetto alla grande scala. Il passaggio dall’analisi e dall’elaborazione degli strumenti concettuali che tengono conto delle nuove dimensioni della questione urbana, alla fase della scrittura dei programmi, dell’elaborazione dei progetti e della definizione delle norme tecniche, è sempre problematica perché queste fasi restano troppo spesso separate tra loro. Tale separazione non ha permesso di cogliere a pieno la specificità e le carte vincenti dei differenti luoghi che compongono la metropoli contemporanea e di superare l’approccio dalla negatività dei vasti spazi senza nome, né forma, che disegnano i margini delle sue polarità urbane. Secondo Marcelloni, l’approccio più utile sarebbe quello di non leggere le connotazioni essenziali di questi spazi della metropoli contemporanea (la disaggregazione, la dispersione, la diluizione, etc.) solo come dei fattori negativi: occorrerebbe comprenderli attraverso un processo dialettico che permetta di fare emergere le loro specificità e le loro potenzialità di innovazione, fino a definirli come possibili punti di partenza per la riorganizzazione dei diversi territori (Mazzoni, 2009).

Le differenti discipline che si occupano dell'urbano potrebbero allora interessarsi a questo gioco dialettico e, nel loro dialogo e nella loro interazione, aiutare a definire spazialmente, alle differenti scale, i territori metropolitano e trovare per ciascun contesto e scala, le "figure" o le immagini spaziali che possono guidare l'analisi, e in seguito aiutare nella riflessione sulle norme e sugli strumenti operativi del progetto.

Nell'ambito di alcuni incontri organizzati da Marcelloni nel 2004 a Roma, ai quali hanno preso parte alcuni ricercatori francesi come François Ascher e Yannis Tsiomis, queste questioni sono state poste al centro del dibattito. Tra queste riflessioni emerge il punto di vista dell'urbanista Francesco Indovina, in merito alla definizione di "città diffusa" che è stata, per un certo periodo di tempo, utilizzata al livello dell'analisi urbana. Secondo Indovina, le differenti discipline che si occupano dell'urbano concordano nel sottolineare che la città contemporanea sembra non avere più dimensioni: la compressione del rapporto spazio-tempo, tende ad annullare le distanze e a darci l'illusione di vivere all'interno di un'unica grande città. In questa città "senza limiti", si dissolvono non solo i confini tra la città e la campagna, ma anche i rapporti tra centro e periferia. La geografia spaziale e umana permette di descrivere i nuovi "paesaggi" che hanno arricchito la conoscenza dei fenomeni territoriali: tra campagna e metropoli esistono differenti livelli di "compromissione" del territorio, differenti scale di trasformazione della campagna, considerando una scala che, in tutta evidenza, non può comprendere tutta la vastità del territorio. Per Indovina, la più grande illusione è stata quella di pensare di poter risolvere le molteplici questioni legate a questi spazi metropolitani ricorrendo alla nozione di "città diffusa" (Mazzoni, 2009).

Se da una parte, la città contemporanea appare dunque disgregata e dispersa, dall'altra, essa si definisce sempre più attraverso la presenza di polarità, di aggregazioni, di corpi territoriali che formano delle basi potenziali allo sviluppo di nuovi centri urbani e che rappresentano il fenomeno inverso della dispersione. In questo senso, da una decina di anni, è la metafora dell'"arcipelago" che appare come la più suggestiva e capace di definire, alla grande scala, il territorio metropolitano: la "città formata da più città". La figura dell'"arcipelago metropolitano" si riferisce a questa struttura territoriale nuova, definita da alcuni come "*hyperville*", contrapposta all'idea negativa di "città diffusa" antiurbana. Tale figura sottolinea la diversa intensità dei centri e dei poli di aggregazione che si confrontano gli uni agli altri e che si iscrivono in un territorio unitario anche se diversamente urbanizzato. Come viene sottolineato da Indovina, in tali agglomerati le esperienze dell'uomo della metropoli industriale e della metropoli fordista, legate ai tessuti compatti e ai tessuti dislocati e suddivisi in settori, non sono più isolate ma si mescolano e si confondono, e manifestano nuove forme di libertà di comportamento.

Tuttavia la figura dell'arcipelago, se considerata nella sua autonomia, si rivela alquanto inadeguata per esprimere tale compresenza di livelli e di esperienze, in quanto essa presuppone l'esistenza di settori ben delimitati all'interno di un

magma uniforme. Dai discorsi e dalle pratiche di progetto che si basano sulla figura dell'arcipelago, emerge la difficoltà a pensare lo spazio metropolitano in termini di strategie di progetto, capaci di integrare approcci "umanisti" e di articolare analisi di area vasta ad analisi di contesti limitati. Troppo legata ancora a un approccio funzionalista e positivista dello spazio, la figura dell'arcipelago dovrebbe interagire in modo dialettico con un'altra figura di progetto: quella del "patchwork" o del "mosaico". Questa immagine concettuale permette di identificare tutti questi territori che, nell'arcipelago, appaiono, tra i settori, come delle estensioni liquide e senza forma²³. Grazie alla coniugazione delle figure dell'arcipelago e del mosaico, è possibile dare un valore operativo al metodo che tende a definire, attraverso i "racconti delle parti di città", questi luoghi frammentati e discontinui che necessitano di essere relazionati a settori consolidati. La figura del mosaico, così come definita dai geografi, potrebbe allora accompagnare la riflessione sulla trasformazione di queste parti di città nel terreno di indagine e, nello stesso tempo, nel fondamento del progetto urbano.

La figura del mosaico permette dunque all'architetto-urbanista di rappresentare tale concatenamento come una messa in dialogo di settori in trasformazione e di settori consolidati, dislocati o diffusi attraverso una riflessione sulle nozioni di limite, di soglia, di spessore, d'interfaccia. Essa può aiutare a scoprire il senso o il significato nascosto delle nuove realtà urbane, a riscoprire il carattere profondo di certi spazi senza considerare negativamente la loro perdita di unità e la loro differenza. Essa può permettere di definire certe parti incongrue e senza nome come veri "luoghi", dotati ciascuno del proprio particolare "genio". All'interno dei quartieri, i limiti o le soglie tra le varie parti del mosaico possono essere raffigurate dalle reti dei percorsi che introducono il movimento a carattere lento e che possono dare un nuovo senso alla pratiche di vita tra gli spazi pubblici e collettivi. Alla grande dimensione, le reti di trasporto di diverso tipo potrebbero permettere all'insieme dei territori di essere pensati come parti di un sistema unitario. Attraverso la figura del mosaico, le reti fungerebbero da legante non solo tra le diverse isole di quartiere ma anche tra le diverse isole metropolitane o tessere di territorio. Esse potrebbero essere lette come elementi che creano delle relazioni attraverso forme spaziali pensate sotto il loro aspetto di limite, di bordo, di figura o figurazione.

2.5.2 La *gouvernance* urbana come forma di progetto metropolitano

Negli ultimi anni, il dibattito sul "progetto metropolitano" ha trovato nella città di Parigi un terreno di sviluppo interessante, legato a due assi convergenti: il primo asse, centrato sulla costruzione di "Paris Metropoli", ha visto come protagonista la regione Ile-de-France e i diversi comuni, con i propri piani di sviluppo alla scala regionale (SDRIF) e alla scala locale (SCOT e progetti localizzati); il secondo asse, centrato sulla "Grand Paris", ha visto come protagonisti lo Stato e i dieci gruppi di progettisti selezionati in risposta alla *Consultation Internationale du Grand Paris*(s).

²³ I teorici di questa figura spaziale sono i geografi o gli urbanisti come Edward Soja o Klaus R. Kunzmann, che hanno raffigurato i nuovi territori metropolitani attraverso un concatenamento di elementi di svariata configurazione e importanza.

Sullo sfondo di questo dibattito, si delinea la questione del rapporto tra architettura e città alla grande scala e, implicitamente, la questione del rapporto tra piano e progetto. Il conflitto tra piano e progetto deriva dal conflitto tra gli oggetti stessi del piano e del progetto, di cui le diverse discipline che si occupano della città si sono impadronite: nelle traiettorie di tali discipline la scala dell'uno si confronta con scala dell'altro e tale distorsione è strumentalizzata dal potere. Il problema che si pone è come poter superare tale contraddizione inerente la geografia degli interessi rispetto alla geografia dei territori. Nella storia dell'urbanistica, il progetto ha partecipato alla strategia degli uni e degli altri, ha incluso visioni economiche, geografiche, sociali e dunque non si è posto unicamente come una traduzione di desideri personali o un'astrazione arbitraria della realtà. Come può dunque il progetto metropolitano, quanto il piano, essere concepito come un discorso politico "trasfigurato", che superi le contraddizioni dell'attuale "micropolitica"?

Nell'ambito del seminario "La *gouvernance* metropolitana", tenutosi a Roma nel 2002 e organizzato da Maurizio Marcelloni, è emersa l'opposizione tra il termine "*gouvernance*" e il termine "pianificazione" dal momento che il primo termine esprime una nuova relazione dialettica tra il progetto e la sua gestione. Nello specifico, l'atto di pianificare rinvia alla pratica operativa, in cui vi è una separazione tra la fase della predisposizione del progetto e la sua applicazione, quest'ultima gestita per lo più dall'amministrazione pubblica senza vera partecipazione né da parte degli autori del progetto, né da parte della cittadinanza. Il principio della *gouvernance* urbana mette piuttosto in evidenza l'influenza reciproca delle due fasi e mira a integrare e gestire sia la temporalità breve, quella della pianificazione, sia la temporalità lunga, quella delle scelte politiche e strategiche.

A partire da queste considerazioni, la *gouvernance* metropolitana, si pone oggi come un campo di studio fondamentale, quello del legame tra la "filosofia" e l'"azione", tra i progetti dei territori e la loro gestione. Attraverso la congiunzione tra le due *élites* (politiche e scientifiche), essa deve essere associata ad un progetto spaziale e societale comune per l'insieme dell'agglomerazione.

Secondo Albert Lévy, la novità più importante in merito alla *gouvernance* metropolitana come forma di progetto, risiede nella ricerca di un consenso tra l'insieme dei soggetti interessati (gli attori istituzionali, gli sponsor, i realizzatori e i gestionali, gli utilizzatori) e dunque la costruzione del progetto attraverso una modalità concertata. Attraverso la "concertazione", il progetto diventa l'occasione di confronto tra l'insieme dei conflitti che animano la città, così come di una gestione delle differenti temporalità urbane: la temporalità tecnica, la temporalità politica e la temporalità sociale.

Come emerso dagli studi condotti da Yannis Tsiomis e Volker Ziegler su alcune città francesi (Tsiomis e Ziegler, 2007), il progetto metropolitano si costruisce nel tempo come espressione di un lungo confronto tra i differenti contesti geografici e con le differenti componenti istituzionali e sociali alle quali si indirizza. La forma di *gouvernance* e di progetto più innovativa è quella che si basa su tre concetti: gli attori, le scale, e le temporalità. Questa nozione consente di lavorare su e a partire

da questi tre concetti, tenendo conto della differente comprensione del progetto da parte dei diversi attori in gioco. La questione centrale è allora quella dell'accettazione di tale complessità delle culture urbane e delle culture del progetto che intervengono nelle differenti fasi del progetto e che corrispondono ad un'immagine del territorio non solo come una "costellazione" o un "arcipelago", ma anche come un "mosaico" o un "patchwork" di istituzioni e di personalità influenti.

L'esperienza progettuale del *Grand Paris* ha mostrato come alcuni progetti hanno saputo "raccontare" il territorio e descriverlo come un'entità composta da più spazi, ciascuno con il proprio carattere e le proprie particolarità. L'architettura del territorio metropolitano sembra delinearci così attraverso l'utilizzo del progetto come "racconto" di uno spazio alla grande scala, che appare sotto la forma di un mosaico, e la cui valenza è sia morfologica, che topologica, geografica, sociale e politica.

Posto in questi termini, il progetto metropolitano si pone come un continuo andirivieni tra suggestioni che derivano dal territorio ed interpretazioni che si proiettano verso il futuro, basandosi su un approccio induttivo che si allontana dall'insieme di teorie e regole normativo/cognitive che propongono un pensiero deduttivo sulla forma urbana. E ciò avviene attraverso un confronto di più culture metropolitane che danno vita a un racconto in divenire che sostituisce ogni forma spaziale definita a priori. Se la *gouvernance* metropolitana esprime la nuova relazione dialettica tra il progetto e la sua gestione, come già accennato, essa dovrebbe poter gettare le basi per permettere, al di là delle diverse forme di potere sul territorio, tale costruzione narrativa. Una costruzione narrativa che esprima nello stesso tempo l'unità e la molteplicità dei luoghi, il loro valore umanista, e la possibilità di inserirli in un mosaico ricco di significazioni (Mazzoni e Tsiomis, 2011).

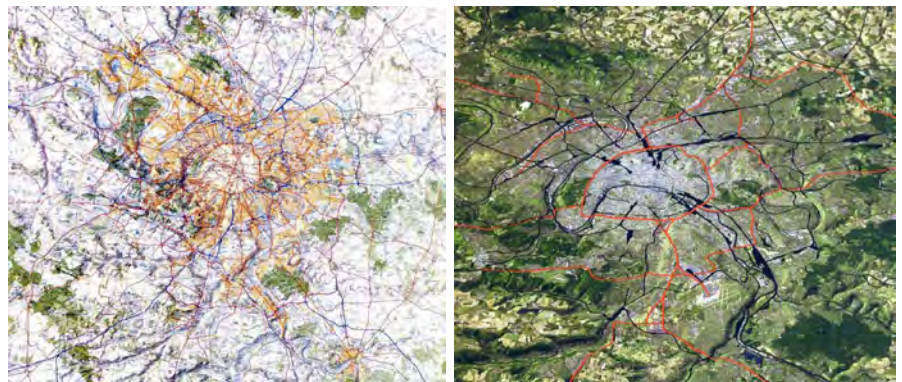


Fig. 2.3 e Fig. 2.4 – *Paris-Métropole*:
il suo rilievo e i suoi assi di mobilità fluviale, viaria e ferroviaria



Fig. 2.5 – Vista satellitare di *Paris-Métropole* al livello dell'agglomerato denso

2.6 Conclusioni

Nel tentativo di delineare l'evoluzione del dibattito teorico-disciplinare, in Italia e in Francia, è emerso che se la teoria tipo-morfologica, in Italia, ha dimostrato la sua debolezza nell'ambito della composizione architettonica e comunque con scarse ricadute operative nel campo della progettazione urbanistica, in Francia ha assunto un ruolo specifico nell'analisi urbana, apportando alcuni originali contributi tra i quali la riscoperta del "tempo" come fattore determinante nella costruzione della città. Tra i contributi più interessanti portati avanti dagli studiosi francesi, tra cui in particolare Pierre Pinon, vi è una chiarezza di vedute e riflessioni sulla nozione di "composizione urbana".

Essa, da un punto di vista teorico, appare indispensabile alla pratica del "progetto urbano" che, nel contesto francese, viene caratterizzato da una totale autonomia sia dalla pianificazione e dall'urbanistica regolamentare, che dall'architettura come singolo intervento edificatorio. Nonostante le difficoltà dei vari addetti ai lavori a riconoscersi in un unico dispositivo concettuale, è interessante il contributo fornito da René Tabouret, che lo articola secondo due assi definiti rispettivamente come "asse morfologico" e "asse processo", corrispondenti a due suoi fattori caratterizzanti: l'organizzazione degli spazi e la capacità di modificazione e di adattamento nel tempo.

La riflessione condotta in Italia sull'autonomia e l'identità dell'urbanistica, ha fatto emergere un uso della locuzione di progetto urbano, ancora fortemente legata agli strumenti urbanistici, mostrando come la legittimazione del progetto urbano come tecnica autonoma e strettamente correlata è stata condotta non senza difficoltà ed incertezze. Un interessante spunto, che offrirà alcuni elementi di riflessione e di azione nel campo del progetto urbano, è offerta dall' "urbanistica dei tempi o urbanistica temporale" che, attraverso il concorso di azioni di natura temporale e di azioni di natura spaziale, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali degli usi, costituisce un nuovo strumento per l'urbanistica di tradizione prettamente spaziale.

Nel contesto francese, le politiche temporali assumono un carattere meno pervasivo rispetto al modello italiano, ma in compenso emerge il dibattito sul progetto urbano, dove l'attenzione nei confronti della dimensione temporale assume una portata sempre maggiore, confermata da alcuni interessanti contributi come quello di Yannis Tsiomis che ha messo in relazione il progetto urbano con tre concetti fondamentali: gli attori, le scale e le temporalità.

In Francia, il dibattito degli ultimi anni verte sulle questioni legate alla trasformazione del territorio metropolitano e sulle modalità attraverso le quali definire non più il progetto urbano, ma il progetto metropolitano, il che presuppone una reinterpretazione del concetto di urbanità, cioè di ciò che fonda radicalmente oggi la grande scala.

In sintesi, nell'ambito di queste riflessioni, emerge chiaramente come la pratica del progetto urbano abbia trovato in Francia un terreno più fertile di sperimentazione, volto alla definizione di una disciplina autonoma tanto dall'urbanistica, quanto dall'architettura. Non si può dire lo stesso per l'Italia in cui la legittimazione del progetto urbano ha trovato maggiori difficoltà in quanto più legato agli strumenti urbanistici. È però in Italia che emerge un filone dell'urbanistica, noto come urbanistica temporale, che acquista un ruolo sensibilmente più pervasivo che nel caso francese.

L'aver posto come obiettivo il continuo confronto tra le riflessioni e le esperienze che si sono concretizzate nel panorama italiano e francese, con tanti punti in comune, ma soprattutto con le loro numerose specificità, ha consentito di convergere verso un concetto di progetto urbano, o di progetto metropolitano così come emerso dalle più recenti ricerche, a prescindere dalla scala di riferimento, che si rivela, tuttavia, estremamente complesso.

Esso non si pone come una procedura, ma, come direbbero i francesi, come una *"démarche"* e cioè, non semplicemente come singolo atto, ma come un modo di affrontare e risolvere un problema della città o metropoli, che non utilizza il progetto di architettura contenente l'unità di concetto, di tempo e di luogo (Devillers, 1996), ma un altro strumento che ha come campo di intervento la città. Opera collettiva per antonomasia, essa si pone come sede di confronto-scontro tra una quantità innumerevoli di attori e si sviluppa secondo la quarta dimensione, il tempo, da intendersi sia nel senso che l'esperienza di chi la vive è fortemente influenzata dal movimento nel tempo, sia nel senso che essa appartiene ai tempi lunghi della storia.

Utilizzare l'approccio del progetto urbano, o metropolitano che dir si voglia, significa occuparsi dunque delle relazioni e non degli oggetti e affrontare la questione in modo dinamico e relativamente reversibile. Significa avere un approccio "adattivo", in grado di trovare la giusta soluzione volta per volta, piuttosto che ricercarla in strategie applicative di concetti astratti rispetto all'oggetto, il territorio urbano. In questo senso, esso non può essere considerato come una risposta universale ed univoca, ma può essere soltanto una delle possibili risposte alle questioni che riguardano le permanenze e le trasformazioni che in essa si possono operare.

Approfondimenti
2.0 La cultura del progetto urbano contemporaneo

01. L'eredità dell'analisi tipo-morfologica in Italia

Ciò che appare fin dall'inizio strano ed interessante al tempo stesso è che per lunghi anni in Italia l'"invenzione" dell'analisi urbana, cioè la costruzione della teoria tipo morfologica (Fig. 2.6 e Fig. 2.7), non conduce in maniera diretta all'architettura urbana e al progetto urbano, così come è avvenuto in Francia, ma intraprende un percorso diverso, sebbene complementare.

Nel 1960 a Gubbio un gruppo di amministrazioni comunali, di intellettuali e uomini politici organizza un convegno sulla salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici nel corso del quale viene elaborato il documento che avrebbe preso il nome di "Carta di Gubbio", dal nome della città che ospitò l'incontro e che rappresenta proprio l'inizio del nuovo percorso cui si faceva riferimento. Si tratta, dunque, dell'emergere in modo strutturato della "questione dei centri storici" il cui impatto nell'intero dibattito culturale e disciplinare, ma anche nella pratica dell'urbanistica e nella formazione, sarà tale da poter affermare che anche le caratteristiche assunte dalla questione dell'architettura urbana e del progetto urbano in Italia negli anni recenti sono fortemente influenzate da essa.

Il quadro politico-culturale che comincia a comporsi in Italia è assolutamente propizio per l'affermazione, in campo professionale, dell'analisi urbana come strumento di pianificazione e apre una prospettiva che, nel lungo periodo, sarà molto feconda di risultati soprattutto dal punto di vista qualitativo, e che caratterizzerà già da allora la politica di rinnovo urbano italiana in modo sostanzialmente diverso rispetto alle analoghe contemporanee politiche di *renovation urbaine* o di *urban renewal*, nel resto dell'Europa. Nonostante ciò il prevalere nel dibattito di alcune posizioni piuttosto che di altre e la grande importanza attribuita all'aspetto politico e istituzionale della questione, costituiranno un freno per l'evoluzione dei concetti contenuti già nella Carta e per l'adozione di strumenti d'intervento sulla città esistente nel suo complesso, che a essi facevano riferimento.

Nella prevalenza della posizione "conservazionista", come la definì Bruno Gabrielli, sta il difetto della questione urbana in Italia, schiacciata tra le lotte politiche per ottenere un rinnovato quadro normativo, per amministrare l'urbanistica, da un lato, e la perplessità (a volte il rifiuto) degli urbanisti di considerare dentro il loro ambito disciplinare l'innovazione introdotta da Muratori che, sebbene non se ne faccia mai il nome, potrebbe semmai essere il bersaglio delle accuse di accademismo che, non di rado, venivano lanciate anche da coloro che stavano conducendo la battaglia per i centri storici (Gabrielli, 1992).

L'importanza della Carta di Gubbio da cui è partita questa riflessione è, tuttavia, fondamentale e infatti, fin da allora, ci si rese conto che con essa veniva posta *"la prima pietra per una nuova impostazione dei problemi urbanistici che fa perno sulla città antica con la sua concretezza e singolarità"* (Samonà, 1960) superando la visione di Piccinato cui comunque il nuovo approccio deve, probabilmente, non poco.

Come si vede fin dai primi anni '60, gli aspetti innovativi e interessanti della questione e i limiti sono tutti presenti e rimarranno a caratterizzare il problema fino ai nostri giorni. Tra i primi la decisa affermazione dell'analisi storica urbana con i suoi strumenti tipologici e morfologici, ma anche sociologici ed economici come strumento fondamentale di una corretta pianificazione urbanistica. E ancora la scoperta del centro storico come patrimonio anche economico il cui riuso oltre che essere operazione culturalmente sostenibile, è anche economicamente conveniente. Tra i secondi, la responsabilità pressoché esclusiva del recupero affidata all'ente pubblico, il trinceramento dietro posizioni di conservazione a tutti i costi anche a rischio di contraddire perfino le premesse culturali di tale processo, la incapacità di redigere strumenti efficaci.

Tali aspetti positivi e negativi producono effetti su due diversi fronti: i primi, prevalendo sul piano culturale rispetto alle posizioni estetizzanti, diventano ben presto elementi diffusi e perfino canonici sia della formazione dei tecnici della pianificazione che della strumentazione urbanistica di migliore qualità; i secondi, la cui influenza si ripercuote sugli aspetti operativi, sono causa della mancanza di consequenzialità tra analisi e progetto, della sostanziale rinuncia a risultati concreti in cambio di posizioni di 'testimonianza', della contemporanea deriva cui viene lasciata la città consolidata non storica e le periferie. Predomina, in quella fase, una sorta di ammissione di incapacità attuale di "produrre città" che conduce a considerare la città contemporanea irrecuperabile per quanto riguarda rappresentatività e vivibilità, per esempio e, di conseguenza, abbandonata a se stessa, per rifugiarsi nella città fatta da altri in altre epoche e alla quale si riconosce una superiorità indiscutibile.

Queste riflessioni sul dibattito culturale, però, non devono far dimenticare un grande risultato che il movimento per la tutela dei centri storico-artistici ottenne sul finire degli anni '60: il riconoscimento, con la Legge Nazionale L. 6 Agosto 1967, n. 765 del centro storico come zona territoriale omogenea votata prevalentemente alla conservazione. Si tratta di un risultato di grandissimo rilievo il quale tuttavia, per i limiti di cui si sta parlando, avrà nei decenni e fino a oggi una interpretazione prevalente di vincolo passivo tale, cioè, da limitare i danni (sostituendo a quelli prodotti dalla trasformazione legale, quelli derivanti da trasformazione abusiva o dall'abbandono), ma non da avviare, se non di rado, un riuso dei quartieri antichi consapevole e inserito nelle dinamiche urbane complessive.

Dal punto di vista metodologico vi è un uso sistematico dell'analisi morfologica e tipologica in stretta relazione con la suddivisione proprietaria del suolo, con l'obiettivo di individuare caratteristiche quantitative e qualitative delle diverse forme di degrado cui il centro storico è soggetto, da quello edilizio (in termini di cattiva conservazione e inadeguatezza del patrimonio esistente), a quello demo-economico e funzionale, a quello legato ai problemi dell'accessibilità e della mobilità.

L'obiettivo principale, che è quello della conservazione della struttura sociale e demografica nel quadro di un riposizionamento della funzione urbana e territoriale del centro storico, è ancora fortemente influenzato dalla cultura politica dell'epoca, ma appare sufficientemente immune da eccessivi ideologismi che altrove erano dominanti.

Le vicende appena raccontate mostrano come l'"invenzione" dell'analisi tipo morfologica, se da un lato ha degli immediati e perduranti riscontri nell'attività professionale e nella produzione disciplinare italiana, dall'altro, per ragioni a essa esterne, trova a lungo riscontro solo in una parte dell'attività urbanistica, quella relativa al recupero dei centri storici e non in quella parte, altrettanto importante, del ridisegno urbanistico di pezzi di città a vario titolo "deboli" (Nigrelli, 1999). Quando questa presa di coscienza avverrà, avrà avvio quella fase che è stata chiamata della terza generazione dell'urbanistica.

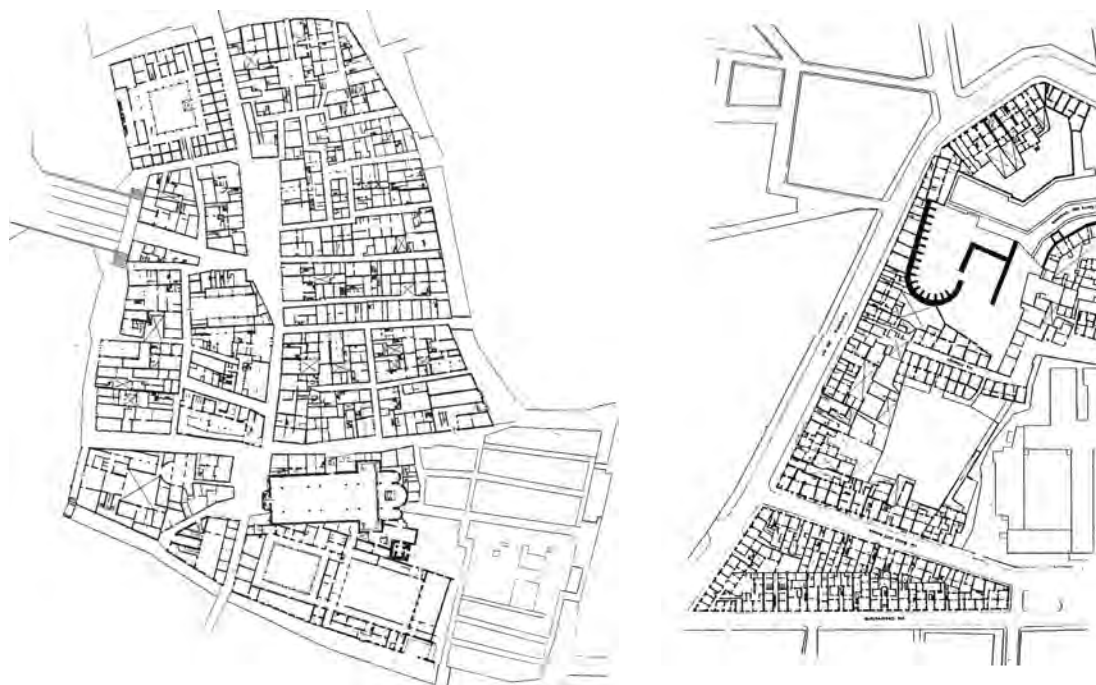


Fig. 2.6 e Fig. 2.7 – Le analisi tipo - morfologiche: il quartiere di San Bartolomeo a Venezia (a sinistra) e il quartiere Antico Cordo a Catania (a destra)

02. La terza generazione dell'urbanistica in Italia

Il tentativo di individuare le caratteristiche comuni a tutta una serie di piani che, autonomamente, cominciano ad affrontare delle problematiche inedite e di spiegare quali fossero le cause di questo rinnovamento di fatto dell'urbanistica è attribuibile, seppur con diverse caratteristiche, principalmente all'opera di Bernardo Secchi e di Giuseppe Campos Venuti. La proposta di lettura della recente storia urbanistica italiana, che conduce a una tale definizione, ha avuto un grande successo al punto da poter essere oggi considerata pressoché "canonica", ma deve questa sua diffusione alla risonanza datale dalla rivista "Casa-bella" più che a una monografia, la quale, peraltro, fu pubblicata dopo qualche anno (Nigrelli, 1999).

128

Campos propone una periodizzazione dell'urbanistica italiana di tipo non tradizionale, cioè non basata sulla definizione di precisi intervalli di tempo che individuano uno o l'altro periodo, ma sulla ricerca di quelle caratteristiche fondanti e condivise da alcuni piani che testimoniano di un certo approccio con la città in una data fase della storia di quella città. Può avvenire, pertanto, che fra le tre generazioni di piani di una città, tradizionalmente pianificata, e le corrispondenti tre generazioni di piani di una città abitualmente poco incline alla pianificazione e al rispetto delle regole, intercorrano lassi di tempo anche non indifferenti. Una periodizzazione di tale genere, evidenzia la differente filosofia dei piani, il taglio diverso, ma soprattutto rende conto del ruolo e degli obiettivi che all'urbanistica si attribuiscono in un luogo in una data epoca storica, oltretutto del rapporto che una data società (e in particolare la classe dominante) intrattiene con la città nel medesimo periodo.

Di una nuova generazione di piani aveva già parlato proprio Secchi nel 1983 individuando, nella necessità di confrontarsi con un territorio urbano per lo più già definito, il nuovo panorama in cui la disciplina si stava muovendo (Secchi, 1983). Questo nuovo quadro derivava dall'esaurirsi delle prospettive di crescita indiscriminata che implicava la rideterminazione degli obiettivi dei piani e un'"attenzione ai luoghi", tra i quali si sarebbero dovute operare delle selezioni.

Un tale sviluppo è solo in parte conseguente alla situazione, per molti versi inedita, che caratterizza le città italiane dopo la grave crisi petrolifera del 1973 e la violenta e improvvisa presa di coscienza di massa della finitezza della risorse. I fattori che influirono furono senz'altro: la profonda ristrutturazione della società italiana nel suo complesso e la crescente attenzione ai temi della tutela dell'ambiente che condussero ad una situazione caratterizzata dal crescente peso delle aree dismesse di origine prevalentemente industriale; i fenomeni di espulsione degli strati deboli della popolazione dai centri delle città conseguenti alla loro selvaggia terziarizzazione; un rinnovato interesse per i mezzi di trasporto pubblico legato anche alla crescita dei problemi di inquinamento acustico e atmosferico; una crescente richiesta di verde e attrezzature per il tempo libero nella città consolidata; una altrettanto pressante richiesta di attrezzature terziarie in periferia.

Campos, introducendo in modo più sistematizzato la suddivisione dei piani per generazioni, distingue tra una prima generazione di piani postbellici, "del primo ordinamento urbano", la cui principale finalità è quella di stabilire un minimo di regole che possano guidare la galoppante crescita urbana; una seconda generazione, "dell'espansione urbana", che è costituita dai piani della razionalizzazione e della dotazione dei servizi sociali; una terza generazione "della trasformazione urbana" che è costituita dai piani che si devono confrontare con la città esistente e i problemi con essa connessi (Nigrelli, 1999). La questione fondamentale è quella del "tema": dentro le generazioni vengono collocati piani che utilizzano metodi differenti, che implicano diverse scelte anche ideologiche, ma che hanno in comune il porsi certe questioni. Così tra i piani della prima generazione vengono distinti quelli "accademici" e quelli "razionalisti", che tentano l'applicazione dei principi della Carta d'Atene; tra quelli della seconda generazione vengono collocati sia i piani "razionalizza tori", che non prendono apertamente posizione contro la struttura immobiliare, sia i piani "riformisti" che si pongono il problema di contrastare lo strapotere contrattuale degli intestatari delle rendite urbane. Proprio nell'ambito dell'urbanistica "riformista" Campos colloca i piani della terza generazione, quasi fossero uno sbocco naturale di quell'approccio che aveva condotto a battaglie (più politiche che disciplinari) per la dotazione, uniformemente distribuita sul territorio comunale, delle attrezzature sociali pubbliche, per la non segregazione delle classi lavoratrici rispetto a quelle più abbienti (integrazione dei quartieri di edilizia pubblica), per la tutela dei centri storici dagli incombenti sventramenti. I piani della terza generazione sviluppano le riflessioni sulla qualità urbana che erano state precedentemente interpretate in un'otti-

ca meramente quantitativa, di dotazione minima di standard, per puntare con decisione a una qualità urbana più immateriale. Essi prendono atto del fatto che *“sono finite le grandi spinte che per oltre un ventennio hanno fatto saltare, per gli interessi in gioco, ogni possibilità di pianificazione reale, facendo individuare nella crescita indiscriminata anche i valori dello sviluppo e del benessere (e nell’urbanistica una scomoda modalità frenante) scatenando ogni amministrazione in una competitività giocata sulla massima offerta di suoli”* e prendono atto che *“il piano urbanistico che avrebbe dovuto controllare lo sviluppo in apparente contrapposizione con gli interessi locali, non ha quasi più nulla da frenare; al contrario ha da individuare nuove occasioni di sviluppo, nuove potenzialità da costruire attorno al tema della qualità”* (Marcelloni, 1985).

Queste potenzialità non sono uniformemente diffuse. Ecco perché la caratteristica fondamentale che rappresenta l’originalità dei piani di terza generazione sta nel fatto che *“questi si presentano chiaramente come strumenti di una azione differenziata, cioè indirizzata con intensità diseguale sui diversi contesti del territorio comunale. I nuovi piani indicano esplicitamente quali funzioni e aree assumeranno una funzione strategica nella trasformazione del sistema urbano; mentre per il rimanente tessuto, insediato e non, viene applicato un metodo di gestione urbanistica meno apertamente mirato, non essenziale anche se omogeneo al processo di trasformazione. Non è tanto una questione di priorità temporali, quanto una indicazione di priorità qualitative: che potranno anche essere ritardate nel tempo, ma che, quando arriveranno, daranno un apporto decisivo alla trasformazione prefigurata”* (Campos Venuti, 1987).

L’urbanistica della terza generazione si inserisce pertanto in quel più ampio movimento di rinnovamento che coinvolge l’Europa dalla metà degli anni ’70 in poi, ma assume, per la specificità della situazione nazionale, i caratteri di prodotto dello scontro culturale tra i fautori della pianificazione come unico metodo di gestione corretta della città e del territorio, e i sostenitori della deregulation. Per essere più precisi è la risposta dei pianificatori a una nuova domanda della società cui altri pensano di rispondere con la deriva liberistica senza controllo.

Quello che colpisce di tutto il dibattito sui piani della terza generazione, se paragonato ai dibattiti sviluppatasi in Francia, è il taglio totalmente diverso delle riflessioni. Se in Francia si procede verso un approfondimento da un lato dell’elaborazione culturale e dall’altro delle tecniche, in Italia, il livello si mantiene molto più sul piano ideologico, sul ruolo del piano nella società contemporanea, anche quando si tratta di descrivere alcuni strumenti urbanistici.

In realtà i due insieme confrontati, quelli delle riflessioni francesi sulla composizione urbana e sul progetto urbano, e quelli del dibattito italiano sui piani della terza generazione non sono omogenei, non solo perché i protagonisti sono da un lato architetti (o meglio “progettisti urbani”) e dall’altro urbanisti, ma anche perché del tutto diversa è, come è stato già detto, l’impostazione culturale. In Italia l’attenzione non si concentra sulla città come fatto fisico, ma sullo strumento generale, il piano comunale, come sede in cui vengono operate le scelte per la città e nella quale, pertanto, si confrontano le differenti politiche urbane; per questo motivo l’attenzione sul prodotto degli strumenti, in primo luogo attuativi, è molto inferiore e non si sviluppa un dibattito come quello francese.

La differenza di oggetto e la conseguente differenza di scala derivano, secondo il parere di Fausto Carmelo Nigrelli, dalla particolare situazione politico istituzionale e culturale in cui l’Italia si viene a trovare a partire dall’inizio degli anni ’80: *“in relazione alla gestione del territorio emerge la mancanza di una base comune, condivisa e non discutibile, a partire dalla quale elaborare le ipotesi di sviluppo; più esplicitamente, non tutti riconoscono la necessità della pianificazione e non tutti, di conseguenza, riconoscono a uno strumento, il piano, la sua essenzialità al di là dei contenuti, dell’impostazione che a esso può essere data”*. Pertanto gli sforzi degli urbanisti in questa fase storica negativa per l’urbanistica italiana restano concentrati sulla difesa della legittimità dello strumento e, per questo, restano spesso ancorati a posizioni, appunto, ideologiche, perpetuando così una delle caratteristiche tipiche dell’urbanistica italiana che, in occasione del Congresso 1983 dell’INU, aveva spinto Secchi a rimproverare gli urbanisti italiani per avere *“sempre seguito una particolare strategia culturale e politica che li ha portati a rappresentare la propria attività come tesa a dare soluzione a problemi che riguardano la società nel suo complesso”* (Secchi, 1983b).

A partire dal 1987 fino al 1993, si assiste ad una sempre maggiore perdita d’importanza della questione morfologica che, riconosciuta come fondamentale all’inizio proprio perché la pianificazione di nuovi insediamenti non più periferici, marginali all’aggregato urbano, ma interni ad esso, propone con forza il tema, trascurato nel passato, dell’integrazione con il tessuto della città esistente, a qualche anno di distanza viene ricordata solo come occasione per fornire copertura culturale alla *deregulation*.

03. Il dibattito sul progetto urbano in Italia

La crisi petrolifera del 1973 rappresenta il momento in cui, per l'impatto avuto sull'intero paese e non più solo sulla comunità scientifica in parte già orientata a una lettura più critica della modernizzazione del XX secolo, la strada intrapresa dallo sviluppo industriale due secoli prima cambia direzione e velocità dando inizio a quel processo di maturazione della coscienza di massa per la finitezza delle risorse e per ogni forma di economia che, in ultima analisi, conduce alla rifondazione dell'intero pensiero occidentale ed europeo sulle basi della compatibilità.

130

Nonostante non furono in molti a cogliere immediatamente l'essenzialità di tale cambiamento, né a livello politico, né culturale, né tantomeno nell'ambito della disciplina urbanistica, tuttavia il processo era stato avviato nonostante in Italia la discussione, in materia urbanistica, vertesse esclusivamente sulle leggi per la casa e per il regime dei suoli che furono promulgate proprio nel corso degli anni '70. E' certamente a causa della durezza dello scontro tra sinistra e destra attorno a queste questioni, che il ripensamento dell'urbanistica in funzione della nuova situazione strutturale mondiale e italiana in particolare, compare con qualche anno di ritardo.

Un tale ritardo sembra ancora più evidente se si osserva che invece il dibattito sulla questione "postmoderna" fu in Italia contemporaneo a quello sviluppatosi, altrove, in Francia e negli Stati Uniti in particolare. Sfolgiando i numeri della rivista "Alfabeta" emerge il dibattito tra moderno e postmoderno: nei numerosissimi articoli si affronta, tra le altre, la questione dell'architettura postmoderna (considerata piena di *humor* e ironia dai benevoli e *pastiche* da coloro che non la apprezzano), ma non si fa cenno allo stato della città e delle discipline che della produzione della città si occupano, di fronte alla perdita di credibilità dei "grandi racconti", di fronte al nuovo "*stato della cultura dopo le trasformazioni subite dalle regole dei giochi della scienza, della letteratura e delle arti a partire dalla fine del XIX secolo*" e conclamatasi all'inizio degli anni '70 (Nigrelli, 1999).

Tuttavia, è grosso modo nello stesso periodo che cominciano a comparire le prime riflessioni sul nuovo quadro nel quale l'urbanistica doveva essere inserita: a occuparsene è, fin dall'inizio degli anni '80, Bernardo Secchi, titolare di una rubrica su Casabella e, poi, direttore di Urbanistica. Fin dai suoi primi articoli per la rivista di Gregotti, così come nei primi editoriali per quella dell'INU, Secchi affronta senza indugi la questione, sviluppando un ragionamento che mira al superamento delle forme tradizionali con le quali si è concretizzata l'urbanistica in Italia.

L'ottica di Secchi è nella prima fase marcatamente "continuista", nel senso che tende a "*utilizzare, per quanto possibile, le sollecitazioni poste dalla nuova area problematica entro un processo di accumulazione del sapere urbanistico, piuttosto che per la modifica di un paradigma*" (Secchi, 1986a), pur tuttavia alcune questioni importanti e innovative che verranno sviluppate negli anni successivi vengono già affrontate.

Tra i primi punti di crisi del sistema a cascata, tipico dell'urbanistica di matrice razionalista, è proprio la sua incapacità di fornire risposte alle domande provenienti da una società in via di complessificazione, nella quale gli attori delle trasformazioni urbane si moltiplicano; al tempo stesso la difficoltà di dare risposte efficaci e in tempi accettabili alla crescente domanda di qualità urbana, nella sua accezione più generale, è diventata manifesta così come si è universalizzata una crescente insofferenza verso regimi puramente vincolistici dimostratisi insufficienti a garantire la produzione di città.

Fin dal 1982 Secchi propone l'architettura urbana come possibile soluzione al problema. La questione tuttavia rimane sul piano generale nel senso che non approda all'approfondimento dei concetti di architettura urbana prima e progetto urbano, poi, ma fa riferimento piuttosto alla rottura epistemologica provocata dalla nuova situazione in cui l'esistente è diventato patrimonio, non con l'intenzione di trovare una rapida soluzione operativa, quanto piuttosto con quella di avviare un confronto culturale. Così, in quella prima fase, si analizza il nuovo strumento ancora una volta dentro il discorso della rendita, o meglio, di una più completa definizione dell'"economia posizionale" basata su valori qualitativi oltreché quantitativi.

Secchi pone contemporaneamente diversi problemi: quello della necessità di nuove tecniche, quelle del progetto di architettura urbana; quello dei nuovi contenuti che il piano deve avere; quello dei rapporti tra l'urbanistica e l'architettura. Il tutto viene inquadrato in una struttura logica che ritiene sempre e comunque valida la scelta del piano come strumento indispensabile per una gestione corretta del territorio urbano ed extra urbano, capace di prefigurare la promessa di ciò che diventerà una città. È questa la posizione della rivista Casabella che, come ha ricordato dieci anni dopo il suo direttore, Vittorio Gregotti, dando ampi spazi a queste e ad altre riflessioni, *“voleva innanzitutto riaffermare l'importanza dell'interazione tra i due approcci, cioè il valore del piano come contenuto importante anche se certo non unico del progetto di architettura e di quest'ultimo come prova concreta del valore di quello”* (Gregotti, 1995) una posizione che si colloca in dissenso rispetto a coloro che auspicano un quadro di norme generali e una realizzazione puntuale delle scelte e che vede con grande favore la nuova generazione di piani realizzati a cavallo tra gli anni '70 e '80 pur non avendo difficoltà a riconoscere i buoni risultati che, a volte, possono essere raggiunti anche in assenza di piano.

Questa è una posizione interessante non solo perché tende a mediare la contrapposizione piano/progetto alla quale moltissimi si sono appassionati nel corso degli anni '80, ma perché, se da un lato riconosce l'insufficienza della pianificazione basata sul rispetto degli standard, dall'altro non condivide la rinuncia alla pianificazione che dovrebbe derivare dalla complessità della società contemporanea.

Comincia con queste riflessioni, all'inizio degli anni '80, il difficile percorso alla ricerca della identità dell'urbanistica in questo scorcio di millennio, percorso che inizia, canonicamente, con la individuazione di un “programma di ricerca” che prenda l'avvio dalla considerazione che l'urbanistica “moderna” non sembra più avere la chiave di lettura della città, sebbene i grandi temi da essa posti e affrontati (che Secchi chiama i “temi del discorso”) debbano essere tuttora tenuti nella giusta considerazione.

La nuova tematizzazione (che Secchi chiama dei “temi dello sguardo”) viene definita come riguardante la *“struttura dei rapporti tra l'individuo, il gruppo sociale e il mondo fisico, quello edificato in particolare: la possibilità di riuscire nuovamente a coglierne il senso, a comprenderne la struttura, le ragioni, il funzionamento, le qualità e le conseguenze per sé e per gli altri”* (Secchi, 1983a). Ecco che all'autore di piani sempre più astratti basati su scelte economiche, sociali, politiche che erano attinenti alla fase di crescita urbana, si sostituisce l'interprete delle domande specifiche, le cui risposte siano compatibili sia con il contesto fisico che con il contesto sociale ed economico, siano modificazioni e non nuove prefigurazioni.

Lo sforzo di definizione dell'identità, e perciò dell'autonomia, dell'urbanistica si concretizza nella lenta costruzione di un costruito concettuale basato su alcuni capisaldi: la questione della regola, la questione del progetto dell'uso del suolo, la questione dell'adattabilità, cioè della valutazione del fattore tempo, la questione della ricerca delle strutture che determinino la (ri)organizzazione di territorio urbano ed extra-urbano. Tutto ciò rappresenta i contenuti di quella che Gregotti chiama “teoria della modificazione” e alla quale viene dedicato già nel 1984, il numero doppio di Casabella.

Si tratta di una riflessione da leggere in sincronia con quella pubblicata contemporaneamente su “Urbanistica”, la quale introduce il “tema del senso” come contributo originale della nuova forma di piano, cioè introduce la valutazione di un plusvalore propriamente urbano che nasce dalla funzione esplicitamente o implicitamente rappresentativa e per ciò riconoscibile che i cittadini/utenti attribuiscono, per esempio, a una parte di città da loro edificata. Al “senso” che le parti di città assumono per i diversi utenti, individui o gruppi, è infatti da riferire l'aspirazione a superare l'approccio urbanistico che si era affermato nei decenni precedenti. Il “progetto di suolo” dà, in sostanza, anche forma al “senso” o, per riutilizzare un'espressione di Gregotti che sembra meno ambigua, dà forma a quell'appartenenza, “pedagogia del progetto” anche con le deformazioni stilistiche che ne sono conseguenza.

Fino a questo punto, il ripensamento della disciplina si è largamente compiuto, almeno dal punto di vista concettuale. Tuttavia sono stati molti i contributi che, pur con tante difficoltà ed incertezze, hanno determinato un ulteriore passo in avanti nella legittimazione del progetto urbano come tecnica autonoma e strettamente correlata, da un lato, ai contenuti tipici dell'urbanistica e, dall'altro lato, a quelli dell'architettura.

Tuttavia non pochi sono gli spunti interessanti che emergono in particolare a riguardo delle “condizioni necessarie” del progetto urbano. Augusto Cagnardi, in particolare, evidenzia la necessità di distinguere tra il progetto urbano con funzione dimostrativa, quello che è applicazione di un piano particolareggiato e quello elaborato contestualmente al piano. Il fatto che vengano accomunati nelle differenze, “oggetti” così diversi significa non riconoscere al progetto urbano una sua specificità di contenuti, di metodi e di strumenti come quella che è emersa dalla riflessione francese. Ne consegue che, da un lato, al progetto urbano è assegnata una funzione ridotta che consente di “approfondire i principi delle modificazioni proposte, di sperimentare le relazioni con l’intorno fisico, con la natura storico-geografica dei luoghi, di misurare gli interventi, quindi di arricchire il processo di costruzione delle decisioni di piano”, dall’altro gli si attribuisce una funzione conoscitiva, una strategica e una orientativa, cioè lo si considera implicitamente uno strumento di tipo urbanistico (Nigrelli, 1999).

Alberto Mioni nel 1991 scriveva che *“l’urbanistica italiana è attraversata da grandi dilemmi concettuali e di metodo relativi al piano, al progetto urbano e alle loro possibili varietà, alla qualità urbana, al trattamento della città esistente in rapporto a quella desiderata e progettata per il futuro, alla questione della legittimità dei suoi atti”* (Mioni, 1991) e individuava nell’uso della storia urbana, nella valutazione della praticabilità delle proposte e nella presa in considerazione di un *genius loci* che riguarda non solo il luogo, ma anche la società, i tre mezzi per non arenare la giusta esigenza del progetto urbano in un approccio puramente intuitivo e, pertanto, di difficile legittimazione e per costruire quella “progettazione adattativa strutturale” che auspicava.

Per Cesare Macchi Cassia *“il ritorno all’uso del grande progetto urbano coincide oggi con un livello elevatissimo di mediazione, ed è spiegabile con l’impossibilità, con la dichiarata incapacità di prevedere in grande e lontano nel tempo, con l’estrema difficoltà per una società urbana dotata di molte culture di esprimere un linguaggio urbano unitario, con la diffusa sensazione che i problemi non stanno più entro i confini prestabiliti”* (Macchi Cassia, 1991), rivendicando quella debolezza di cui parlava Mioni (Fig. 2.8).

Tuttavia, al di là di una prima impressione di vicinanza tra le due posizioni, l’inquadramento del problema è nettamente differente benché si possa affermare che sia le posizioni espresse da Mioni che quelle espresse da Macchi Cassia, testimoniano come in questo frangente si cominci ad approfondire la necessità di una strumentazione e di una tecnica che sia specifica del progetto urbano e che, in qualche modo, sia anticipatrice di un nuovo quadro normativo necessario (Nigrelli, 1999).

Tuttavia, se si accetta di utilizzare la chiave di lettura della utilità ed efficacia del piano, come concetti da ricollocare al centro sia della riflessione teorica disciplinare, che della prassi operativa, si torna a quella che sembra essere la soluzione individuata da tutti gli studiosi: anticipare le grandi scelte strutturali per un territorio che non può più essere quello interno ai confini amministrativi, ma deve essere omogeneizzato dalle questioni concrete che possono essere quelle ecologico-ambientali oppure quelle storico-economiche; posporre l’intervento puntuale, “urbano” sia dal punto di vista concettuale che della sua realizzazione nel tempo in funzione della effettiva domanda (utilità ed efficacia). Fausto Carmelo Nigrelli, riflettendo su questi concetti afferma: *“se questo significa definire una nuova idea generale della città non più per luoghi puntuali, ma per corrispondenze e connessioni infrastrutturali può essere vero per le grandi metropoli, i ormai città-regione, ma se questo significa invece distinguere tra le grandi scelte strategiche di lunga durata e tali che la utilità ed efficacia si misurano in relazione a grandi bacini e a lunghi periodi, e le scelte di scala minore e di maggiore flessibilità, che possono essere oggetto di verifiche e modifiche che non mettono in crisi il sistema delle grandi scelte, allora si è imboccata una strada che, nella sua “debolezza” (che è capacità di adattarsi alle diverse situazioni) ha la forza di essere utilizzabile per le diverse realtà territoriali e urbane che il nostro Paese presenta”* (Nigrelli, 1999).

Pier Paolo Balbo, nel suo volume intitolato, appunto, “Il progetto urbano” affronta la questione della specificità del progetto urbano: qui egli parla di “tecnico della pianificazione e di tecnico della morfologia”; il primo ha il compito di “riconoscere e orientare le dinamiche presenti sul territorio”, il secondo quello di “interpretare e modificare le forme del territorio che contengono e rappresentano fisicamente quelle dinamiche”; il progetto morfologico, che è l’attività di questa seconda figura, è il progetto della struttura formale della città.

Questa impostazione, ancora una volta, salvaguarda la centralità del piano, ma comincia a porre la questione di una autonomia e di una tecnica del progetto urbano che si spinge fino ad auspicare la riorganizzazione degli studi e della professione,

la promozione di un settore della progettazione che sia intermedio tra la pianificazione e la progettazione architettonica occupandosi del rinnovo della forma urbana a partire dai tre “serbatoi di forme abitative” che definisce (Balbo, 1992).

In questo modo si comincia a colmare un vuoto che, nel panorama francese, è già abbondantemente affollato di riflessioni. E probabilmente non è un caso che a fornire un ulteriore interessante contributo sia uno studioso che da almeno quindici anni conduce la sua ricerca con colleghi dell’area francese. Vittorio Spigai ha riassunto i risultati di questo lungo percorso in un volume del 1995 nel quale vengono confermati alcuni contenuti del progetto urbano che, come si mostrerà tra poco sembrano rappresentare la sintesi delle riflessioni condotte dai due versanti delle Alpi.

Il progetto urbano come superamento dell’approccio “modernista” alla città porta con sé il ri-accoglimento della continuità come elemento forte; si tratta, ancora una volta, di continuità nel tempo (storia), nello spazio (sito, luogo) e nell’uso (culturale, sociale) e, proprio per questo, esso diventa strumento “di garanzia nei confronti di una società che, per decenni e forse per secoli, dovrà vivere quei significati e quelle forme che l’architettura concretizza nelle tre dimensioni del costruito” (Spigai, 1995). L’alternativa a questa impostazione conduce alla definitiva distruzione della città europea innescata dalla separazione tra architettura e urbanistica e da tre conseguenti fattori: l’abuso del concetto e dello strumento della tipologia edilizia; la caduta del culto degli spazi architettonici rappresentativi; la rottura della continuità con le filiere dei nuclei antichi.

E’ interessante, a questo proposito, la lettura che Spigai dà delle responsabilità di questa rottura della continuità dovuta, certo, al “pensiero modernista”, ma con pari peso, alla “reazione conservativa-conservatrice”, cioè alla posizione rigidamente conservazionista che vede solo nella città preindustriale il modello di riferimento e che, nel far questo, di fatto nega continuità nello spazio e nel tempo.

Spigai afferma che *“la finalità primaria dell’architettura ha carattere urbano”* e si persegue garantendo al processo progettuale la relazione tra le differenti scale di progetto; la continuità tra città antica e città contemporanea, tra centro e periferia, tra territorio urbano e territorio extra-urbano; i criteri di controllo morfologico delle trasformazioni basati sull’analisi urbana. In questo modo Spigai definisce il progetto urbano che “si manifesta” nei “momenti di interazione tra i nodi significativi delle tre strutture” di permanenza, del collettivo e di conformazione che più in là vengono definiti “noccioli di sostanza urbana”. Si tratta di una conclusione che di fatto annulla il vuoto finora registrato rispetto alle riflessioni francesi, conducendo alla affermazione che *“la progettazione di uno strumento urbanistico a qualsiasi scala, deve consentire il rispetto e la valorizzazione dei sistemi di permanenza consolidati nel territorio e la formazione di spazi collettivi della vita sociale e culturale; coincidenti, nella loro localizzazione, con luoghi nodali di geometrie forti e leggibili che regolano la composizione urbana”*.



Fig. 2.8 – Il nuovo Politecnico di Milano sulle aree di una ex-fabbrica del gas (progetto coordinato da C. Macchi Cassia, A. Monestiroli e P. Maggi)

Riferimenti bibliografici

Testi e libri

- 134
- Aymonino, A.; Mosco, V.P. (2006), *"Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero"*, Skira Editore, Milano
 - Balbo, P.P. (1992), *"Il progetto urbano"*, Gangemi, Roma
 - Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di) (1997), *"Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città"*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
 - Boulin, J.Y. (2008), *"Villes et politiques temporelle"*, Institut des villes, Collection Villes et société, La documentation Française, Paris
 - Bourdin, A.; Prost, R. (sous la direction de) (2009), *"Projets et stratégies urbaines"*, Éditions Parenthèses, Collection "La ville en train de se faire", Marseille
 - Campanella, R. (2002), *"Barcellona città laboratorio—Una praxis per il progetto della città contemporanea"*, Rubbettino, Catanzaro
 - Campos Venuti, G. (1987), *"I piani della terza generazione"*, FrancoAngeli, Milano
 - Clementi, A. (1995), "Il Tempo e la progettualità" in Spigai, V., *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudi, Milano
 - Coninck F., Deroubaix J.F. (sous la direction de) (2008), *"Ville éphémère / ville durable - Multiplication des formes et des temps urbains, maîtrise des nuisances: nouveaux usages, nouveaux pouvoirs"*, Éditions l'Oeil d'Or, Paris
 - Corboz, A. (1983), "Il territorio come palinsesto" in Viganò, P., *Ordine sparso*, FrancoAngeli, Milano
 - Dato, G. (1999), "Prefazione" in Nigrelli, F.C., *Percorsi del progetto urbano in Francia e in Italia 1960-1997*, Officina Edizioni, Roma
 - Devillers, C. (1996), *"Le projet urbain"*, Pavillon de l'Arsenal, Paris
 - Fontana, F. (1990), *"Gli interpreti del tempo"*, FrancoAngeli, Milano
 - Gabrielli, B. (1992), *"Il recupero della città esistente. Saggi 1968-1992"*, Etaslibri, Milano
 - Giedion, S. (1954), *"Spazio, tempo ed architettura. Lo sviluppo di una nuova tradizione"*, Ulrico Hoepli Editore, Milano (traduzione a cura di Labò, E; Labò, M.; edizione originaria: *Space, time and architecture*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1941)
 - Jahn, R. (sous la direction de) (2007), *"Régulation temporelle et territoires urbains. Habiter l'espace et le temps d'une ville"*, L'Harmattan, Paris
 - Lepetit, B.; Pumain, D. (coordonné par) (1999), *"Temporalités urbaines"*, Anthropos, Paris
 - Macchi Cassia, C. (1991), *"Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini"*, La Nuova Italia Scientifica, Roma
 - Mangin, D.; Panerai, P. (1999), *"Projet urbain"*, Éditions Parenthèses, Marseille
 - Masbounji A., Mangin D., (2009), *"Agir sur les grands territoires"*, Editions du Moniteur (Groupe Moniteur), Paris
 - Mazzoni, C. (2009), "Les territoires et leurs forces structurantes. Portrait de Paris-Métropole au travers des débats émergents" in *La métropole en projet Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole*, Ministère de la Culture et de la Communication Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et Paysagère, Avril 2009, Laboratoire ACS-ENSA Paris Malaquais
 - Mazzoni, C.; Tsiomis, Y. (2011), *"Paris Métropoles en miroir"*, Paris, La Découverte (in corso di stampa)
 - Ministère de l'Équipement et de l'Association A3 Collectif (sous la direction du) (2002), *"Projets urbains en France"*, Éditions du Moniteur (Groupe Moniteur), Paris
 - Nigrelli, F.C. (1999), *"Percorsi del progetto urbano in Francia e in Italia 1960-1997"*, Officina Edizioni, Roma
 - Ollivro, J. (2006), *"Quand la vitesse change le monde: essor de la vitesse et transformation des sociétés"*, Apogée, Rennes

- Paquot, T. (sous la direction de) (2001), *“Le quotidien urbain: essais sur les temps des villes”*, La Découverte - Institut des villes, Paris
- Pinon, P. (1992), *“Composition urbaine. 1 – Repères”*, Les éditions du STU, Paris
- Richert, P. (2007), “Preface” in Jahn, R. (sous la direction de), *Régulation temporelle et territoires urbains. Habiter l’espace et le temps d’une ville*, L’Harmattan, Paris
- Roncayolo, M. (sous la direction de) (1985-2001), *“La ville aujourd’hui. Mutations urbaines, décentralisation e crise du citadin”*, Éditions du Seuil
- Roncayolo, M. (2002), *“Lectures de villes: formes et temps”*, Parenthèses, Marseille
- Secchi, B. (1999), “Città moderna, città contemporanea e loro futuri” in Dematteis, G.; Indovina, F.; Magnaghi, A. et alii, *I futuri della città. Tesi a confronto*, FrancoAngeli, Milano
- Secchi, B. (2000), *“Prima lezione di urbanistica”*, Laterza, Bari
- Secchi, B. (2005), *“La città del ventesimo secolo”*, Laterza, Bari
- Spigai, V. (1995), *“L’architettura della non città. Ridisegnare le periferie”*, CittàStudi, Milano
- Spigai, V.; Lévy, A. (a cura di) (1989), *“Il piano e l’architettura della città. Ipotesi di nuovi strumenti”*, Cluva, Venezia
- Tomas, F. (2003), *“Les temporalités des villes”*, Publications de l’Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne
- Tsiomis, Y. (1993), *“Villes – logements – exclusions. Etude comparative sur le politiques du logement et de la ville dans le pays de la Communauté Européenne”*, C.C.E., Paris
- Tsiomis, Y. (2007) (sous la direction de), *“Echelles et temporalities del projets urbains”*, Jean Michel Place, Paris
- Tsiomis, Y.; Ziegler, V. (2007), *“Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg”*, Éditions de la Villette, Paris

Riviste e periodici

- Bellanger, F. (2000), “Nouvelles temporalités, nouvelles escales” in *Architecture intérieure*, n. 292
- Corboz, A. (1983), “Le territoire comme palimpseste” in *Diogenè*, n. 121, gennaio-marzo (traduzione “Il territorio come palinsesto” in *Casabella*, n. 516, settembre 1985)
- Desjardins, X. (2008), “La qualité urbaine, une notion relative dans le temps” in *Les Cahiers*, Envies de villes, n. 149, décembre
- Gregotti, V. (1995), “Progetto urbano e pianificazione: un dialogo necessario” in *Urbanistica*, n. 104
- Hamel, P. (1993), “City, modernity and postmodernity: the crisis of urban planning” in *Canadian Journal of Urban Research*, june, vol. 2, issue 1
- “La ville”, *Le Courier du CNRS*, n. 81, 1994
- Marcelloni, M. (1985), “Tempi stretti per l’urbanistica” in *Casabella*, n. 522
- Mioni, A. (1991), “Legittimità ed efficacia del progetto urbano” in *DsT- Dipartimento di Scienze del Territorio*, Politecnico di Milano, n. 9
- “Politiques de la ville. Recherches de terrains”, *Les Annales de la recherché urbaine*, Plan urbain, Ministère de l’Équipement, du Logement, des transports et du tourisme, n. 68-69, 1996
- “Rénovation urbaine: quatre ans après” in *Traits urbains*, n. 16, juin-juillet 2007
- Samonà, G. (1960), “Conclusioni del convegno” in *Urbanistica*, Istituto Nazionale di Urbanistica, n. 32
- Secchi, B. (1983), “Cucire e legare” in *Casabella*, n. 490
- Secchi, B. (1983a), “Un programma di ricerca” in *Casabella*, n. 497
- Secchi, B. (1983b), “Il piano del congresso” in *Casabella*, n. 491
- Secchi, B. (1986), “Alcuni punti fermi” in *Casabella*, n. 525
- Secchi, B. (1986a), “Una nuova forma di piano” in *Urbanistica*, n. 82

- Secchi, B. (1987), "Immaginare la città. 2" in *Casabella*, n. 535
- "Temps de la ville et qualité de vie", *Bulletin d'études européennes sur le temps (BEST)*, n. 1, 1999

Rapporti di ricerca e gruppi di lavoro

- Hervé, E. (2001), "*Temps des villes*" (rapport de Monsieur Edmond Hervé, Député-Maire de Rennes, remis le 19 juin 2001 à Nicole Perry et Claude Bartolone)
- "*Le significations temporelles du projet urbain*", Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains", Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril 2006
- Mazzoni, C. (sous la direction de) (avril 2009), "*La métropole en projet. Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole*", Ministère de la Culture et de la Communication Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et Paysagère, Laboratoire ACS-ENSA Paris Malaquais, Appel d'offres "L'architecture de la grande échelle"
- Novarina, G. (sous la direction de) (2003), "*Villes européennes en projet*", Recherche pour le compte du Plan Urbanisme Construction et Architecture (Ministère de l'Équipement), Appel d'offres: "Concevoir et réaliser. Echelles et temporalités des projets urbains"
- Panerai, P.; Mangin, D. (1988), "*Le temps de la ville. L'économie raisonnée des tracés urbains*", Laboratoire de recherché
- "Histoire architectural et urbaine – société", École d'Architecture de Versailles
- Roux, J.M.; Desmaret, A.; Paris, R. (sous la direction de), "*Le temp long dans le projet urbain*", Group de travail "Concevoir, Programmer et Agir dans la Durée, Club Ville Aménagement
- Tabouret, R.; Bachofen, C.; Woehl, B. (sous la direction de) (1989), "*Fondement du projet urbain: 1: processus et enjeux. 2: concepts et méthodes du projet urbain*", École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg, 2 vol

Atti di convegno

- Cohen, J.L. (1997), "Forme urbaine et temporalités" in *Territoires, Aménagements-Déménagements*, Conférences Paris d'Architectes, Pavillon de l'Arsenal
- Obadia, A. (coordonné par) (1997), "*Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services*", Éditions de l'Aube, Actes du colloque Vivre la ville demain: quels enjeux, quels partenaires?, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, 19-24 septembre 1996
- "*Les débats sur la ville 5. Patrimoine et développement del coers de ville*", Actes des 4^e Assises du Patrimoine du Grand-Ouest, Bordeaux, 30-32 janvier 2003, Éditions Confluences, Agence d'urbanisme Bourdeaux métropole Aquitaine
- Masbounji, A. (sous la direction de) (1992), "*Comprendre penser construire la ville*", Ministère de l'équipement des transports et du tourisme, Paris (Rapport faisant suite au colloque "*Projet urbain 92: de l'intention à la réalisation*" des 29 et 30 septembre 1992 organisé par la DAU et l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise)
- Obadia, A. (coordonné par) (1997), "*Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités - Nouveaux services*", Éditions de l'Aube, Actes du colloque Vivre la ville demain: quels enjeux, quels partenaires?, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, 19-24 septembre 1996
- "*Projet urbain 92: de l'intention à la réalisation*", Colloque des 29 et 30 septembre 1992 organisé par la DAU et l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise
- Riboulet, P. (1994), "La ville comme oeuvre" in *Conférences Paris d'Architectes*, Pavillon de l'Arsenal

Tesi di laurea e di dottorato

- Bravo, L. (2007), "*Dalla città alla casa, dalla casa alla città: la mutevole ricerca di un piano per il ben-essere umano*", Tesi di dottorato di ricerca in Ingegneria Edilizia e Territoriale (XX ciclo), presso Alma Mater Studiorum, Università degli Studi di Bologna, Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale, Facoltà di Ingegneria

Siti Internet

<http://www.iau-idf.fr> (sito dell'*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme*)

<http://www.certu.fr> (sito del *Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques*)

<http://www.club-ville-amenagement.org> (sito del *Club Ville Aménagement*)

<http://www.cnrs.fr> (sito del *Centre National de la Recherche Scientifique*)

<http://www.insee.fr> (sito dell'*Institut National de la Statistique et des Études Économiques*)

<http://www.inu.it> (sito dell'Istituto Nazionale di Urbanistica)

3.0 Le politiche temporali urbane

Con l'espressione "politiche temporali urbane" si definisce un insieme eterogeneo di azioni volte a migliorare la qualità di vita dei cittadini e la qualità urbana, attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi sui tempi e sugli orari, all'interno delle città, per una maggiore conciliazione dei tempi della famiglia, dei tempi del lavoro e dei tempi dell'individuo, oltre che per un miglior utilizzo spaziale e temporale delle città. Alla base di tali politiche vi è l'idea che sia possibile migliorare la qualità di vita dei cittadini intervenendo su una risorsa che rappresenta un bene sempre più raro nelle società economicamente più avanzate: il tempo.

L'interesse nei confronti delle questioni temporali e dell'organizzazione dei tempi si fonda sul fatto che il fenomeno urbano debba essere considerato secondo due diverse dimensioni: la "dimensione fisica" e la "dimensione sociale", entrambe in continua mutazione. La relazione tra questi due aspetti permette di interpretare gli spazi urbani sotto forma di "cronotopi", che possono essere definiti come strutture temporali "rivelate" sotto forma di spazi urbanizzati.

Le iniziative che hanno luogo nell'ambito delle politiche temporali si collocano all'interno di due obiettivi strutturanti: il miglioramento della qualità di vita e l'uguaglianza, che non si limita ad una "uguaglianza di genere", relativa al rapporto uomo-donna, ma comprende una nozione più ampia di coerenza sociale.

La ricerca approfondisce l'origine e la diffusione delle politiche temporali in Europa. Tra le diverse realtà considerate, l'Italia è stato il primo Paese a dotarsi di leggi, nazionali e regionali, nel campo della pianificazione temporale, giocando un ruolo da pioniere in questo settore. La diffusione delle politiche temporali negli altri paesi europei è avvenuta principalmente grazie a programmi internazionali come "Eurexcter", con il quale si è contribuito a diffondere queste politiche in Germania, in Francia, in Spagna e in Irlanda, o come "Equal", che ha permesso lo scambio di conoscenze e di buone pratiche verso altri stati come i Paesi Bassi, la Finlandia o il Portogallo.

La ricerca è volta ad indagare, in maniera più approfondita, la genesi e la diffusione delle politiche temporali in Italia e in Francia, mostrando i punti di convergenza e di divergenza tra i due paesi.

Nello specifico, l'Italia ha avviato una serie di azioni secondo due campi di applicazione diversificati: da una parte, i "patti di mobilità" e il coordinamento degli orari di apertura delle attività commerciali, dei servizi pubblici e dell'amministrazione pubblica, nonché degli orari degli istituti scolastici; dall'altra parte, l'urbanistica temporale volta a riqualificare, rivitalizzare e rigenerare i quartieri e gli spazi pubblici urbani, attraverso il concorso di azioni di natura temporale e azioni di natura spaziale, elaborate a partire dalle caratteristiche temporali degli usi (esistenti e/o futuri da parte degli abitanti residenti o temporanei).

In Francia, le politiche temporali sono caratterizzate da tre orientamenti principali: il miglioramento della qualità di vita, ricercata attraverso una migliore offerta e accessibilità dei servizi e il miglioramento delle condizioni di mobilità per facilitare l'articolazione tra la vita lavorativa e quella extra-lavorativa; l'"uguaglianza di genere", ma anche sociale o anagrafica, e più in generale la coesione sociale, soprattutto nei confronti di particolari categorie di popolazione (le donne, i bambini, le persone anziane, le persone in condizioni precarie o con ridotte capacità motorie, etc); lo sviluppo sostenibile, ricercato essenzialmente attraverso l'attuazione di politiche sulla mobilità, con l'obiettivo di limitare l'uso delle automobili e orientare le azioni verso la percorrenza della città attraverso distanze brevi.

La ricerca prosegue con l'approfondimento di due aspetti fondamentali nell'ambito delle politiche temporali adottate dai due paesi: da una parte, la costituzione di nuove forme istituzionali, come l'"Ufficio dei tempi" e le "Banche del tempo", e la predisposizione di nuovi tipi di strumenti di lettura e di rappresentazione della realtà spazio-temporale di un territorio (analisi e carte cronotopiche); dall'altra parte, la definizione degli attori delle politiche temporali, intesi sia come "i sostenitori delle politiche temporali", cioè coloro i quali hanno fatto emergere la necessità di queste politiche e che hanno determinato il loro inserimento nelle azioni delle collettività locali, sia "i sostenitori di interessi istituzionali", cioè coloro che sono coinvolti nell'attuazione di queste politiche, ivi compresi i loro "destinatari" (gli abitanti e gli altri fruitori del territorio).

Prima di approfondire quali iniziative sono state intraprese nell'ambito delle politiche temporali, è importante soffermarsi sul concetto di diagnosi temporale, vale a dire l'analisi dei ritmi, degli orari, degli usi del tempo, condotti congiuntamente sul contesto fisico, quello delle città o dei territori coinvolti, e sul contesto sociale, quello dei loro abitanti e fruitori, nella prospettiva di realizzazione delle azioni e delle iniziative. In Italia e in Francia tale decodifica temporale si basa su diverse metodologie di analisi, in cui l'uso del tempo è considerato in funzione dei perimetri geografici e delle strutture messe in gioco: l'analisi dei dati esistenti, che costituisce un metodo fruttuoso per realizzare una prima diagnostica temporale; i questionari; i colloqui qualitativi, individuali e/o collettivi; gli studi di natura settoriale e di categoria; le riunioni organizzate su scala di quartiere, etc. Queste metodologie associano l'approccio statistico/quantitativo ad un approccio qualitativo, allo scopo di definire più compiutamente i problemi con i quali si confrontano alcune categorie di persone, di raccogliere le loro necessità e di percepire le disfunzioni temporali che caratterizzano i diversi spazi.

La necessità di radicare la dimensione temporale all'interno della *gouvernance* locale ha portato ad intraprendere azioni in diversi campi. Nel proseguo della ricerca si approfondiranno alcuni temi che si ritrovano, con intensità più o meno variabile, in Italia e in Francia. Da un punto di vista metodologico, per ciascuna sperimentazione si è cercato di rispettare un certo numero di criteri: i problemi catalizzatori e gli obiettivi prefissati, gli attori e gli altri soggetti coinvolti, i processi seguiti, i risultati ottenuti. In certi casi sono stati considerati quegli esempi che appaiono più significativi, vale a dire trasferibili in altri contesti. Il fenomeno del "mimetismo", ovvero del trasferimento di "buone pratiche", rappresenta una delle caratteristiche più interessanti delle politiche temporali, emerse nell'ambito di seminari e conferenze tenutesi nel quadro di programmi europei come *Eurexter* ed *Equal*, tra gli altri. Un'altra precisazione è relativa al fatto che gli approfondimenti che saranno riportati in seguito non intendono avere un'efficacia esaustiva, riguardo le azioni condotte nel contesto delle politiche temporali in ciascuno dei campi d'azione, ma si concentrano su quelle iniziative ritenute emblematiche ed esemplari. Infine, la sequenza dei vari campi d'applicazione delle politiche temporali non corrisponde ad un ordine gerarchico capace di dare un'importanza maggiore ad una tematica rispetto ad un'altra: tutte queste azioni producono effetti sulla qualità della vita degli abitanti e dei fruitori della città e del territorio circostante, e mirano a favorire una migliore conciliazione tra i diversi tempi della vita. Tuttavia, la scelta di approfondire alcuni temi rispetto ad altri risiede nel tentativo di fare emergere tutti quei casi nei quali le temporalità influiscono in maniera determinante e strutturale sulle trasformazioni spaziali, mettendo in luce uno stretto rapporto tra le due dimensioni: spazio e tempo.

A tale scopo, sono stati individuati tre principali campi di applicazione delle politiche temporali:

- Le politiche temporali nei progetti di rigenerazione/ riqualificazione/ rivitalizzazione urbana

Tali politiche hanno lo scopo di rigenerare, riqualificare e rivitalizzare, anche economicamente, interi quartieri e spazi pubblici urbani, segnando il passaggio da un'ottica oraria ad un'ottica temporale. Questa strategia, che consiste nel valutare i comportamenti dei cittadini nello spazio-tempo urbano, permette di pensare ad una gestione urbana futura secondo una logica ancorata alle pratiche d'uso, prestando attenzione alle dimensioni antropologiche e storiche dei luoghi. I cittadini sono al centro dell'intero processo sociale e di trasformazione messo in atto da tali politiche. Secondo questa logica sono stati presi in considerazione alcuni esempi: la riqualificazione di via Claudia Augusta a Bolzano o di piazza Redi a Pesaro, la trasformazione dell'accessibilità degli edifici scolastici a Cremona, il progetto *Cœur d'agglomération* a Poitiers, la rivitalizzazione di *place Sainte-Anne* a Rennes e la riqualificazione di *place Jean-Jaures* a Saint-Denis, nell'ottica di riqualificare tali luoghi urbani a partire dalle tradizioni locali e dalla loro identità culturale.

- Le politiche temporali nei progetti di mobilità e di trasporto

Le politiche temporali considerano le questioni legate alla mobilità e ai trasporti come uno dei campi d'interesse delle loro azioni. La riflessione sulla mobilità e sui trasporti si articola secondo diverse prospettive: i "patti di mobilità" (ad esempio a Bolzano) e i "*plans de déplacements*" (in particolare a Belfort); la desincronizzare dei ritmi e degli orari per il miglioramento

delle condizioni di mobilità dei fruitori della città e del territorio; l'azione in favore della mobilità di alcune categorie di persone, attraverso la predisposizione, ad esempio, di percorsi scolastici sicuri (a Fano, a Cremona e a Bergamo) o di percorsi ciclabili (a Montpellier); lo sviluppo dei "trasporti su richiesta" (Cremona, Belfort, *Conseil Général Gironde* e Saint-Denis).

- Le politiche temporali nella regolazione spazio-temporale dei servizi pubblici e privati

La dimensione temporale dell'accessibilità dei servizi è, nel contesto delle politiche temporali, caratterizzata da un triplice orientamento: l'estensione degli orari di apertura dei servizi, la sincronizzazione in base ai ritmi della domanda e il coordinamento spazio-temporale dei servizi. In Francia, i campi di applicazione delle politiche temporali riguardano prima di tutto i servizi pubblici e amministrativi, con alcuni tentativi nel campo dei servizi commerciali. Relativamente a questi ultimi, in Italia, possono essere osservate numerose iniziative volte ad estendere gli orari di apertura dei negozi, ad esempio attraverso l'introduzione della "Giornata del cittadino", oppure tendenti ad assicurare la continuità del servizio durante certi periodi dell'anno, ad esempio "Milano, città aperta d'estate", la cui logica si è diffusa in altre città italiane. Secondo quest'ottica, è particolarmente interessante la predisposizione degli "sportelli unici", nella logica di riunire, in uno stesso luogo, differenti servizi secondo un regime temporale omogeneo che permette agli utilizzatori di evitare eccessivi spostamenti e di generare sinergie tra differenti servizi. Attraverso gli sportelli unici, la logica della concentrazione spaziale dei servizi si accompagna ad una loro concentrazione temporale.

Le sperimentazioni e le iniziative sopra menzionate hanno dimostrato la capacità delle politiche temporali di gestire progetti complessi, di mobilitare una grande varietà di attori sociali e di ottenere concreti risultati operativi. L'insegnamento principale che può desumersi dalle analisi precedentemente condotte è che tali politiche tendono, nell'ambito dei contesti nei quali si sono sviluppate, ad acquisire una certa autorità formale e morale, nonché una legittimazione all'interno della *gouvernance* locale.

Se queste politiche hanno considerato come impulso delle loro azioni gli orari e i sistemi orari, esse manifestano tuttavia un duplice orientamento: da una parte, si assiste al passaggio da un approccio in termini di orari verso un approccio in termini di tempo (i tempi sociali, i tempi vissuti e le loro articolazioni), che induce ad un confronto con una situazione di maggiore complessità per il fatto che sono in gioco contemporaneamente dimensioni oggettive e soggettive; dall'altra parte, emerge lo stretto legame tra le dimensioni temporali e spaziali che sono alla base dei diversi obiettivi delle politiche temporali.

Attraverso questo duplice orientamento, che ha avuto un sensibile sviluppo nel corso degli ultimi vent'anni, le dimensioni fisiche (*urbs*) e sociali (*civitas*) della città entrano in uno stretto legame. Fino alla comparsa delle politiche temporali, queste due dimensioni sono state considerate in maniera separata, la prima dall'urbanistica e dall'architettura, la seconda dalle politiche sociali e dal diritto del lavoro. Le politiche temporali, ponendosi trasversalmente rispetto a queste due dimensioni, hanno messo in evidenza il carattere particolarmente complesso delle pratiche temporali e del loro assetto urbanistico.

L'urbanistica temporale si pone allora come una fertile possibilità di sviluppo delle politiche temporali, in cui l'interesse degli amministratori locali non si manifesta soltanto per il modo in cui gli individui e le collettività organizzano e definiscono la dimensione spazio-temporale delle loro vite, ma anche per il modo in cui tutte le forme di organizzazione sociale sono regolate dalle loro particolari spazialità e temporalità. È come se, da una parte, l'organizzazione sociale del tempo e dello spazio, e dall'altra parte, l'organizzazione spaziale e temporale della società, fossero diventate le preoccupazioni centrali della *gouvernance* locale.

Il dominio del tempo, soprattutto attraverso la sua organizzazione spaziale, appare allora come un elemento centrale del concetto di cittadinanza, del "fare società", del "vivere insieme", e le politiche temporali rappresentano la scommessa politica che autorizza alla sperimentazione di nuove pratiche di riappropriazione del tempo, sia individuali che collettive.

L'expression « politiques temporelles urbaines » définit un ensemble hétérogène de mesures visant à l'amélioration de la qualité urbaine et de la qualité de vie des citoyens, à travers la conception et la mise en œuvre des interventions sur les temps et sur les horaires dans les villes. Le but des politiques des temps urbains est de mieux concilier les temps de la famille, les temps du travail et les temps de l'individu, ainsi que de perfectionner l'utilisation spatiale et temporelle des villes. L'idée qui est à la base de telles politiques est qu'il soit possible d'améliorer la qualité de vie des citoyens en intervenant sur une ressource qui représente un bien de plus en plus rare dans les sociétés économiquement plus développées : le temps.

L'intérêt des questions temporelles et de l'organisation du temps est basé sur le fait que le phénomène urbain doit être considéré selon deux dimensions distinctes : la « dimension physique » et la « dimension sociale », qui sont l'une et l'autre en constante évolution. La relation entre ces deux aspects permet d'interpréter les espaces urbains sous la forme de « chronotopes », qui peuvent être définis comme des structures temporelles « présentées » sous la forme de zones urbanisées. Les initiatives qui ont lieu dans le cadre des politiques temporelles s'inscrivent à l'intérieur de deux objectifs structurants : l'amélioration de la qualité de vie et l'égalité, ne se limitant pas à une égalité du genre dans la relation homme-femme, mais incluant une notion plus large de cohésion sociale.

La recherche approfondit l'origine et la diffusion des politiques temporelles en Europe. De toutes les différentes situations prises en compte, l'Italie a été le premier pays à adopter des lois, nationales et régionales, dans le cadre de la planification temporelle, jouant un rôle de pionnier dans ce domaine. Les politiques temporelles ont été diffusées dans les autres pays européens grâce à des programmes internationaux tels que "Eurexcter", qui a contribué à développer ces politiques en Allemagne, en France, en Espagne et en Irlande, ou comme "Equal", qui a permis l'échange de connaissances et de savoir-faire avec d'autres pays comme les Pays Bas, la Finlande ou le Portugal.

La recherche vise à étudier plus en détail l'origine et la diffusion des politiques temporelles en Italie et en France, en soulignant les points de convergence et de divergence entre les deux pays. En particulier, l'Italie a lancé une série d'actions dans deux domaines d'application variés : d'une part, les « pactes de mobilité » et l'aménagement des horaires d'ouverture des activités commerciales, des services et de l'administration publique, mais également les horaires des écoles ; d'autre part, l'urbanistique temporelle vouée à requalifier, revitaliser et renouveler les quartiers et les espaces publics urbains, à travers l'aide d'actions de nature temporelle et spatiale, élaborées à partir des caractéristiques temporelles des habitudes (existantes et / ou futures de la part des résidents fixes ou des résidents temporaires). En France, les politiques temporelles se distinguent par trois orientations principales : l'amélioration de la qualité de vie, recherchée à travers une meilleure offre et un meilleur accès aux services, et l'amélioration des conditions de la mobilité, pour faciliter le lien entre la vie professionnelle et personnelle ; l'« égalité des genres » mais également l'égalité sociale et anagraphique, et plus généralement la cohésion sociale, notamment par rapport à des catégories particulières de population (femmes, enfants, personnes âgées, personnes ayant des conditions de vie précaires ou à la motricité réduite, etc.) ; le développement durable recherché principalement à travers la mise en œuvre de politiques de mobilité, dont l'objectif est de restreindre l'utilisation de la voiture et d'orienter les mesures de déplacement sur de courtes distances au sein de la ville.

La recherche se poursuit avec l'approfondissement de deux aspects fondamentaux dans le cadre des politiques temporelles adoptées par les deux pays : d'une part, la création de nouvelles formes institutionnelles, comme « le bureau des temps » et les « banques du temps », et la prédisposition de nouveaux types d'outils de lecture et de représentation de la réalité spatio-temporelle d'un territoire (analyse et cartes chronotopiques) ; d'autre part, la définition des acteurs politiques des politiques temporelles comprenant aussi bien les « partisans des politiques temporelles » (c'est à dire ceux qui ont fait émerger la nécessité de telles politiques et qui ont déterminé leur insertion dans les mesures des collectivités locales) que « les défenseurs des intérêts institutionnels », c'est à dire ceux qui sont impliqués dans la mise en œuvre de ces politiques, y compris leurs « cibles » (les habitants et les autres usagers du territoire).

Avant d'approfondir les mesures qui ont été prises dans le cadre des politiques temporelles, il est important de s'attarder sur la notion de diagnostic temporel, à savoir l'analyse des rythmes, des horaires et des habitudes du temps, conduite conjointement

sur le contexte physique (c'est-à-dire de la ville ou des territoires participant) et sur le contexte social (celui de leurs habitants et des usagers) en vue de la réalisation des mesures et des initiatives. En Italie et en France, un tel décodage temporel se base sur diverses méthodes d'analyse différentes, dans lesquelles l'utilisation du temps est considéré en fonction des périmètres géographiques et des structures mises en œuvre : l'analyse des données existantes, qui constitue une méthode fructueuse pour faire un premier diagnostic temporel ; les questionnaires ; des entretiens qualitatifs, individuels et / ou collectifs ; les études de type sectoriels et de catégorie ; les réunions de quartier, etc. Ces méthodes regroupent l'approche de la statistique quantitative à une approche qualitative, afin de définir plus en détail les problèmes avec lesquels se confrontent certaines catégories de personnes, pour recueillir leurs besoins et percevoir les dysfonctionnements temporels qui caractérisent les différents espaces.

La nécessité d'intégrer la dimension temporelle au sein de l'administration locale a conduit à entreprendre des actions dans différents domaines. Dans la suite de la recherche seront approfondis certains sujets qui se retrouveront aussi bien en Italie qu'en France, avec des différences entre les deux pays. D'un point de vue méthodologique, nous avons essayé de respecter un certain nombre de critères pour chaque expérience : les problèmes catalyseurs et les objectifs fixés à la base, les acteurs locaux et autres intervenants, les processus suivis et les résultats obtenus. Dans certains cas, les exemples éloquentes, à savoir transmissibles à d'autres contextes, ont été pris en compte.

Le phénomène de « mimétisme », c'est à dire la transmission du savoir faire, représente l'une des caractéristiques les plus intéressantes des politiques temporelles, apparu dans le cadre de séminaires et conférences organisés par les programmes européens tels que Eurexter et Equal, entre autres. Les recherches qui seront développés par la suite n'ont pas l'intention d'avoir une efficacité limitée sur les mesures prises dans le cadre des politiques temporelles dans chacun des champs d'action, mais se concentrent sur les initiatives retenues emblématiques et exemplaires. Enfin, la séquence des différents domaines d'application des politiques temporelles ne correspond pas à une hiérarchie capable de donner une plus grande importance à un thème plus qu'à un autre : toutes ces actions produisent des effets sur la qualité de vie des habitants et des utilisateurs de la ville et du territoire environnant et visent à atteindre un meilleur équilibre entre les différentes étapes de la vie. Cependant, le choix d'approfondir certains sujets plutôt que d'autres réside dans la tentative de faire émerger tous les cas où les temporalités exercent leur influence de manière déterminante et structurelle sur les transformations de l'espace, en soulignant un rapport étroit entre les deux dimensions : l'espace et le temps.

Dans ce but, trois principaux domaines d'application des politiques temporelles ont été identifiés :

- Les politiques temporelles dans des projets de régénération/requalification/revitalisation urbaines

De telles politiques sont destinées à régénérer, requalifier et revitaliser, y compris sur le plan économique, des quartiers entiers et des espaces publics urbains, marquant le passage d'une approche en termes d'horaires vers une approche en termes de temps. Cette stratégie, qui consiste à évaluer le comportement des citoyens dans l'espace-temps urbain, permet de penser à une future gestion urbaine fondée sur une logique ancrée dans les différentes activités constitutives de la vie quotidienne, en accordant une attention particulière aux dimensions anthropologiques et historiques des lieux. Les citoyens sont au centre de tout le processus social et de la transformation mis en œuvre par de telles politiques. Selon cette logique quelques exemples ont été pris en compte : le requalification de la rue Claudia Augusta à Bolzano ou de la place Redi à Pesaro, la transformation de l'accessibilité des bâtiments scolaires de Cremona, le projet Cœur d'agglo à Poitiers, le revitalisation de la Place Sainte-Anne à Rennes et la réhabilitation de la Place Jean Jaurès à Saint-Denis, afin de réaménager les lieux urbains à partir des traditions locales et de leur identité culturelle.

- Les politiques temporelles dans les projets de mobilité et de transport

Les politiques temporelles prennent en compte les questions liées à la mobilité et aux transport comme l'un des centres d'intérêt de leurs actions. La réflexion sur la mobilité et les transports s'articule selon deux perspectives différentes : les « pactes de mobilité » (comme par exemple à Bolzano) et des « plans de déplacements » (en particulier à Belfort) ; la désynchronisation des rythmes et des horaires pour l'amélioration de la mobilité des usagers de la ville et du territoire ;

l'action en faveur de la mobilité de certaines catégories de personnes, à travers l'agencement, par exemple, d'itinéraires scolaires effectifs (à Fano, à Cremona et à Bergamo) ou les pistes cyclables (à Montpellier) ; le développement des « transports à la demande » (Cremona, Belfort, le Conseil Général de la Gironde et Saint-Denis).

- Les politiques temporelles dans la régulation spatio-temporelle d'ajustement des services publics et privés

La dimension temporelle de l'accessibilité des services, dans le contexte des politiques temporelles, est caractérisée par trois approches : l'extension des heures d'ouverture des services, la synchronisation selon les rythmes de la demande et l'agencement espace-temps des services. En France, les champs d'application des politiques temporelles concernent avant tout les services publics et administratifs, avec quelques tentatives dans le domaine des services commerciaux. En ce qui concerne les services commerciaux, en Italie de nombreuses initiatives pour prolonger les heures d'ouverture des magasins ont pu être observées, par exemple par l'introduction de la « Journée du citoyen », ou lors d'autres initiatives qui ont eu tendance à vouloir assurer la continuité de ce service pendant certaines périodes de l'année, par exemple « Milan, ville ouverte en été », dont la logique s'est propagée dans d'autres villes italiennes. Selon ce point de vue, le projet des « guichets uniques » est particulièrement intéressant car il suit le raisonnement de rassembler dans un même endroit différents services selon un régime temporel uniforme qui permet aux utilisateurs et d'éviter les déplacements excessifs, et de produire des synergies entre les différents services. Grâce aux guichets uniques, la logique de la concentration spatiale des services s'accompagne par leur concentration temporelle.

Les expériences et les initiatives décrites ci-dessus ont démontré la capacité des politiques temporelles à gérer des projets complexes, à mobiliser un large éventail d'acteurs sociaux et à obtenir des résultats concrets de fonctionnement. Le principal enseignement qui peut être tiré par les analyses précédemment développées, est que de telles politiques ont tendance, dans les contextes dans lesquels elles se sont développées, à acquérir non seulement une certaine autorité formelle et morale mais également une certaine légitimité au sein de la gouvernance locale.

Si ces politiques ont considérées innés les horaires et les systèmes horaires, grâce à leurs actions, elles manifestent cependant une double approche : d'une part, nous assistons au passage d'une approche en terme d'horaire vers une approche en terme de temps (les temps sociaux, les temps vécus et leurs articulations) ce qui conduit à une confrontation avec une situation plus complexe, car des dimensions à la fois objectives et subjectives sont mises en jeu au même moment ; d'autre part, émerge le lien étroit existant entre les dimensions temporelles et spatiales, qui sont la base des différents objectifs des politiques temporelles.

A travers cette double démarche, qui a eu un développement significatif au cours des vingt dernières années, les dimensions physiques (urbs) et social (civitas) de la ville entrent dans une relation étroite. Jusqu'à l'apparition des politiques temporelles, ces deux dimensions ont été considérées séparément, la première en architecture et en urbanisme, la seconde par les politiques sociales et par les politiques du droit du travail. Les politiques temporelles, en s'imposant indirectement par rapport à ces deux dimensions, ont mis en évidence le caractère particulièrement complexe des pratiques temporelles et de leur dispositif urbain.

L'urbanistique temporelle s'impose alors comme une occasion fructueuse de développer des politiques temporelles, où l'intérêt des administrateurs locaux ne se manifestent pas seulement à travers la façon dont les individus et les collectivités organisent et définissent la dimension espace-temps de leur vie, mais se manifestent également à travers la manière dont toutes les formes d'organisation sociale sont régies par leur spatialité et temporalité particulières. C'est comme si, d'une part l'organisation sociale du temps et l'espace, et, d'autre part l'organisation spatiale et temporelle de la société, étaient devenues le centre des préoccupations de l'administration locale.

Le domaine du temps, notamment à travers son organisation spatiale, apparaît alors comme un élément central du concept de citoyenneté, de « faire société », de « vivre ensemble », et les politiques temporelles représentent le pari politique qui les autorisent à l'expérimentation de nouvelles pratiques de réappropriation du temps, à la fois individuelles et collectives.

3.1 Le politiche temporali urbane: presupposti ed obiettivi

Con l'espressione "politiche temporali urbane" si definisce un insieme eterogeneo di azioni volte a migliorare la qualità di vita dei cittadini e la qualità urbana, attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi sui tempi e sugli orari, all'interno delle città, per una maggiore conciliazione dei tempi della famiglia, dei tempi del lavoro e dei tempi dell'individuo, oltre che per un miglior utilizzo spaziale e temporale delle città. Alla base di tali politiche vi è l'idea che sia possibile migliorare la qualità di vita dei cittadini intervenendo su una risorsa che rappresenta un bene sempre più raro nelle società economicamente più avanzate: il tempo.

Riuscire a combinare gli orari della vita familiare con quelli della vita lavorativa e, più in generale, con quelli delle città, è divenuta infatti un'esigenza insopprimibile per la maggior parte delle persone che, nell'arco della stessa giornata, si trovano ad interpretare diversi ruoli sociali e a svolgere varie attività in differenti contesti. Accompagnare i figli a scuola, raggiungere il luogo di lavoro, fare la spesa, ritirare un certificato presso un ufficio pubblico, recarsi dal medico di famiglia per una visita ambulatoriale sono semplici azioni quotidiane che possono diventare tra loro inconciliabili se il sistema di orari e di scadenze, che regolano la vita all'interno delle città, è disarmonico e disorganizzato.

Questa definizione molto generica ha trovato campi di applicabilità diversi a seconda del contesto europeo considerato, portando ad interessanti e singolari esiti.

3.1.1 Presupposti generali alla base delle politiche temporali urbane

Il tempo, nelle sue molteplici dimensioni e significazioni, gioca un ruolo essenziale nella strutturazione e nell'organizzazione delle città e del territorio.

Come già accennato nei capitoli precedenti, la "strutturazione temporale" del territorio si è evoluta nel tempo, in maniera incrementale durante i secoli, in funzione delle mutazioni sociali, economiche e culturali, osservando il passaggio da un tempo ciclico, ritmato dalle stagioni e dalle ricorrenze religiose (Le Goff, 1977), ad un tempo lineare, cadenzato dalla produzione e dall'idea di progresso. Tuttavia, dopo qualche decennio, le mutazioni della vita quotidiana, delle pratiche degli abitanti delle città e di coloro che vi gravitano per ragioni molto diverse tra loro¹, da una parte, ed una economia dell'urgenza, che ha provocato una contrazione dell'orizzonte temporale e allo stesso tempo un'estensione dello spazio fisico (Internet), dall'altra, hanno messo in tensione i tempi e i ritmi della città e del suo territorio.

In particolare, la mutazione dei tempi individuali e collettivi (allungamento delle aspettative di vita, flessibilità delle forme familiari), lo sviluppo del lavoro delle donne, la trasformazione delle tipologie familiari, le difficili sincronizzazioni tra le diverse attività individuali e tra queste e i ritmi della collettività, l'estensione della mobilità, così come la diversificazione delle rispettive motivazioni, i tempi di spostamento, le disuguaglianze crescenti in termini di utilizzazione dei servizi

¹ Il sociologo Guido Martinotti suggerisce di concettualizzare lo sviluppo metropolitano e la nuova morfologia urbana che sta via via emergendo, con il progressivo differenziarsi di "quattro popolazioni" principali che gravitano intorno alla metropoli. È un punto di vista che si riallaccia indirettamente alla modellistica dell'uso delle risorse spazio-temporali, messa a punto dalla scuola di Hägerstrand e Pred e da ultimo ripresa da Giddens. Le quattro popolazioni si riferiscono a: gli "abitanti", che non sono più i soli a vivere e lavorare all'interno della città; i "pendolari", che utilizzano regolarmente i mezzi di trasporto e che sono legati al ritmo delle giornate, ma anche ai ritmi collettivi dei fine settimana, delle vacanze, etc.; i "consumatori metropolitani", o "city users", che si recano in città per sfruttare i servizi pubblici e privati, ponendosi, allo stesso modo della precedente, come una popolazione temporanea; i "metropolitan businessmen", consumatori di grande interesse per la città e per l'esercizio delle attività economiche. L'individuazione delle popolazioni temporanee aiuta a risolvere il paradosso visuale della città, che secondo i dati statistici sembra spopolarsi, ma che, da un'osservazione quotidiana, appare sempre più congestionata. È dall'interazione di queste quattro popolazioni che sarà possibile definire la città del futuro prossimo (Martinotti, 1993 e 1997).

e degli spazi pubblici, le tensioni tra centro-città e periferie, hanno stimolato le azioni delle collettività territoriali riguardo le questioni delle temporalità e dell'organizzazione dei tempi.

Il motivo risiede nel fatto che il fenomeno urbano debba essere considerato secondo due diverse dimensioni: la "dimensione fisica" e la "dimensione sociale", entrambe in continua mutazione. La relazione tra questi due aspetti permette di interpretare gli spazi urbani sotto forma di "cronotopi"², che possono essere definiti come strutture temporali "rivelate" sotto forma di spazi urbanizzati, questo perché la mutazione urbana è anche sempre una mutazione della temporalità.

Sullo sfondo di questa presa di coscienza dell'importanza delle questioni temporali, è possibile osservare alcune tendenze sociali, economiche e culturali, condivise dalla totalità dei paesi europei, che suggeriscono la necessità di una ricapitolazione dei contenuti, delle modalità e delle forme di queste politiche (Boulin, 2008).

- Lo sviluppo urbano e i fenomeni associati alla città diffusa, determinando un uso del territorio dilatato su vasta scala, fanno della "mobilità" il motore di un profondo ridisegno della forma urbana e della relazione tra le persone: aumentano le distanze e si moltiplicano i motivi degli spostamenti (lavoro, scuola, tempo libero, consumi, ecc.). A questo fenomeno, che si svolge in un tempo relativamente breve, non sempre corrisponde uno sviluppo adeguato dei trasporti collettivi, mentre l'uso crescente dell'automobile ha provocato fenomeni di congestione del traffico, oltre che di inquinamento atmosferico.

- La transizione della società industriale verso una "economia dei servizi" e verso processi di globalizzazione profondamente diversi da quelli dell'industria tayloristica-fordista, pongono una serie di questioni sulla "a-temporalità", sul fatto cioè che numerosi servizi sono chiamati a funzionare in modo continuo, anche 24 ore su 24, ridisegnando il profilo temporale della domanda di servizi, i ritmi urbani e i calendari di uso del territorio e determinando, conseguentemente, i cambiamenti strutturali in atto nelle relazioni spaziali e temporali che regolano la vita sociale delle comunità insediate.

- Le "tecnologie di informazione della conoscenza" (TIC) occupano un ruolo centrale nelle trasformazioni degli usi e nella rappresentazione del tempo. Così, le TIC contribuiscono a confondere i confini tra i tempi e gli spazi destinati al lavoro, e tra quelli, extra-lavorativi, tra la sfera pubblica e la sfera privata, oltre che influire sull'accelerazione del processo di individualizzazione e di frammentazione della coesione sociale. Al contrario, in certe condizioni le TIC sono da considerarsi come soluzioni che possono facilitare, ad esempio, l'articolazione tra il lavoro e il tempo extra-lavorativo, attraverso una maggiore accessibilità ai servizi, grazie alla sostituzione della mobilità fisica.

- Le modificazioni sopraggiunte nei rapporti tra i sessi, con un numero crescente di donne che chiedono di essere integrate nel mondo del lavoro, rimettono sempre più in discussione la divisione tradizionale dei ruoli, sia nella vita professionale che nella società in generale.

- L'individuazione e la diversificazione crescente dei modi di vivere, ed in particolare l'aumento del numero dei celibi/nubili, dei divorzi, dei genitori single, etc.

² Si veda il paragrafo 3.3.3 "Il concetto di cronotopo e l'analisi cronotopica".

stanno portando ad una sensibile trasformazione dei ritmi collettivi e alla diluizione dei tempi di vita tradizionali, tanto che nuovi tipi di tempi collettivi e comuni stanno emergendo e tendono a determinare una società continua evoluzione.

3.1.2 Obiettivi generali alla base delle politiche temporali urbane

Tutte queste tendenze mostrano come i tempi e gli spazi vissuti non sono riducibili ai soli tempi e spazi di lavoro, ma sono legati all'interno di una complessità spazio-temporale determinata non soltanto da strutture spazio-temporali, intese nel senso proposto da Giddens³, ma anche dai comportamenti degli singoli e della collettività, cioè dalla eterogeneità sociale e culturale (dal ruolo degli attori, per riprendere la terminologia adoperata da Giddens).

Le iniziative che hanno luogo nell'ambito delle politiche temporali si collocano all'interno di due obiettivi strutturanti: il miglioramento della qualità della vita⁴ e l'uguaglianza, che non si limita ad una "uguaglianza di genere", relativa al rapporto uomo-donna, ma che comprende una nozione più ampia di coerenza sociale.

Questi obiettivi dichiarati degli attori coinvolti nelle politiche temporali, mirati a conferire agli individui e alla collettività il dominio sulle loro strutture temporali, sulle condizioni di qualità della vita e di uguaglianza, si attuano attraverso iniziative che favoriscano: la conciliazione tra vita lavorativa ed extra-lavorativa, e più in generale tra le diverse attività che fanno parte della vita quotidiana degli individui; l'accessibilità dei luoghi, degli spazi, dei servizi, che costituiscono le cornici in cui si svolge la vita quotidiana; la mobilità delle persone, che è una delle varie condizioni di accessibilità alla quale fare riferimento, ma che è, allo stesso tempo, una condizione di uguaglianza ed inclusione sociale.

Tali obiettivi sono, d'altra parte, tra loro complementari: così, l'accesso ai servizi è agevolato da valide condizioni di mobilità. Ma soprattutto, mostrando la dimensione trasversale delle politiche temporali, questi obiettivi, attraverso la loro interazione, fanno a loro volta riferimento ad altri, meno immediatamente palpabili, la cui realizzazione concreta non può avvenire che nel medio-lungo termine, pur essendo ben radicati nelle intenzioni dei promotori di queste politiche e nell'ambito della coesione sociale ed economica del e sul territorio.

In sintesi, si può dire che l'obiettivo che sottende le politiche temporali è quello di attuare regimi temporali sostenibili, di dominare l'esposizione temporale e spaziale, al fine di assumere un dominio individuale e collettivo dei tempi sociali.

L'insieme di questi obiettivi si declina attraverso molteplici azioni, prendendo come punto di applicazione tematiche molto diverse, come la rivitalizzazione dei centri e dei quartieri attraverso la gestione e il conseguente coordinamento degli orari di apertura; l'adeguamento dei mezzi e delle condizioni di mobilità alle diverse situazioni locali e sociali; l'adeguamento tra gli orari di lavoro e quelli dei trasporti e dei servizi pubblici, oltre che delle attività commerciali;

³ Si veda l'approfondimento del capitolo 1, "Percorso sociologico sul rapporto spazio-tempo", dove è indicata la "Teoria della strutturazione spazio-temporale" di Anthony Giddens.

⁴ Se si considera che un paradigma costituisce un nuovo sistema di rappresentazioni, di valori, di analisi della realtà socio-economiche, da un lato, e dall'altro lato un nuovo modo di agire su tali realtà, di organizzarsi e nuove modalità di gestione, si può dire che assistiamo oggi all'emergere di un nuovo paradigma. I vecchi modelli strategici sono inefficienti (ad esempio il sistema gerarchico). La guida del cambiamento richiede da parte di tutti gli attori economici, politici e sociali non solo nuovi comportamenti, ma anche nuovi obiettivi e metodiche. In questo paradigma ancora instabile, è possibile tuttavia notare alcuni punti di riferimento: l'ambiente nel quale l'uomo vive appare come un sistema vivo e complesso, costituito da sottoinsiemi, dove le modalità di spiegazione e funzionamento lineari lasciano spazio a modalità di analisi e azione basate sull'interdipendenza, la retroazione, il *feedback*, il *loop*, etc. in questo sistema, l'uomo ha il duplice status di "osservatore" e di "osservato", di produttore e consumatore, di attore e di spettatore, di cliente e di cittadino. La "qualità" diviene la ricerca strutturante degli uomini e degli enti privati, degli enti pubblici e degli organismi associativi. L'obiettivo qualità si sostituisce all'obiettivo quantità che caratterizzava il precedente paradigma. Questo desiderio di qualità riguarda la qualità dei prodotti e dei servizi, del lavoro e degli svaghi, del tempo e dello spazio, del dialogo individuale e sociale, della città e della vita in generale (Dommergues, 1997).

il coordinamento degli orari delle scuole e delle strutture di assistenza per l'infanzia; il coordinamento degli orari di apertura delle amministrazioni e dei servizi ed il loro adeguamento ai bisogni degli utenti; il miglioramento dell'accessibilità degli spazi urbani, in particolare nelle ore serali e notturne; la sincronizzazione o de-sincronizzazione dei flussi di mobilità, con l'obiettivo di diminuire l'intensità di effetti secondari indesiderati (imbottigliamenti, file d'attesa, etc.), etc.

Nonostante si possa notare, attraverso l'enumerazione di tutti questi punti di applicazione, una precisa apertura temporale, è opportuno non trascurare la loro dimensione spaziale. Da questo punto di vista, le politiche temporali chiariscono esattamente *"il fatto che un movimento nello spazio è anche un movimento nel tempo"* (Boulin, 2008).

3.2 Origine e diffusione delle politiche temporali in Europa

Il crescente interesse attorno alle politiche di gestione e pianificazione del tempo in Europa ha condotto l'Unione Europea a includere nella propria agenda politica le tematiche connesse alle pari opportunità e alla conciliazione tra vita lavorativa e vita familiare⁵.

Tra le diverse realtà considerate, l'Italia è stato il primo Paese a dotarsi di leggi, nazionali e regionali, che conferiscono ai Sindaci, alle Province e alle Regioni poteri formali per agire nel campo della pianificazione temporale, acquisendo così un ruolo da pioniere in questo settore. Questa specifica connotazione è il risultato di un lungo lavoro di istituzionalizzazione delle politiche temporali, fondato su una serie di fertili sperimentazioni. Si può altresì affermare che l'Italia ha contribuito in modo sostanziale ad alimentare il dibattito europeo intorno alle politiche temporali, sia in ambito accademico che in ambito politico ed amministrativo. Tale dibattito è sorto nel nostro Paese con notevole anticipo rispetto alle altre realtà europee.

La diffusione delle politiche temporali negli altri paesi europei non ha mai ricoperto un carattere sistematico.

La Germania è stato il primo paese ad avere *"importato"* le politiche dei tempi della città. Brema ed Amburgo si sono convertite alle politiche temporali negli anni 1993-1994. Inoltre, il programma *Eurexter*⁶ ha contribuito a far conoscere tali politiche, conferendo loro un impulso concreto attraverso formazione, progetti pilota e seminari, organizzati tra il 1996 e il 2000 nei cinque paesi europei coinvolti nel programma: Germania, Francia, Italia, Spagna e Irlanda. Infine, il programma *Equal*⁷ ha dato luogo a molteplici progetti internazionali che hanno permesso lo scambio di conoscenze e di buone prassi con altri paesi, come l'Olanda, la Finlandia o il Portogallo. In Germania sono stati attuati alcuni programmi interessanti, come ad esempio il *Seitwerkstadt* nella municipalità di Wolfsburg, sede centrale della Volkswagen, l'Ufficio Tempi di Brema Vegesack, incentrato sugli aspetti di suburbanizzazione e disurbanizzazione, il programma *"Tempi della città"* tra le realtà di Brema, Amburgo e Hannover, sviluppato con l'Esposizione Universale del 2000 tenutasi in quest'ultima città.

Anche in Spagna, seminari, colloqui e scambi hanno fatto scoprire agli spa-

⁵ Nel marzo 1992, il Consiglio d'Europa ha raccomandato agli Stati membri di adottare e incoraggiare progressivamente iniziative volte a consentire alle donne e agli uomini di conciliare le loro responsabilità professionali con quelle familiari e quelle educative derivanti dalla custodia dei figli (Raccomandazione 92/241/CEE).

Con tale raccomandazione, il Consiglio introduce un nuovo concetto, partendo dalla considerazione che la conciliazione non sia un tema che riguardi esclusivamente le donne (così come invece veniva considerato nel passato), ma tutti i lavoratori, indipendentemente dal genere (Cgil, 1992). L'Unione Europea ribadisce dunque la necessità di considerare tali politiche come un fattore importante di innovazione complessiva dei modelli sociali, economici e culturali delle comunità. Sulla base di tali premesse, i singoli Paesi vengono dunque invitati ad adottare una serie di iniziative volte a promuovere una crescente condivisione del lavoro di cura da parte degli uomini, in modo da garantire anche alle donne una maggiore partecipazione al mondo del lavoro. Nel 2000, il Consiglio d'Europa e i Ministri incaricati dell'Occupazione e della Politica Sociale adottano la risoluzione 218 sulla partecipazione equilibrata delle donne e degli uomini all'attività professionale e alla vita familiare. Con tale risoluzione si incoraggiano gli Stati membri ad accentuare la promozione della partecipazione equilibrata di donne e uomini alla vita professionale e familiare, alla promozione dei congedi di paternità, al rafforzamento dei servizi di sostegno alle famiglie, ad armonizzare gli orari scolastici e di lavoro, a lanciare campagne informative sul tema. Infine, si invitano gli Stati membri a incoraggiare le PMI ad introdurre e intensificare pratiche gestionali che tengano conto della vita familiare dei propri lavoratori e delle proprie lavoratrici. Sulla base di queste spinte, molti Paesi europei hanno introdotto, all'interno dei propri ordinamenti, normative volte a favorire la conciliazione temporale e hanno sviluppato studi e progetti su queste tematiche.

⁶ Il programma europeo *EUREXCTER* (*Programme EURopéen pour l'EXcellence TERritoriale*) nasce da due partner del dialogo sociale europeo (la CES, ovvero *Confédération Européenne des Syndicats*, e la CEEP, ovvero il *Centre Européenne des Entreprises à Participation Publique*) che si sono posti l'obiettivo di mettere in evidenza le possibilità di sviluppo del dialogo sociale locale, la sua opportunità, individuando sei potenziali punti di applicazione. In un primo tempo sono stati coinvolti tre paesi nel progetto: Germania, Francia e Italia, a cui si sono poi aggiunti Spagna e Irlanda. Le politiche dei tempi della città, oggetto di riflessione e di sperimentazioni da una decina d'anni in Italia e in Germania, hanno costituito di primo acchito la base d'azione e di riflessione di questa rete.

⁷ L'iniziativa comunitaria *Equal*, nata nell'ambito della Strategia Europea per l'Occupazione e cofinanziata dal Fondo Sociale Europeo per il periodo 2000-2006, promuove la sperimentazione di approcci e politiche innovative per contrastare il fenomeno della discriminazione e della disuguaglianza nel mercato del lavoro.

Le sperimentazioni, caratterizzate da una importante dimensione transnazionale, sono incentrate su cinque priorità tematiche: occupabilità, imprenditorialità, adattabilità, pari opportunità e richiesta di asilo; esse fanno riferimento, oltre alla transnazionalità, ai principi di partenariato, innovazione, partecipazione attiva, e *mainstreaming*, che ne rappresentano il valore aggiunto.

⁸ *Arja* significa azione di ricerca sulla gestione dei tempi e degli spazi della vita quotidiana.

gnoli le iniziative italiane. La prima città ad essersi interessata a questo tipo di tematica è stata Barcellona, nella quale, durante gli anni '90, vari progetti urbani legati all'organizzazione dei giochi olimpici hanno modificato le abitudini di vita e hanno stimolato innovativi esperimenti. A ciò va aggiunta una presa di coscienza, sul modello italiano, del ruolo della donna nel mercato del lavoro, della divisione dei ruoli domestici, della pratica sulla città sia in termini di mobilità che di strutture e servizi, in primo luogo quelli dedicati alla vita quotidiana (accoglienza dei bambini, azione della pubblica amministrazione, etc.).

Il programma *Eurexcter* ha coinvolto, nella sua seconda fase (1998-2000), l'Irlanda, grazie soprattutto alla partecipazione dell'Università di Limerick, che ha tentato di sensibilizzare le contee della provincia di Limerick, così come le città, con la organizzazione della seconda Scuola d'Estate della rete *Eurexcter*, nel 1999. Tuttavia, nella trattazione di queste iniziative, occorre specificare che alcune azioni o sperimentazioni, legate direttamente alle politiche temporali, non sono mai state portate avanti.

Allo stesso modo, il Belgio, principalmente con la regione del sud chiamata Wallonie, si è interessato alle politiche temporali nella prospettiva di una connessione tra la vita lavorativa e quella extra-lavorativa. Su iniziativa del Ministro del Lavoro, è stata organizzata nel 2001 una conferenza internazionale, uno dei cui obiettivi era verificare in che modo le politiche temporali potessero contribuire ad una migliore conciliazione tra le due sfere suddette, oltre che ad una ricomposizione dei ruoli e delle azioni degli uomini e delle donne. Anche in questo caso non sembra che si sia avuto un seguito in termini di azioni ed iniziative.

La Finlandia rappresenta un altro paese nel quale le politiche temporali hanno avuto un certo successo, in particolare per le sperimentazioni di riduzione dei tempi di lavoro messe in pratica dalle municipalità, col duplice obiettivo di creare lavoro e offrire maggiore facilità di accesso agli sportelli pubblici, in particolare presso le agenzie per l'impiego. Nel 2004, un progetto chiamato "*Arja*"⁸ si poneva l'obiettivo di migliorare la conciliazione tra la vita lavorativa e la vita extra-lavorativa per gli abitanti di due quartieri: uno di Helsinki e uno di Turku. L'ipotesi era che le politiche dei tempi potessero migliorare l'articolazione tra la sfera privata e quella professionale, prendendo in considerazione l'habitat, il lavoro, i servizi e la mobilità all'interno del bacino preso in considerazione. Condotta dall'Università Tecnologica di Helsinki, il progetto fa chiaramente riferimento alle politiche dei tempi della città sviluppate in Italia, in Germania, in Francia e nei Paesi Bassi.

Anche il caso della città di Bristol, in Gran Bretagna, si è ispirato ad esperienze italiane, tedesche e olandesi, al fine di attuare, da una parte, nuovi schemi sui tempi del lavoro nella prospettiva di conferire maggiore flessibilità alle varie occupazioni nel collegamento "vita al lavoro" - "vita fuori dal lavoro" e, dall'altra parte, per operare un coordinamento dei sistemi orari e una modifica degli orari di apertura dei servizi, con l'obiettivo di migliorare la loro accessibilità.

L'orientamento adottato dalla municipalità è stato quello di ottenere o mantenere gli stessi salari proponendo un'organizzazione molto agile dei tempi di lavoro (lavoro ripartito in 4 giorni, annualizzazione dei tempi del lavoro sulla base dei contratti salariali, congedi accordati durante le vacanze scolastiche, lavoro a tempo parziale reversibile, lavoro in gruppo quotidiano o settimanale, congedi lunghi, telelavoro, pensioni progressive e flessibili, etc.), attraverso la modernizzazione e il miglioramento delle condizioni di accesso agli sportelli per i residenti e utilizzatori della città (aperture prolungate nelle ore serali, apertura domenicale delle biblioteche, etc.).

L'Olanda vanta una lunga tradizione nella analisi dei tempi sociali e degli usi del tempo. Queste funzioni sono state svolte ripetutamente dal *Sociaal en Cultureel Planbureau* (SCP), un organismo governativo che collabora intensamente con le Università e il *Centraal Bureau voor de Statistiek* (CBS). Nel corso degli anni '90 queste analisi hanno messo in luce le difficoltà incontrate dai cittadini olandesi nell'accesso ai servizi pubblici e privati. Tali difficoltà, che risultano da una grande dilatazione degli orari di lavoro di attività produttive e uffici e degli orari di apertura delle amministrazioni e dei servizi, hanno portato ad una sempre maggiore oppressione per i cittadini olandesi, anche per via dell'entrata massiccia ed estremamente rapida delle donne sul mercato del lavoro. Le motivazioni di questo accrescimento dipendono dallo sviluppo del lavoro a tempo parziale (vicino al 40%, tasso più alto in tutta l'Unione Europea), dal rapido aumento delle "coppie bi-attive" (60%, contro il 18,1 % del 1994) e delle famiglie monogenitoriali, fattori che hanno inasprito la frattura esistente tra gli orari di lavoro e gli orari di apertura dei servizi, e che sono stati acuiti dall'assenza di strutture d'accoglienza per i bambini in età prescolare (meno di sei anni)⁹. Queste sono state le ragioni per cui il governo centrale si è preoccupato delle questioni del collegamento tra i diversi tempi sociali, oltre che tra i tempi e lo spazio. A partire dal 2000, con proroga fino al settembre 2007, il Ministero degli Affari Sociali e del Lavoro ha promosso lo sviluppo di una serie di progetti pilota, denominati *Dagindeling* e basati su un ampio programma di gestione dei tempi quotidiani, con l'obiettivo di giungere ad un miglior coordinamento tra il tempo e lo spazio e ad una conciliazione tra la vita professionale e la vita al di fuori dell'orario lavorativo.

In Francia, dopo il 2000, circa quindici tra città e comunità locali si sono poste l'obiettivo di favorire un miglior coordinamento dei tempi e degli spazi per i loro abitanti, sul modello di altri paesi europei, come l'Italia innanzitutto, ma anche come la Germania, l'Olanda o ancora, in maniera più limitata, la Spagna, la Finlandia o il Regno Unito. Si annoverano qui alcune interessanti sperimentazioni, come il *Bureaux du temps*, istituito presso l'ufficio del vicesindaco di Parigi, l'*Agence des temps*, istituita presso la comunità dell'agglomerato di Poitiers, l'associazione no profit *Maison des temps et de la mobilité* a Belfort e l'*Espace des temps*, istituito presso il centro risorse del Comune di Saint-Denis.

⁹ I dati qui riportati sono stati desunti dal testo Boulin, J.Y. (2008), *"Villes et politiques temporelle"*, Institut des villes, Collection Villes et société, La documentation Française, Paris e aggiornati all'anno 2007.

3.2.1 Le politiche temporali in Italia

¹⁰ Con la legge 142 si può fissare l'inizio ufficiale delle politiche esplicitamente rivolte a modificare l'organizzazione dei tempi sociali e collettivi. L'art. 36 assegna al Sindaco l'autorità di coordinamento degli orari dei servizi pubblici, consentendogli di orientare i servizi pubblici (i servizi sociali, le certificazioni, il commercio ed i pubblici esercizi, i trasporti pubblici urbani, le scuole per l'infanzia ed i servizi educativi) alle esigenze temporali degli utenti.

Il Sindaco coordina e riorganizza, sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalla Regione, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti.

A rendere innovativa la legge, ed in particolare l'articolo 36, è l'attenzione rivolta alla popolazione: gli utenti indicati nell'articolo in questione non sono più considerati solo come lavoratori, ma più in generale come cittadini. Un ulteriore elemento che rende la legge singolare è la logica di coordinamento tra le parti e l'integrazione tra i diversi orari, che sostituisce la logica impositiva con cui venivano precedentemente fissati gli orari. Si tendeva, infatti, a regolamentare gli orari settimanali e estivi solo in un'ottica settoriale e non in un'ottica di concertazione. Tale legge contempla per la prima volta la redazione di "Piani Regolatori degli Orari" o di "Piani di coordinamento degli orari".

¹¹ Si rimanda al paragrafo 3.3.1 "L'Ufficio dei Tempi".

La genesi

Le politiche sui tempi della città sono nate in Italia durante la metà degli anni '80. La legge di iniziativa popolare elaborata dalle donne del Partito Comunista Italiano nel 1987, *"Le donne cambiano i tempi: una legge per rendere più umani i tempi del lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita"*, costituisce il punto di partenza delle riflessioni e delle azioni sui tempi delle città in Italia.

Con tale proposta, le donne posero per la prima volta l'attenzione sulle tematiche connesse alla conciliazione dei tempi di cura parentale, degli orari di lavoro e del tempo per l'individuo, proponendo di agire su tre indirizzi:

- l'organizzazione dei tempi delle città;
- il coordinamento dei servizi di interesse pubblico;
- l'offerta di servizi organizzati in base agli orari.

Il principio di fondo è organizzare i tempi delle città in modo da garantire alle donne la doppia presenza nella famiglia e nel lavoro, costruendo un'idea forte: conciliare i tempi di cura parentale, gli orari di lavoro e i tempi scelti per sé stessi, è un problema che non riguarda solo la sfera del privato, trattandosi piuttosto di un problema collettivo, pubblico, e perciò politico. Si tratta di un progetto di legge sui tempi, e non semplicemente sugli orari, che propone di istituire un "diritto ai tempi".

La L. 8 Giugno 1990, n. 142 sull'Ordinamento delle Autonomie Locali

Tali istanze sono poi state recepite dalla politica, divenendo, all'inizio degli anni '90, parte integrante della linea amministrativa dello Stato, nel quadro delle norme di riforma della pubblica amministrazione.

In particolare, l'art. 36 della L. 8 Giugno 1990, n. 142 sull'Ordinamento delle Autonomie Locali¹⁰ assegnava al sindaco l'opportunità di regolare e trasformare, secondo finalità sociali, l'organizzazione temporale della città. Agire sugli orari dei servizi pubblici, per orientarli verso i bisogni temporali degli utenti, modificava di fatto le relazioni tra gli individui, agiva sulla mobilità delle persone su diverse scale e sulla reale possibilità di godere della città, da intendere come patrimonio pubblico e bene comune.

Come detto, la norma non fa che recepire alcuni spunti offerti dalla riflessione, in atto fin dalla metà degli anni '80, con cui si sviluppano sinergie fra diverse correnti di rinnovamento fino a quel momento rimaste separate, che includono anche gli approfondimenti condotti in ambito accademico da sociologi e urbanisti e le istanze del movimento femminista che hanno portato alla già citata legge di iniziativa popolare. Tale legge crea di fatto le basi per le politiche di conciliazione temporale in Italia: nella sua applicazione, molte città italiane, come Milano, Genova, Venezia, Torino, Roma, Catania, Bolzano, etc. hanno iniziato dal principio degli anni '90 ad attuare progetti di gestione dei tempi della città e a costituire l'Ufficio dei Tempi della città¹¹ (Milano nel 1994, Genova e Roma nel 1996, Pesaro nel 1999, etc.).

Altre città, in particolare Modena, si sono concentrate sulla tematica della mobilità, concependo un "Patto per la mobilità"¹² che ha poi fatto scuola in tutte le altre città. Altre città, infine, hanno inaugurato nuove modalità di costruire la cittadinanza e la coesione sociale, per esempio dando vita alle "banche del tempo"¹³.

Diffusione delle politiche temporali

Le ragioni per le quali queste politiche si sono così rapidamente diffuse in Italia sono senza dubbio da ricercare negli orientamenti specifici del movimento femminista in Italia (dove il lavoro a tempo parziale è meno diffuso, il modello "nordico" di condivisione dei compiti tra uomini e donne, per esempio in ciò che concerne l'educazione dei figli, è meno forte) e nella particolare necessità di modernizzazione dell'amministrazione italiana. Nel periodo compreso tra il 1999 e il 2000, l'Italia è stata coinvolta in una fase di innovazione in tutte le direzioni, condotte a partire dal principio strutturante di integrare la dimensione dei tempi sociali e degli orari nelle politiche sociali ed urbane, principalmente in una prospettiva di uguaglianza di genere. In realtà, possiamo distinguere più fasi all'interno del processo delle politiche temporali delle città italiane.

- Fino alla metà degli anni '90, da una parte grandi città come Milano, Torino, Genova, Venezia, Roma, ma anche città di medie dimensioni come Bolzano, Pesaro o Catania, hanno dato vita a progetti generali (su scala comunale) di gestione degli orari, in particolare attraverso la concezione di "Piani Regolatori degli Orari" (PRO). Tali PRO sono stati elaborati grazie al confronto tra l'offerta (rilievo sistematico degli orari dei servizi pubblici e privati) e la domanda (indagini condotte tra gli abitanti al fine di conoscere le loro aspettative e comprendere le loro difficoltà). Ben presto questi titanici progetti si sono rivelati poco utili (grande mobilitazione degli strumenti di indagine, difficoltà a capire realtà così vaste e complesse) e queste città hanno allora focalizzato la loro azione su settori più specifici (gli orari delle scuole a Bolzano o Cremona; gli orari dei servizi amministrativi a Roma; gli orari degli esercizi commerciali a Milano, etc.), su tematiche come quella della mobilità a Modena o Bolzano, o quelle della rivitalizzazione di una parte dell'area urbana (un quartiere, una via, una piazza, etc.) a Pesaro o Bolzano, etc.

- Durante la seconda metà degli anni '90 e fino alla legge Turco del 2000, si osserva una triplice direzione:

1. in un primo momento si ha una capitalizzazione-diffusione di queste iniziative, condotte principalmente dalle Università (Politecnico di Milano in primis) o dall'Associazione PianoForte¹⁴, costituita intorno a queste tematiche delle politiche dei tempi della città e che riunisce donne del mondo della politica, dell'università, di associazioni femministe o sindacali e delle imprese, che hanno lavorato con seminari periodici di scambio di buone prassi. Il progetto europeo *Eurexter* ha finanziato l'organizzazione di conferenze che hanno contribuito a questo duplice lavoro di capitalizzazione-diffusione;

2. in una fase successiva, si assiste ad un tentativo di concepire la questione dell'organizzazione e della coordinamento dei tempi su una scala più ampia,

¹² Si rimanda al paragrafo 3.5.2 "Le politiche temporali nei progetti di mobilità e di trasporto" e alla scheda di approfondimento "Il patto per la mobilità sostenibile del Comune di Bolzano".

¹³ Si rimanda al paragrafo 3.3.2 "Le banche del tempo".

¹⁴ L'Associazione PianoForte fu creata nel gennaio 1994 su iniziativa delle stesse donne che erano state all'origine delle politiche dei tempi della città e che avevano cominciato a svilupparle: essa riuniva donne elette dalla politica, universitarie, consulenti, sindacaliste e persone provenienti da associazioni femministe. Il nome di questa associazione fa riferimento, da una parte, al tentativo in atto di elaborazione del Piano regolatore degli orari, ma anche ad una metafora musicale in riferimento all'elemento forte dell'armonia, in questo caso sociale.

¹⁵ All'interno del Politecnico di Milano spicca l'attività della Prof.ssa Sandra Bonfiglioli, attualmente Professore Ordinario di Pianificazione territoriale e urbana presso lo stesso Politecnico, esperta di analisi dei cronotopi urbani e di progettazione di politiche temporali; coordinatrice delle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Architettura e Società del Politecnico di Milano nel campus di Piacenza, specializzato in *Time oriented urban Design and Architecture*; esperta di politiche temporali urbane, con la promozione di programmi internazionali di ricerca sostenuti da finanziamenti europei e nazionali; Direttrice dell'area di ricerca Urbanistica dei tempi e della mobilità del Dipartimento di Architettura e Pianificazione e Direttrice per il Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano del Laboratorio Labsat, "Laboratorio di Analisi e Progettazione di Sistemi di Architettura Temporale". È stata Direttrice del Centro interateneo "Tempi sociali, tempi di lavoro e tempi della città" (Politecnico di Milano, Università di Milano-Bicocca e Università di Bologna) che svolge progetti e ricerche interdisciplinari; Fondatrice e direttrice dell'associazione "PianoForte" (nata nel gennaio 1994) per lo sviluppo delle politiche temporali urbane in Italia; Partner di "Vanda Lab", *gender study* nel campo dell'architettura e urbanistica. Inoltre, come ultima direttrice dell'Istituto di Matematica della Facoltà di Architettura ha co-fondato, nel 1976, il Dipartimento di Scienze del Territorio. Ha pubblicato numerosi testi sulla città e il tempo e sulla teoria dell'urbanistica *time oriented*.

attraverso l'emanazione di direttive o di leggi che prevedono un sostegno finanziario a queste iniziative locali in varie regioni italiane;

3. infine, un periodo segnato da uno sforzo di consolidamento metodologico, assiologico e formativo. Questo sforzo è stato sostenuto dal Ministero della Ricerca scientifica e tecnologica che, dall'inizio degli anni '90, ha finanziato una rete di università italiane incaricate di sviluppare strumenti tecnici e teorici propri delle politiche temporali urbane. Queste ricerche interdisciplinari, che proseguono fino ad oggi, hanno permesso di elaborare numerosi strumenti, noti come "cronocarte" o "cronomappe", destinati a sistemi informativi territoriali, a modelli di simulazione della mobilità articolati secondo variabili orarie, a sistemi di indagine sociale aventi come oggetto il collegamento dei tempi sociali o dei metodi di elaborazione partecipata dei progetti temporali. Sotto questo punto di vista, il Dipartimento d'Architettura e di Pianificazione del Politecnico di Milano¹⁵, ha giocato un ruolo centrale nella formazione di decine di professionisti, esperti in politiche temporali. Trattandosi di azioni concrete, le città italiane hanno acquisito, durante gli anni '90, una lunga esperienza in materia di "coordinamento degli orari" nell'ambito dei servizi pubblici e commerciali. Queste azioni mirano a costruire e a mantenere un regime orario globale che possa interagire con i nuovi profili temporali flessibili della domanda. Una delle questioni principali sollevate con le iniziative realizzate secondo questa prospettiva, è quella di capire se esse debbano avere una semplice funzione di razionalizzazione dell'esistente, o se debbano essere realmente rivolte ad obiettivi di miglioramento della qualità della vita, non riducendosi unicamente ad un'azione sugli orari, ma indicando invece dei ragionamenti e delle azioni concrete in termini di contenuti.

Un primo campo di politiche temporali riguarda iniziative molteplici, intraprese in diverse città italiane, che possono essere ordinate in quattro categorie:

- I "patti di mobilità", che consistono in accordi negoziati tra Comune (o altro ente locale, come Provincia o Regione), imprese e operatori della mobilità (pubblici e privati, come per esempio le associazioni dei tassisti), al fine di regolare, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, la mobilità delle persone e dei beni su un dato territorio (esempio Patto di mobilità del Comune di Bolzano).

- Gli "orari di apertura delle attività commerciali", che sono stati oggetto di negoziazioni, con il coinvolgimento dell'Ufficio dei tempi, attraverso riunioni tra associazioni dei commercianti e quelle degli utenti-consumatori, al fine di tener conto delle mutazioni dei ritmi di vita (ad esempio, per mantenere l'apertura degli esercizi commerciali in estate, o di sera o ancora nelle ore pomeridiane) e/o della mobilità sostenibile (accessibilità alle strutture commerciali e loro adeguamento all'assetto urbano, con parcheggi, zone pedonali, etc.).

- Gli "orari di apertura dei servizi pubblici e della pubblica amministrazione" e il loro coordinamento, che hanno costituito uno dei punti di applicazione della modernizzazione dei servizi pubblici ed amministrativi, legati anche alle necessità della domanda e a quelle della mobilità sostenibile (ad esempio "La giornata del cittadino" a Cremona).

- Gli "orari delle scuole", che costituiscono il punto di applicazione di numerose iniziative giustificate sia dalla inadeguatezza dei ritmi scolastici, caratterizzati da orari e calendari rigidi e standardizzati, in un mondo dove gli orari di lavoro dei loro genitori sono flessibili e modulari, sia dai problemi legati alla mobilità, e sia dalla presa in considerazione dei ritmi propri dei bambini, in relazione alla loro età e alle loro necessità pedagogiche.

Un secondo campo di politiche temporali si interseca con ciò che i ricercatori italiani hanno chiamato "urbanistica dei tempi o urbanistica temporale", con cui si è dato luogo ad operazioni mirate a riqualificare, rivitalizzare e rigenerare i quartieri e gli spazi pubblici urbani (strade, piazze, etc.), attraverso il concorso di azioni di natura temporale (orari d'accesso variabili, ad esempio secondo diverse funzioni o usi, diversificazione degli usi a secondo i diversi periodi, etc.) e azioni di natura spaziale, che vengono però elaborate, in questo caso, a partire dalle caratteristiche temporali degli usi (quelli esistenti e/o quelli futuri di residenti o abitanti temporanei)¹⁶.

Alcuni elementi spiegano la continuità delle politiche dei tempi della città in Italia, negli anni '90: la volontà politica di agire, condivisa principalmente da gruppi di donne che si sono ritrovate a ricoprire ruoli di responsabilità politica e sociale (sindacaliste, imprenditrici, docenti universitarie etc.; l'evoluzione del quadro legislativo, che ha conferito ai Sindaci la competenza in materia di riorganizzazione degli orari; l'attuazione di numerosi esperimenti da parte dei Comuni; il rilevante sforzo in materia di ricerca, di insegnamento e di formazione; l'importante lavoro di capitalizzazione, diffusione e scambio delle esperienze maturate.

La L. 8 Marzo 2000, n. 53 (legge Turco)

Un'ulteriore spinta verso l'attuazione delle politiche dei tempi è stata offerta dall'approvazione della L. 8 Marzo 2000, n. 53 (nota come legge Turco), recante *"Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità per il diritto di cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città"*.

Il titolo della legge mette a fuoco non solo quali siano le aree di interesse, ma anche la peculiarità di tale legge nel trattare tematiche che precedentemente il legislatore affrontava in maniera separata, rendendo così esplicito il legame tra la conciliazione e le politiche temporali.

La legge si basa sull'esperienza avviata nel 1990 dai comuni italiani che avevano istituito un "Ufficio dei tempi", che avevano gestito politiche temporali urbane e avevano redatto il "Piano dei tempi e degli orari". La legge, che nella prima parte disciplina i congedi parentali, dedica l'intera seconda parte (capo VII) al coordinamento dei tempi di funzionamento delle città e alla promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, introducendo principi di gestione e coordinamento dei tempi intesi ad incentivare e agevolare l'accesso ai servizi della pubblica amministrazione. La legge, inoltre, individua i compiti propri delle Regioni e dei Comuni¹⁷.

In particolare, essa impone ai Sindaci dei comuni con più di trentamila abitanti di predisporre un Piano territoriale degli orari (PTO)¹⁸, di istituire l'Ufficio dei tempi, di

¹⁶ Si rimanda al paragrafo 3.5.1 "Le politiche temporali nei progetti di rigenerazione / riqualificazione/ rivitalizzazione urbana".

¹⁷ Nello specifico, le Regioni hanno il compito di emanare delle leggi che contengano: i criteri generali di amministrazione e coordinamento degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici della pubblica amministrazione, dei pubblici esercizi commerciali e turistici, delle attività culturali e dello spettacolo, dei trasporti; i criteri per l'adozione dei Piani Territoriali degli Orari (PTO); i criteri e le modalità per la concessione ai Comuni di finanziamenti per l'adozione dei piani territoriali degli orari e per la costituzione di banche dei tempi. Le Regioni possono incentivare finanziariamente i Comuni per la predisposizione e l'attuazione del piano territoriale degli orari e per la costituzione delle banche del tempo, attraverso le risorse del Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città. Le Regioni possono inoltre istituire comitati tecnici, composti da esperti in materia di progettazione urbana, di analisi sociale, di comunicazione sociale e di gestione organizzativa, con compiti consultivi in ordine al coordinamento degli orari delle città e per la valutazione degli effetti sulle comunità locali dei PTO. Altro compito delle Regioni è la promozione di corsi di qualificazione e riqualificazione del personale impiegato nella progettazione dei PTO e nei progetti di riorganizzazione dei servizi. La legge stabilisce inoltre un termine entro il quale le Regioni devono, con proprie leggi, definire le norme per il coordinamento dei tempi della città da parte dei Comuni appartenenti al proprio territorio. Per quanto attiene ai compiti propri dei Comuni, la legge Turco impone ai sindaci delle città con più di trentamila abitanti di predisporre, in forma singola o associata, un Piano Territoriale degli Orari (PTO).

I Comuni sopra i trentamila abitanti sono inoltre obbligati a istituire un Ufficio Tempi, a cui verrà affidata la gestione e il coordinamento dei progetti contenuti nel Piano, e a individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di

tempi e orari. I piccoli Comuni con meno di tremila abitanti possono attuare i principi di legge in forma associata. Lo strumento principale di attuazione dei principi di legge è appunto il Piano Territoriale degli Orari (PTO).

¹⁸ Il piano consiste in un sistema di progetti, coordinati fra loro, finalizzato a riorganizzare i sistemi degli orari dei servizi urbani attraverso la loro graduale armonizzazione e il loro coordinamento e, più in generale, a coordinare i tempi di funzionamento delle città e a promuovere l'uso del tempo per fini di solidarietà sociale.

L'elaborazione delle linee guida del piano compete al sindaco, il quale deve attuare forme di consultazione con le pubbliche amministrazioni, le parti sociali, le istituzioni cittadine, le associazioni delle famiglie, etc. In caso di inadempienza, il Presidente della Giunta Regionale dovrebbe nominare un commissario ad acta. Il Piano, una volta approvato dal Consiglio Comunale su proposta del sindaco, è vincolante per l'amministrazione comunale, che deve adeguare l'azione dei singoli assessorati alle scelte in esso contenute. L'obiettivo del PTO è la costruzione una città più equa, più efficiente, più armonica rispetto ai tempi di vita, di lavoro, di cura, di formazione e di relazione, sia di chi vive stabilmente in un territorio, sia di chi, con continuità, saltuariamente o occasionalmente, fruisce degli spazi della città. Le caratteristiche del PTO sono quelle di essere propositivo (non ha la forza impositiva che la legge affida a PRG, ma comunque vincolante una volta approvato); negoziale (da redigere attraverso un'attività di analisi ed ascolto della cittadinanza e dei diversi attori sociali pubblici e privati della città) e adattativo e sperimentale.

¹⁹ Tra le Regioni italiane che hanno recepito la Legge Turco, la Regione Puglia ha emanato la Legge Regionale Marzo 2007, n. 7 "Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia"; in Sardegna è stata avanzata una proposta di legge n. 247 del 9 febbraio 2011 "Disposizioni regionali per il coordinamento dei tempi delle città".

individuare un dirigente che si occupi della materia e di costituire un tavolo di concertazione con le maggiori istituzioni cittadine (Camera di Commercio, sindacati, associazioni di categoria, servizi di interesse generale, società di trasporti, etc.). Con questa legge viene altresì istituito il "Fondo per l'armonizzazione dei tempi della città", finalizzato ad incentivare la realizzazione delle politiche temporali. Essa prevede anche la possibilità, per le Regioni, di sostenere con aiuti finanziari i progetti che mettono in atto le politiche temporali. Seconda questa prospettiva, si è previsto che le regioni si dotino conseguentemente di leggi di applicazione.

Sviluppando progetti ed iniziative, le prospettive tracciate dalla legge Turco hanno ricollocato le azioni in favore dell'uguaglianza nel contesto delle politiche di pianificazione dei tempi urbani. Invece di limitare questa prospettiva con azioni slegate sui tempi del lavoro o sulla creazione di servizi d'accoglienza dell'infanzia, le politiche dei tempi della città propongono un approccio trasversale, con il coordinamento degli orari di apertura e di operatività delle diverse attività, sia che si tratti di attività lavorative, di trasporti, di commercio, di scuole (materne, primarie e secondarie), di asili nido o servizi alla persona. Inoltre, sancendo il passaggio da un approccio basato sugli "orari" ad un approccio fondato sui "tempi", la legge Turco accentua la frattura che appariva già nelle azioni condotte alla fine degli anni '90 tra l'azione sugli orari e il loro coordinamento da una parte, e l'urbanistica temporale dall'altra. Questo fatto considera come ideale punto di applicazione la città costruita e l'uso degli spazi pubblici per le popolazioni residenti o temporanee, integrando anche la questione degli orari e del relativo coordinamento nel loro contesto spaziale (questioni che rilevano soprattutto in seno ai progetti di riqualificazione, rivitalizzazione, rigenerazione di quartieri, spazi pubblici urbani, strade pedonali, etc.).

La legge Turco ha avuto un duplice effetto: da una parte la legittimazione delle politiche temporali, in maniera particolare in quanto componente essenziale dei piani di governo del territorio, e dall'altra parte la stimolazione di progetti, principalmente attraverso il sostegno concreto apportato dalle Regioni. Ciascuna Regione che elabora una legge sulle politiche temporali, in applicazione alla legge Turco, riceve una sovvenzione da parte dello Stato per aiutare a portare avanti le politiche temporali sul suo territorio. Se si considera l'esempio della Lombardia, i fondi mobilitati per le politiche temporali (quelli dello Stato e quelli della Regione) sono stati utilizzati per la formazione e per il sostegno di progetti (ricerche-studi, processo di costruzione del progetto, esperti esterni, comunicazione) che sono fissati nel quadro dei "bandi di progetto" proposti dai Comuni. Le operazioni di formazione per le politiche temporali sono condotte da funzionari di diversi settori dell'amministrazione regionale (quelli riguardanti il piano di occupazione dei suoli, delle comunità territoriali, del turismo, del commercio, dei trasporti, delle politiche della famiglia, della salute, etc.), ma anche dai dirigenti degli enti locali (Province e Comuni), con l'avvallo delle Università, di esperti delle politiche pubbliche e di urbanisti.

Diverse regioni italiane¹⁹ hanno recepito la legge Turco, ma la Lombardia, forse per il contesto culturale nel quale tali politiche si inseriscono, ha prodotto risultati più significativi rispetto alle altre Regioni.

La L.R. 28 Ottobre 2004, n. 28 della Regione Lombardia

Le politiche temporali in Lombardia²⁰ hanno conosciuto una fase di forte dinamismo all'inizio degli anni '90, con la redazione del Piano dei Tempi e degli Orari nel Comune di Milano e in altre realtà lombarde.

Nel decennio successivo, invece, hanno vissuto un periodo di declino, con carenza di nuove iniziative e di nuovi attori sociali coinvolti in questo tipo di attività.

Le politiche di conciliazione temporale hanno poi incontrato una nuova fase di rilancio in seguito all'approvazione della legge regionale L.R. 28 Ottobre 2004, n. 28, *"Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi della città"*, con la quale sono stati recepiti i dettami della legge 53 del 2000.

Con questa legge la Regione Lombardia si propone di promuovere la diffusione all'interno delle pubbliche amministrazioni locali di nuove forme e modalità di intervento per la gestione ed il coordinamento dei tempi, attraverso il cofinanziamento di progetti finalizzati a tali scopi, la predisposizione di Piani Territoriali degli Orari (PTO) e la loro attuazione. A questo fine, la legge prevede il coinvolgimento di Regione, Province e Comuni, che si devono far carico di articolare le diverse politiche settoriali, tenendo conto della dimensione temporale come variabile rilevante per la qualità della vita dei cittadini.

In particolare, Regione e Province hanno la funzione di orientare e promuovere le politiche temporali attraverso gli atti di programmazione generale e settoriale. Ai Comuni spetta invece l'effettiva realizzazione delle politiche temporali e la predisposizione di Piani Territoriali degli Orari (PTO) che contengano soluzioni negoziate con tutti i soggetti interessati, sia pubblici che privati.

La Regione Lombardia, con questa legge, ha adottato un approccio trasversale al tema delle politiche temporali, che non privilegia un singolo settore, ma investe ambiti diversi quali quello urbanistico-territoriale, quello relativo alla qualità dei servizi, quello delle pari opportunità, etc.

Questa trasversalità da un lato pone l'esigenza di uno stretto coordinamento fra le diverse politiche e gli interventi, e dall'altro può costituire un grande punto di forza per la diffusione delle politiche dei tempi, offrendo ai Comuni molteplici possibilità di approccio ai problemi temporali, coerentemente con le priorità locali.

Dal 2005 al 2010, in attuazione dell'art. 6 della L.R. 28/2004, la Giunta della Regione Lombardia ha indetto tre bandi per la concessione di contributi ai Comuni per progetti finalizzati alla predisposizione e all'attuazione dei Piani Territoriali degli Orari (PTO)²¹.

Il ricorso allo strumento del bando ha permesso di convogliare una buona parte di fondi regionali e statali verso le politiche temporali urbane. Il successo ottenuto nel marzo 2005 ha consentito di reiterare il bando nel gennaio 2007 e nell'aprile 2010.

²⁰ Tra le esperienze più risalenti nel tempo si possono citare quelle di Milano, avviate nel 1991, di Cremona (1997) e di Sesto San Giovanni (1999): queste città hanno realizzato numerosi progetti e redatto documenti strategici di indirizzo per le politiche temporali. Accanto alle esperienze più consolidate, fondate sulla L.R. 28/2004 e agevolate dai finanziamenti ad essa connessi, numerosi comuni si sono cimentati in progettualità che vanno nella direzione di favorire la conciliazione dei tempi di vita, spesso dotandosi di Piani di governo per le politiche temporali.

Senza voler essere esaustivi, si possono citare gli esempi dei Comuni di Bergamo, Pavia, San Giuliano Milanese e Vigevano. La maggior parte dei comuni lombardi che hanno sviluppato politiche temporali urbane si sono dotati di un assessorato con delega in materia di tempi e orari, mentre alcuni hanno istituito una struttura comunale, l'Ufficio Tempi, che ha il compito di gestire e attuare i progetti previsti dal Piano Territoriale degli Orari. Nella maggior parte dei casi si tratta di un ufficio vero e proprio, a volte dotato di autonomia gestionale. In molte realtà comunali si ritrovano anche organismi politici e direttivi con compiti di formulazione delle strategie e di gestione pubblica delle iniziative dei PTO. Si tratta di strutture trasversali, intersettoriali rispetto all'organizzazione comunale, essenzialmente di due tipi: gruppi inter-assessoriali, costituiti quindi da organi politici, oppure gruppi di pilotaggio a composizione mista (politici, dirigenti e tecnici), come nel caso del Comune di Cremona. La loro funzione è proprio quella di coordinare i progetti sugli orari, che di rado sono soltanto settoriali e che invece agiscono come concatenazioni di azioni integrate e coordinate.

²¹ Si rimanda alla scheda di approfondimento "I bandi regionali per la concessione dei contributi alle politiche urbane".

²² "In Francia, l'orario di lavoro è stato tradizionalmente deciso a livello legislativo. (...) L'intervento dello Stato quindi è stato preponderante e, a partire dal 1982, ha dato luogo ad un processo di riduzione degli orari settimanali, conferendo particolare importanza, già da allora, al prolungamento dei tempi di funzionamento degli impianti, e quindi all'incentivazione del ricorso ai turni di lavoro. Se, tuttavia, negli anni '80 si perseguivano prevalentemente riduzioni dell'orario (attraverso l'obiettivo delle 39 ore settimanali, con una totale flessibilità della gestione di un monte ore annuo pari a 130 di straordinario) volte alla creazione di nuova occupazione, negli anni '90 gli interventi legislativi hanno dato largo spazio a riduzioni che comportassero anche una gestione flessibile e personalizzata dell'orario di lavoro. In quest'ultimo periodo, infatti, oltre ad aprire alcuni spazi alla contrattazione collettiva, si sono approvate due leggi (la legge Robien del 1996 e la legge Aubry del 1998) che hanno incentivato la riduzione degli orari settimanali. (...) La legge Aubry del 1998, in particolare, da un lato recepisce la Direttiva della Comunità Europea del 1993 fissando dei limiti massimali agli orari di lavoro, dall'altro riduce a 35 ore la durata settimanale del lavoro, entro il 2000 per le imprese con più di 20 addetti ed entro il 2002 per le restanti. (...) Tale riduzione di orario settimanale lascia ampio spazio a possibili nuove forme di flessibilità dell'orario, attraverso la personalizzazione dello stesso, ivi compreso il "risparmio di tempo" (vale a dire la possibilità di accumulare un certo numero di ore lavorate in eccesso, da recuperare poi in termini di permessi o di ferie) o il "tempo annuale scelto", vale a dire la fissazione individuale della durata del proprio orario annuale, con la possibilità di scegliere tra diverse opzioni" (Liuc Paper, Serie Economia e Impresa, n. 71, 21 febbraio 2000).

²³ Il Catral è un ente creato in Francia, tra gli altri, nella metà degli anni '60, collegato allo sviluppo delle nuove città. La maggiore attività è stata quella dedicata alla regione Ile-de-France dove sono stati condotti numerosi studi nel tentativo di stimolare

3.2.2 Le politiche temporali in Francia

La genesi e l'evoluzione delle politiche temporali

La Francia è il terzo paese europeo, dopo l'Italia e la Germania, ad aver avviato politiche temporali. L'organizzazione dei tempi del territorio, l'articolazione su scala locale dei diversi tempi sociali e dei sistemi orari, le dimensioni temporali dell'accessibilità e della mobilità, si sono progressivamente imposte in Francia all'inizio del nuovo millennio. Articoli e dossier comparsi all'interno di varie riviste (Boulin, 1993, 1996, 1997; *Annales de la recherche urbaine*, 1997), congiuntamente a seminari e dibattiti (Cerisy, 1996; Université Paris-Dauphine, 1997), hanno aperto la strada e stimolato la sensibilità degli attori chiamati in gioco. Sul piano delle iniziative concrete, quelle intraprese da alcune decine di municipalità nell'ambito del passaggio alle 35 ore lavorative²² e quelle che rappresentano l'eredità del *Comité pour l'aménagement des temps de travail et des loisirs* (Catral)²³, agli inizi degli anni '80, agli inizi degli anni '80, erano rivolte principalmente alla riduzione dei tempi di lavoro degli impiegati, con qualche aggiustamento in ordine ai limiti degli orari di apertura degli sportelli dell'amministrazione municipale. In realtà, la sensibilizzazione di molte città e di molti enti territoriali francesi nei confronti delle politiche temporali è avvenuta, seguendo l'esempio della Germania e della Spagna, sotto l'impulso della rete *Eurexcter*, a partire dal 1996. Il ramo francese di questa rete, l'*École Française d'Excellence Territoriale* (EFET), ha dato vita ad una serie di corsi di formazione, di dibattiti e di scambi di esperienze che, assieme al laboratorio IRIS dell'Università Paris-Dauphine²⁴, ha costituito il nocciolo centrale del seminario "Temps et territoires" organizzato della Datar²⁵, al quale ne sono poi seguiti altri in diversi territori, con la partecipazione di ministeri, ricercatori e rappresentanti di imprese e organizzazioni sindacali. Questo trasferimento della riflessione sulle politiche temporali sotto l'egida della Datar ha conferito loro una forma di legittimazione all'inizio del 2000, rafforzata poi dalla seconda legge Aubry²⁶ sull'attuazione delle 35 ore lavorative. In queste condizioni, si è instaurato in Francia un clima favorevole alle politiche temporali, sollecitando i territori pionieri (nei quali erano stati organizzati i primi seminari del gruppo "Temps et territoires") ad inserire le politiche temporali e l'attuazione di un "Bureau du temps" (Ufficio dei tempi) nella loro agenda a livello municipale, in particolare nella prospettiva delle elezioni municipali del marzo 2001. Nello stesso anno, la Datar ha potuto mobilitare fondi del *Fond National pour l'Aménagement du Territoire* (FNADT), al fine di sostenere una decina di territori nella attuazione degli Uffici dei tempi e/o nell'avviare azioni di politiche temporali. Tale contesto favorevole ha contagiato anche le più alte sfere di governo, al punto tale che il Primo Ministro Lionel Jospin decise di creare un fondo di sostegno alle politiche temporali, sotto forma di un bando di progetto legato alle comunità locali. L'anno 2001 segna così un momento importante per il sostegno governativo²⁷ allo sviluppo delle politiche temporali. Il cambiamento di governo segnerà poi la fine del sostegno centrale a questo tipo di approccio.

Gli orientamenti delle politiche temporali

Tre orientamenti principali strutturano le politiche temporali in Francia (Boulin, 2008):

- Il miglioramento della qualità di vita, ricercato attraverso una migliore offerta (temporale, spaziale, economica) e una migliore accessibilità (temporale, spaziale, economica) dei servizi, e il perfezionamento delle condizioni di mobilità e dei mezzi di trasporto per facilitare il collegamento tra la vita lavorativa e quella extra-lavorativa.

- L'“uguaglianza di genere”, ma anche quella sociale o anagrafica, e più in generale la coesione sociale, soprattutto nei confronti di particolari categorie di popolazione (le donne, i bambini, le persone anziane, le persone in condizioni precarie o con ridotte capacità motorie, etc.).

- Lo sviluppo sostenibile, ricercato essenzialmente attraverso l'attuazione di politiche sulla mobilità, con l'obiettivo di limitare l'uso delle automobili e orientare le azioni verso una percorrenza della città attraverso distanze brevi (ad esempio con i biglietti unici).

Da questi vari punti di vista, i punti di applicazione delle iniziative condotte in Francia si congiungono con quelli che osservati negli altri paesi europei. Così, su scala europea, si possono enunciare alcuni punti di applicazione condivisi:

- la concentrazione dei servizi in uno stesso luogo (biglietto unico) e lo scambio dei servizi tra differenti istituzioni. È importante capire quali implicazioni ciò possa avere in termini architettonici (concezione dei luoghi polivalenti, modulabili secondo sequenze temporali e usi) ed urbanistici (inserimento di questi “cuori battenti della città” nel tessuto urbano), poiché i casi francesi sono molto limitati rispetto all'Olanda e alla Germania;

- la tendenza all'estensione degli orari per i servizi destinati ai bambini (piccola infanzia e strutture scolastiche), fino all'apertura in orari cosiddetti “atipici”. Da questo punto di vista, le comparazioni con il resto dell'Europa permettono di mettere in evidenza il relativo carattere della nozione di “atipismo”;

- il coordinamento dei sistemi orari (per esempio tra il funzionamento di alcune istituzioni e i trasporti, oppure tra più tipi di servizi);

- l'estensione degli orari di funzionamento dei servizi, rivolti principalmente ai campi culturali, sportivi e del tempo libero.

Se con il seminario Datar si è potuta considerare una grande varietà di attori in gioco, ivi compreso quelli del mondo dell'impresa e dei sindacati, è opportuno osservare che oggi le politiche temporali non sono sempre condivise dagli amministratori e/o dai funzionari pubblici, se non in seno ad alcune comunità locali. Esse oggi non sono più partecipate in maniera regolare e sistematica, vale a dire costituite per un obiettivo strategico, da organizzazioni di livello nazionale come le confederazioni sindacali o d'impresa, o ancora dalle istituzioni pubbliche, come si è potuto osservare all'inizio del 2000 con le iniziative della Datar, dal *ministère délégué à la Ville* o la *secrétariat d'État aux Droits des femmes*. Solo di recente, attraverso la *Délégation interministérielle à la ville*, l'*Institut des villes* continua a porre l'attenzione su queste problematiche su scala nazionale. A differenza di altri paesi europei (Italia, Germania, Spagna, Paesi Bassi), queste politiche non sono oggetto di iniziative da parte del movimento delle donne su scala nazionale, nonostante esse giochino un ruolo fondamentale all'interno del loro sviluppo su scala locale.

le municipalità ad agire sugli orari di apertura dei servizi pubblici ed amministrativi. Esso ha sostenuto molte iniziative di questo tipo, all'inizio degli anni '80, epoca dell'attuazione delle 39 ore lavorative e della conclusione, in certe municipalità, di contratti di solidarietà, favorendo il passaggio alle 35 ore di lavoro. Considerato eccessivamente subordinato ai presidenti delle Regioni e poco concentrato sugli aspetti centrali delle attività, venne sciolto con il cambiamento della maggioranza politica negli anni '90.

²⁴ L'*Institut de recherches et d'information en sciences sociales* (IRIS) è diventato l'*Institut de recherches en sociologie, économie et science politique* (IRISES).

²⁵ La *Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale* (DATAR) a partire dal 2000 ha aiutato a diffondere e a strutturare, in Francia, una riflessione e alcune sperimentazioni, fino a quel momento limitate a qualche città e territorio (Saint-Denis, Poitiers, Territoire de Belfort e département de la Gironde) dove l'iscrizione secondo questa prospettiva, risulta dalla loro partecipazione ad un programma europeo sostenuto dal *Fonds social européen*.

²⁶ L'art. 1 della legge Aubry del 19 gennaio 2000, recita così: “Nelle agglomerazioni con più di 50.000 abitanti, il Presidente della struttura intercomunale, in relazione, all'occorrenza, con i Sindaci dei comuni limitrofi, favorisce l'armonizzazione degli orari dei servizi pubblici con i bisogni che ne conseguono, in particolare dal punto di vista della conciliazione tra vita professionale e la vita familiare, dell'evoluzione dell'organizzazione del lavoro nelle attività impiantate sul territorio del comune o ad esso prossimo. A questo, riunisce i rappresentanti degli organismi o collettività gestionali dei servizi interessati e li mette, all'occorrenza, in relazione coi partner sociali delle imprese e delle collettività per promuovere la conoscenza dei bisogni e facilitare la ricerca di adattamento locale proprio a soddisfarli”.

²⁷ Oltre i quattro territori pionieri: Saint-Denis, Poitiers, le Territoire de Belfort (Conseil Général) e Département de la Gironde (Conseil Général),

altri territori hanno potuto beneficiare di questo aiuto: Lille, Nancy, Paris, Rennes, Amiens, Dunkerque, Le Havre, Marseille et Valenciennes.

²⁸ Agenda 21 è un ampio ed articolato “programma di azione”, scaturito dalla Conferenza ONU su Ambiente e Sviluppo tenutasi a Rio de Janeiro nel 1992, che costituisce una sorta di manuale per lo sviluppo sostenibile del pianeta da qui al XXI secolo. Consiste in una pianificazione completa delle azioni da intraprendere a livello mondiale, nazionale e locale dalle organizzazioni delle Nazioni Unite, dai governi e dalle amministrazioni in ogni area in cui la presenza umana provoca un impatto sull’ambiente. Il numero 21 che accompagna la parola Agenda, si riferisce al XXI secolo, in quanto i temi prioritari di questo programma sono le emergenze climatico-ambientali e socio-economiche che l’inizio del Terzo Millennio pone inderogabilmente dinnanzi all’intera Umanità. L’Agenda 21 è quindi un piano d’azione per lo sviluppo sostenibile, da realizzare su scala globale, nazionale e locale, con il coinvolgimento più ampio possibile di tutti i vari “portatori di interesse” (*stakeholders*) che operano su un determinato territorio.

Sulla scala locale si osserva, allo stesso modo, poca varietà rispetto ai ruoli e alle funzioni di chi porta avanti queste politiche: così, le *agences d’urbanisme* sono assai poco partecipative in seno alle comunità locali. Gli amministratori e i rappresentanti delle collettività locali, i quali hanno la responsabilità di attuare queste politiche, occupano spesso un posto marginale nell’organigramma della comunità stesse e inoltre dispongono di pochi strumenti. Succede allora che gli amministratori, incaricati di sviluppare iniziative a favore dell’uguaglianza di genere o per uno sviluppo sostenibile, strumentalizzano o addirittura imbavagliano, rispetto a questi due obiettivi, le politiche temporali. Esse così non riescono ad imporsi come elementi sostanziali dell’uguaglianza o lo sviluppo sostenibile, perdendo nello stesso tempo la loro visibilità e la loro funzione creativa ed innovativa. In questo modo, tra le comunità locali che non hanno creato un Ufficio dei tempi, spesso le politiche temporali locali sono integrate dall’attività dell’Agenda 21²⁸. Questa “poca varietà” si ritrova nel fatto che sono essenzialmente le donne coloro che spesso portano avanti queste politiche, ricadendo troppo di frequente su di esse tutto il peso delle questioni dell’uguaglianza, dell’handicap o della cura dei bambini.

3.3 Le politiche temporali urbane: processi e metodi

In termini di processi e metodi, le politiche temporali hanno generato nuove forme istituzionali, come l’“Ufficio dei tempi” e le “Banche del tempo”, volte ad assicurare una trasversalità nella gestione dei problemi così come nel loro trattamento, nuove forme di partecipazione (tavoli di discussione e dialogo sociale) e nuovi tipi di strumenti di lettura e di rappresentazione della realtà spazio-temporale di un territorio (analisi e carte cronotopiche). Qui di seguito sarà data una lettura sintetica degli aspetti sopra accennati, al fine di comprendere meglio il significato e il senso delle politiche temporali urbane.

3.3.1 L’Ufficio dei Tempi

Le politiche temporali hanno dato luogo, dapprima in Italia all’inizio degli anni ’90, ad una nuova istituzione, nota come “Ufficio dei tempi”, il cui nome è stato poi ripreso nei diversi paesi europei in cui si è diffuso questo genere di politiche. Queste strutture sono dei luoghi di mediazione ove cercare di comprendere meglio i ritmi di vita degli abitanti, gli orari e i ritmi di funzionamento dei soggetti che decidono i tempi (le imprese, gli organismi educativi, le amministrazioni, gli enti dei trasporti), così come gli orari e i ritmi di funzionamento dei servizi (privati e pubblici) e le disfunzioni che risultano all’atto pratico. Essi collaborano alla risoluzione di queste disfunzioni e alla costruzione di nuove sincronizzazioni (che passano spesso per delle de- sincronizzazioni e/o ri-sincronizzazioni) tra i differenti sistemi orari che ritmano la vita quotidiana degli abitanti e degli utilizzatori dello spazio, conferendo loro un proprio “colore temporale”.

Questo fattore contribuisce alla modernizzazione dei rapporti sociali tra i datori di lavoro e gli impiegati, ma anche tra gli amministratori pubblici, gli abitanti e i diversi utilizzatori della città. Gli "Uffici dei tempi" esprimono una presa di coscienza del valore del tempo, accompagnando ed anticipando l'evoluzione delle rappresentazioni legate ai diversi tempi sociali, sia nel campo degli usi che delle pratiche, sia in quello del significato simbolico del tempo (come legame tra passato, presente e futuro della città o del territorio) che in quello dell'urbanistica, in connessione con la nozione di durata dei progetti. Gli "Uffici dei tempi" e i soggetti incaricati del loro funzionamento partecipano al "processo di emergenza" della città o del territorio, con una nuova consapevolezza nei confronti della dimensione del tempo.

I compiti e i poteri assegnati a queste istituzioni sono diversificati, ma si può notare un elemento comune nei ruoli di animazione, analisi e conduzione trasversale delle problematiche e dei progetti, per la costruzione di un potere civico e democratico fondato sul principio della partecipazione e del coinvolgimento dei beneficiari e/o dei "portatori di interessi", oltre che per la gestione condivisa dei progetti e la promozione della libertà di espressione dei bisogni.

Se in Italia molti di questi Uffici dei tempi sono composti da professionalità competenti, spesso formate all'interno delle Università, questo non costituisce una regola negli altri paesi. In Francia, ad esempio, essi sono gestiti per lo più dagli amministratori e dai rappresentanti delle comunità locali, che non dispongono di competenze adeguate nella costruzione di tavoli di co-progettazione, o di tavoli condivisi per la diagnostica e per la ricerca delle soluzioni, o ancora nel campo dell'elaborazione di una diagnostica temporale del territorio o dell'analisi cronotopica.

Basati su conoscenze tecniche modellate all'interno di una nuova disciplina, che deriva da una iniziale formazione presso l'Università di Milano - Piacenza, gli Uffici dei tempi delle città italiane effettuano studi mirati agli specifici problemi che emergono dai tavoli di co-concezione. Questi studi sono di natura diversificata: ideazione di questionari, indicazioni per l'attribuzione di compiti precisi e mirati (ad esempio la preparazione dei materiali per i bandi di progetto, etc.), analisi cronotopiche, etc. Inoltre, essi partecipano ai tavoli di co-progettazione, una volta che questi sono stati deliberati dalle pubbliche amministrazioni. Durante la fase di attuazione di queste iniziative, ricoprono un ruolo di coordinamento operativo e di gestione interna alla comunità territoriale. Dispongono di più figure professionali, con competenze acquisite in occasione di specifici corsi di formazione: coinvolgimento ed animazione degli attori; conoscenze pratiche; modalità di gestione dei progetti condotti in partenariato e gestiti secondo modalità trasversali rispetto ai diversi servizi della comunità locale; studi, ricerche, gestione delle politiche, condotte senza una definizione a priori di sequenze predeterminate.

Nonostante ciò, anche in Italia il ruolo svolto dagli Uffici dei Tempi è molto variegato: accanto a quelli di Bolzano, Bergamo, Cremona, Lucca, molto

strutturati e professionali, si ritrovano altri che hanno conosciuto destini incerti, come quello di Pesaro, caduto in abbandono, mentre quelli di Bergamo e Cremona hanno addirittura conosciuto un progressivo rafforzamento della loro legittimazione.

In Francia, le strutture incaricate delle politiche temporali hanno assunto, a differenza dell'Italia, denominazioni molto diversificate, che vanno da *Bureaux du temps* (Rennes, Paris e Lille) a *Espace des temps* (Grand Lyon e Saint-Denis), *Maison des temps et de la mobilité* (Belfort), *Agence des temps* (Poitiers), *Ateliers des temps* (Conseil Général Gironde), *Ateliers de conciliation des temps* (Conseil Général Nord-Pas-de-Calais), missione *Temps de la ville* (Montpellier, Saint-Denis), missione *Harmonisation des temps* (Dunkerque) o, infine, missione *Gestion des temps* (Chambéry).

Seguendo l'esempio italiano, la maggior parte di queste strutture sono integrate nell'organizzazione delle comunità locali e nel contesto dell'attuazione degli obiettivi dell'Agenda 21. In realtà, la sola eccezione è rappresentata dalla *Maison du Temps et de la Mobilité* (MTM) di Belfort, che ha scelto uno statuto che, in base ad una legge del 1901, le conferisce ampia autonomia, capacità d'azione, innovazione e comunicazione, e caratterizzata da un grande dinamismo della sua équipe, dotata di un proprio statuto giuridico e nota per la sua partecipazione a numerosi programmi europei (come Equal) e nazionali (come FNADT).

3.3.2 Le banche del tempo

Sulla scorta delle istanze portate avanti dai movimenti femministi, si è sviluppato in Italia il concetto di "Banca del tempo", ispirato alla logica di funzionamento dei *Services d'échanges locaux* (SEL), istituiti in Francia a partire dagli anni '70.

Le "Banche del tempo" (BT) nate in Italia²⁹, possono essere definite come "luoghi di solidarietà alla pari tra persone di tutte le età, di tutte le classi sociali e di tutte le professioni che mettono in comune il loro bisogno di tempo" (Grissendi, 1998). Basate sul principio dello scambio, in cui la "merce barattata" è rappresentata dal tempo messo a disposizione da ciascuno, esse portano avanti principi ed iniziative finalizzate al miglioramento della qualità di vita e del benessere di ogni singolo cittadino.

Le Banche del tempo possono essere considerate libere associazioni tra singoli cittadini, i quali decidono di auto-organizzarsi e scambiarsi il proprio tempo per aiutarsi reciprocamente, soprattutto per la cura delle diverse necessità quotidiane. Si pongono dunque come luoghi nei quali si recuperano e si coltivano antiche abitudini di mutua assistenza, analoghe a quelle tipiche dei rapporti di buon vicinato. In un altro senso, con esse si arriva ad estendere, anche in favore di persone sconosciute, l'aiuto abituale che caratterizza lo scambio tra appartenenti alla stessa famiglia o allo stesso gruppo di amici.

²⁹ La "madre" di tutte le esperienze è considerata quella della BT di Santarcangelo di Romagna, svincolata da qualsiasi organizzazione preesistente (la prima, in realtà, era nata a Parma poco prima, nel 1992, legata però ad una associazione sindacale).

La peculiarità delle Banche del tempo così come conosciute in Italia, che le caratterizza e differenzia rispetto alle esperienze sperimentate in altre realtà (i *Local Exchange Trade System* (LETS) inglesi, i *Reseaux Associatifs* e i suddetti SEL francesi, i *Tauschring* e i *Let - Systeme und Kooperationsringe* tedeschi, i *Time Dollars* statunitensi, etc.), consiste proprio nella loro preminente connotazione solidaristica, poiché con essi vengono offerti servizi che non vengono coperti dal mercato o da uffici pubblici, mentre quelle sorte negli altri paesi europei possiedono invece caratteristiche di tipo economico, attraverso l'offerta di servizi a basso costo.

La reciprocità dello scambio le differenzia inoltre in maniera netta dalle associazioni di volontariato, e sotto questo profilo lo sforzo iniziale dei primi promotori di iniziative locali si è concentrato proprio nel tentativo di far intendere ai partecipanti l'importanza del tempo da chiedere e ricevere, oltre che di quello da offrire e prestare.

Basandosi sul tempo come unica unità di misura e sulla libera manifestazione delle conoscenze, dei talenti e delle attività dei singoli che partecipano allo scambio, le BT concretizzano delle ideali aspirazioni verso una maggiore condivisione della vita e verso obiettivi di inclusione sociale (Zugno, 2010).

Le modalità del loro funzionamento e della iscrizione dei partecipanti sono concepite in modo simile a quello degli istituti di credito tradizionali, partendo dal presupposto che l'unità oraria di tempo conserva sempre lo stesso valore, a prescindere dall'attività offerta e richiesta (principio dell'uguaglianza nella diversità). Infatti, dopo la sua iscrizione, al nuovo associato viene intestato un regolare "conto corrente - tempo". Chi ha offerto un servizio acquisirà un credito di ore e sarà in grado di spenderle ricevendo altri servizi. La contabilità può essere calcolata anche tramite un libretto di assegni-tempo consegnato a ciascun socio. Inoltre, la Banca del tempo può svolgere un ruolo da intermediario, mettendo in contatto tra di loro i soci (che non devono superare un numero massimo di 150-200), oppure fornendo a ciascuno di essi un elenco completo di coloro che si prestano le diverse attività, in modo che gli aderenti possano accordarsi direttamente sullo scambio. Non si deve necessariamente restituire un servizio direttamente a colui che lo ha fornito, poiché la Banca del tempo è un sistema aperto e non si contraggono debiti con qualcuno in particolare. La Banca del tempo provvede a registrare i crediti (ore prestate) e i debiti (ore ricevute), emettendo periodicamente un regolare estratto conto.

Con l'obiettivo di sostenere e promuovere la diffusione delle "Associazioni Banche del Tempo" in Italia, è stato creato, alla fine del 1995, l'Osservatorio nazionale sulle Banche del Tempo. Tale Osservatorio, denominato "Tempomat", ha uno scopo divulgativo e promozionale, e sviluppa, tramite un apposito sito Internet, attività di informazione, censimento e sostegno alle banche esistenti e ai gruppi promotori di nuove banche, nonché a studiosi, ricercatori e mezzi di informazione.

Lo sviluppo crescente di queste esperienze, sempre più numerose e diffuse a livello locale, ha portato anche alla costituzione, nel giugno 2007, di una "Associazione Nazionale Banche del Tempo", viste ancora sotto l'ottica di un concetto di solidarietà sociale all'interno di quartieri, città, piccoli centri, luoghi di lavoro,

università e scuole, attraverso lo scambio di saperi e abilità, utilizzando il tempo, e non il denaro, come misura dello scambio e intervenendo nei bisogni quotidiani dei propri iscritti e/o soci. Il Direttivo dell'Associazione, composto da sole donne, segnala uno stretto mantenimento del legame con le origini della loro creazione. Al 2010, l'Associazione aveva raccolto un numero di 182 Banche del Tempo in tutta Italia.

Alcuni interessanti studi, analizzando il crescente fenomeno delle Banche del Tempo, hanno voluto ipotizzare e dimostrare una funzione ulteriore e preminente svolta dal sistema di scambio di attività e servizi, costituendo esso non un mezzo fine a se stesso ma un mezzo di socialità, producendo nei suoi aderenti anche esperienze positive sotto il profilo del benessere psicologico, attraverso la stimolazione della motivazione e il desiderio di rinnovare la decisione di parteciparvi, nonostante il tipo di reciprocità dello scambio rimanga legata all'ottenimento di risultati pratici (Caracciolo, 2010).

3.3.3 Il concetto di cronotopo e l'analisi cronotopica

Sviluppata concettualmente in Italia, l'analisi cronotopica si è poi largamente diffusa in Germania e soprattutto in Francia.

"Cronotopo"³⁰ significa letteralmente "un luogo di temporalità". Il concetto intende richiamare le configurazioni spaziali e temporali di un luogo abitato, storicamente costruito e dunque dotato di basi morfologiche ed urbane. Ci sono voluti quindici anni di lavoro sul campo e di riflessioni disciplinari per mettere a punto il concetto e il modello analitico cronotopico³¹.

Il cronotopo descrive le configurazioni spaziali e temporali di un luogo abitato, secondo quattro dimensioni. Tali dimensioni interferiscono tra loro, come in un sistema, attraverso relazioni di tipo spaziale (distribuzione, zonizzazione, prossimità/lontananza, percorsi, soglia, topografia) e di tipo temporale (orario, calendario, giorno, settimana, anno, stagione, ciclo, passato, futuro). Le relazioni sistemiche sono messe in gioco dalla localizzazione relativa delle quattro variabili descrittive del cronotopo:

- le popolazioni e gli orari, i calendari, i cicli di presenza e di co-presenza;
- la mobilità nel settore analizzato (mobilità di attraversamento, zigzagante, pedonale) e la sua dinamica calendarizzata nell'arco delle 24 ore;
- i servizi, vale a dire le attività e le funzioni urbane insediate e i loro orari di apertura calendarizzati nell'arco delle 24 ore;
- le caratteristiche morfologiche e urbanistiche dei luoghi storicamente costruiti.

L'obiettivo strategico della redazione delle carte cronografiche, in relazione ad un piano dei tempi della città, è quello di disporre di un insieme di carte di base, che servano come fondamento cognitivo e di ragionamento, fornito di molte informazioni mirate, per la concezione dei programmi, dei progetti o delle politiche dei tempi della città.

³⁰ Ci si riferisce alla definizione di cronotopo fornita da Sandra Bonfiglioli (Bonfiglioli, 1997; Bonfiglioli e Mareggi, 2004; Boulin, Bonfiglioli e Mückenberger, 2009).

³¹ L'analisi urbana cronotopica è stata elaborata in Italia agli inizi degli anni '90, all'interno del Laboratorio Lab Sat del Politecnico di Milano.

Tali carte cronografiche servono, allo stesso modo, ad orientare le iniziative e le sperimentazioni. Una delle "carte di base" è quella del rilievo e dell'interpretazione del sistema urbano, da condurre attraverso due dimensioni:

- la morfologia e la dinamica delle installazioni residenziali, delle imprese e delle attività terziarie nella città e nei territori contigui, nel corso degli ultimi dieci anni;

- gli spazi della città e il sistema urbano così come viene utilizzato, per ragioni di vita e di lavoro, dai cittadini sottoposti all'analisi. Riguardo alle aree interne alla città, occorre rilevare quelle utilizzate, oltre che dai residenti, anche dalle popolazioni non residenti attratte in città dalla possibilità di utilizzare i suoi servizi, poiché la città si configura come il nodo di una rete di flussi che strutturano il sistema urbano.

Qui di seguito alcuni esempi di carte cronografiche relative agli attrattori di mobilità per la città di Bolzano (Fig. 3.1), all'accessibilità allo stadio Bonaux e alle aree destinate ai parcheggi (Fig. 3.2) e agli orari di apertura e di chiusura dei negozi e dei servizi localizzati nel settore des Halles a Parigi (Fig. 3.3), secondo differenti orari della giornata.

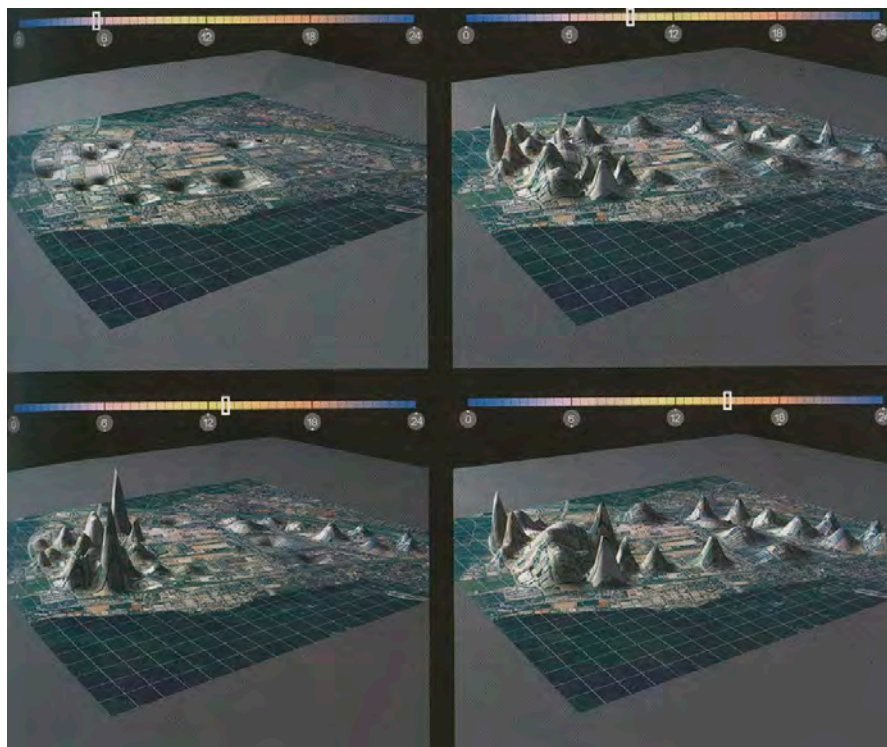


Fig. 3.1 – Carta dinamica degli attrattori di mobilità in base a differenti orari - Bolzano

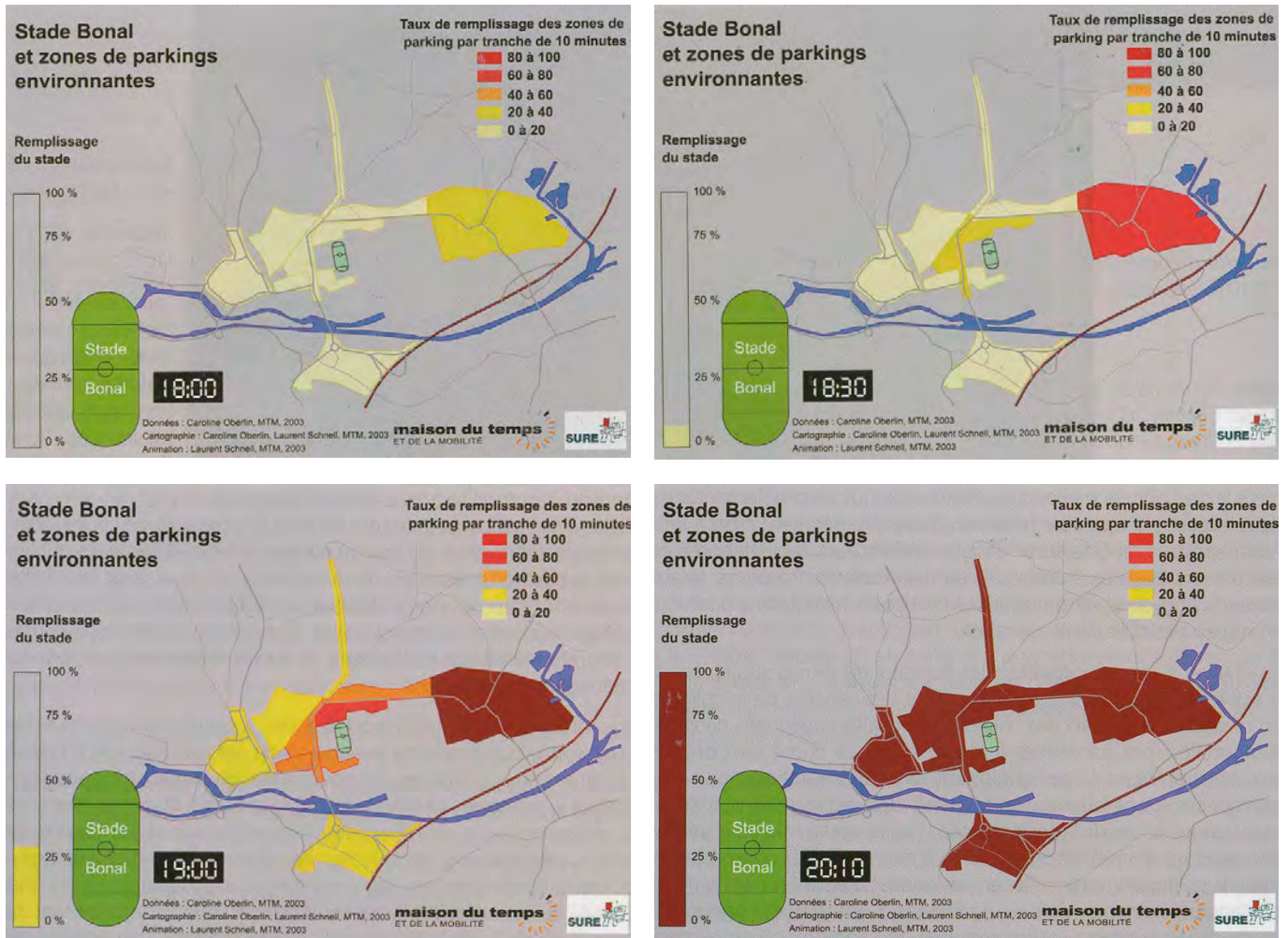


Fig. 3.2 – Carta sull'accessibilità allo stadio Bonal e ai parcheggi in base a differenti orari - Sochaux

La carta dinamica di Bolzano è stata elaborata da Roberto Zedda, Alain Guez e Stefano Stabilini. La redazione della carta è stata curata da *Lab Chronomaps*, diretto da S. Stabilini.

I dati per l'elaborazione della carta cronografica di Sochaux sono stati forniti da Caroline Oberlin della *Maison du Temps et de la Mobilité* (MTM) di Belfort. L'elaborazione della carta è stata realizzata da Caroline Oberlin e Laurent Schnol, mentre la realizzazione delle animazioni è stata curata da Laurent Schnol.

L'elaborazione del modello On/Off per Parigi - Les Halles è stato curato da Alain Guez e Laura Brioschi, la redazione della carta dal *Lab Chronomaps*, diretto da S. Stabilini. La banca dati sui differenti servizi che sono stati mappati in base ai differenti orari, è stata fornita dall'*Atelier Parisien d'Urbanisme*. La scala di riferimento della carta di base è 1:1000 e 1:500. La cartografia dinamica è stata realizzata attraverso il programma ChronoGIS dal Politecnico di Milano.



Fig. 3.3 – Carta dinamica degli orari di apertura e di chiusura dei negozi e dei servizi localizzati nel settore des Halles - Parigi

Il metodo On/Off rappresenta una efficace e sintetica rappresentazione dei fenomeni urbani letti secondo un'ottica temporale. Ottenuto attraverso una georeferenziazione dei dati sugli orari di apertura e chiusura dei negozi e dei servizi, si basa sull'uso del colore. il colore giallo codifica le attività aperte, mentre il gradiente cromatico a lato di ogni carta, rappresenta la concentrazione dei servizi aperti nel corso della giornata.

3.4 Gli attori delle politiche temporali

Per attori delle politiche temporali ci si riferisce sia a coloro i quali hanno fatto emergere la necessità di queste politiche e che hanno determinato il loro inserimento nelle azioni delle comunità locali, cioè i “i sostenitori delle politiche temporali”, sia a coloro che sono coinvolti nell’attuazione di queste politiche, ovvero “i sostenitori di interessi istituzionali”, ivi compresi “i destinatari” di queste politiche (gli abitanti e gli altri utilizzatori del territorio). Si analizzerà qui di seguito, nello specifico, il primo caso, con un cenno particolare al caso italiano e francese.

167

Le donne, o attraverso i loro movimenti-associazioni, o con il loro coinvolgimento in politica o all’interno dei sindacati, o svolgendo ruoli di amministratrici o rappresentanti delle comunità locali, o infine in seno al mondo accademico, hanno giocato un ruolo decisivo per far emergere, condividere e diffondere le politiche temporali in tutti i paesi europei. In particolar modo, esse hanno avuto un ruolo preponderante in Italia, nella metà degli anni ’80, portando alla nascita delle politiche che poi, all’inizio degli anni ’90, hanno contribuito fortemente a far radicare come politiche concrete per il miglioramento della qualità della vita e della qualità delle città. L’Italia è l’unico paese nel quale le donne hanno esercitato questo ruolo di leadership rispetto all’emersione e al radicamento delle politiche temporali, intendendole non solo come un mezzo per una migliore conciliazione tra la vita lavorativa ed extra-lavorativa, ma anche in senso più largo, cioè come un elemento sostanziale della pianificazione urbana che si pone l’obiettivo di riqualificazione dei tempi della vita, del lavoro e della città. Negli altri paesi europei in cui le politiche temporali hanno trovato una forma più o meno sviluppata di concretizzazione, le donne hanno certamente avuto un ruolo importante nella loro diffusione, nel loro sviluppo e nella loro attuazione concreta, ma di fatto sempre in coabitazione con altri attori.

Occorre aggiungere, nel contesto italiano, il ruolo centrale occupato dalle università nella costituzione della disciplina dell’“urbanistica temporale” o dell’“urbanistica dei tempi” e nella formazione di esperti nel campo delle politiche temporali. Posto che il *savoir-faire* tecnico è indispensabile alla comprensione di queste politiche, è ugualmente necessario il legame con le conoscenze del contesto (sociali, economici e culturali), che passa attraverso il coinvolgimento delle parti e dei portatori d’interesse nell’elaborazione di queste politiche.

In Francia, invece, come anche in Germania, le politiche temporali sono state portate avanti nell’ambito universitario e da amministratori e rappresentanti delle comunità locali, coinvolti nel quadro del programma europeo *Eurexcter*. Come precedentemente chiarito, queste tematiche sono state accelerate dall’impegno di istituzioni governative, in particolare quelle incaricate della gestione del territorio, come la DATAR. Il seminario “*Temps et Territoires*” organizzato dalla DATAR ha incluso i membri delle istituzioni sociali, professionali, governative e del mondo accademico, così come diverse associazioni. All’inizio del 2000, periodo in cui la tematica delle politiche temporali ha conosciuto in Francia il suo apice mediatico, esse hanno interessato una moltitudine di attori.

Ciò ha permesso, come è successo in Italia e in Germania, di concentrarsi sulle questioni relative alla mobilità, allo sviluppo dei servizi e della gestione urbana. Oggi, dopo il disinvestimento da parte del governo, le comunità locali giocano un ruolo chiave nello sviluppo di queste politiche, colmando in questo modo il distacco dal modello italiano, anche grazie della presenza delle donne, amministratrici, professioniste o componenti di associazioni femminili, che rappresentano oggi i maggiori direttori d'orchestra delle politiche temporali.

In sintesi, è possibile affermare che i "portatori di politiche temporali" sono in totale poco numerosi, scarsamente diversificati e localizzati essenzialmente all'interno delle comunità locali, principalmente i Comuni o le *Communautés d'agglomération*, oppure le Regioni (o gli equivalenti, poiché si tratta di un modello presente in Italia e in Spagna e in un grado inferiore in Francia, Germania o Olanda) o il *Département* (soprattutto in Francia e in Italia col suo equipollente, la Provincia), quando non si tratta dello Stato (in Olanda e in Francia solo durante il periodo 2000-2002). Un attore "trasversale" è costituito dalle donne, qualunque sia il livello geografico o lo statuto istituzionale di riferimento (governativo o meno), che giocano un ruolo chiave nell'attuazione delle politiche temporali.

Si analizzerà ora il secondo caso, all'interno degli stessi paesi.

Se la mobilitazione nei confronti dei contenuti, dei principi e dei metodi delle politiche temporali è difficile da attuare sulla scala d'insieme dei servizi di una collettività, è possibile osservare che i progetti concreti delle politiche temporali permettono spesso il coinvolgimento concreto degli attori istituzionali e delle popolazioni: imprese, sindacati, servizi decentrati dello Stato, organizzazioni non governative, abitanti, etc.

La collocazione degli attori delle politiche temporali avviene all'interno delle culture nazionali e locali, e non è dunque sintetizzabile con un quadro teorico e pratico che possa risultare omogeneo. Tuttavia, l'adesione e la partecipazione di questa grande diversità di attori ai progetti delle politiche temporali si basa, da una parte, sulla costruzione di un significato, attraverso la ricerca di referenze comuni, di un linguaggio comune che ha in passato richiesto un lavoro di ampio respiro (riunioni sotto forma di forum del tempo, di gruppi o laboratori del tempo) e, dall'altra parte, su un processo di interazione e di avvicinamento tra gli attori, ciascuno con il proprio linguaggio.

Questa volontà di connessione degli attori direttamente coinvolti nelle politiche temporali locali rinvia al processo di attuazione delle politiche stesse, con cui si tende ad articolare una "domanda discendente", che vede il coinvolgimento del potere politico locale (o addirittura centrale), e una "domanda ascendente", tipica di un potere d'agire che viene "dal basso".

3.5 Principali iniziative delle politiche temporali urbane in Italia e in Francia

Prima di approfondire quali iniziative siano state intraprese in materia di politiche temporali, è importante soffermarsi sulla misura delle dimensioni temporali del territorio, dei suoi abitanti e dei suoi utilizzatori, comprendere il modo

in cui il territorio, le città, i quartieri, le piazze, le strade vivono e respirano “temporalmente”³². Tutti i territori coinvolti nelle politiche temporali hanno, con gradi e intensità differenti, condotto studi e indagini, costruito diagnosi temporali, cioè analisi dei ritmi, degli orari, degli usi del tempo sull’intero territorio e sui suoi abitanti e utilizzatori. Questi ultimi sono i più difficili da gestire, perché l’azione sui tempi della città conduce, in questo caso, alla grande scala urbana e mette in gioco l’interpretazione delle trasformazioni urbane. Essi presuppongono la padronanza di un insieme di strumenti e metodi sofisticati, che permettono di conoscere, nella sua complessità, il groviglio delle caratteristiche fisiche e sociali di un territorio. In generale, gli strumenti e i metodi impiegati attingono dalle scienze sociali e dalle tecniche della scienza urbana: sociologia, geografia, urbanistica, economia, diritto e scienza politica, discipline che sottendono alle diagnosi temporali della città abitata.

Idealmente, per costruire la diagnosi temporale di una città o di un territorio, è necessario utilizzare o produrre dati che analizzino, oltre che i comportamenti individuali o collettivi, i contesti fisici e temporali, i percorsi (da dove provengono gli individui, in che direzione vanno, qual è il loro tragitto casa-lavoro, etc.), le motivazioni all’origine di questi comportamenti e percorsi, i regimi temporali del territorio (orari e durata del lavoro, orari di funzionamento delle imprese, orari di apertura dei servizi, etc.). È stato rilevato a più riprese che gli usi del tempo individuale dei cittadini sono oggi regolati dagli orari flessibili del lavoro e dall’allargamento della scala spaziale in cui si svolge la loro vita quotidiana, per motivi disparati legati al lavoro, ma anche alle cure familiari, al tempo libero, alle relazioni sociali ed affettive, etc.

Tali dati devono essere valutati congiuntamente all’insieme delle persone implicate nel progetto, nella prospettiva di costruzione delle azioni e delle iniziative. Da quest’ultimo punto di vista, la rappresentazione cartografica dei dati secondo lo schema italiano dell’analisi crono topica prima accennata, è particolarmente euristico. Le modalità di rappresentazione e di visualizzazione dei fenomeni temporali, costruite attraverso l’analisi cronotopica, costituisce le fondamenta cognitive della concezione dei progetti e delle sperimentazioni. Questo tipo di strumento, largamente utilizzato in Italia, è tuttavia molto dispendioso in termini di costi e necessita di competenze disciplinari e tecniche di cui non tutte le collettività locali possono disporre, tenuto conto dei loro mezzi finanziari spesso limitati.

Concretamente, descrivere le caratteristiche temporali del territorio significa percorrere alcune “tappe descrittive ed analitiche” (problemi temporali generali e specifici per certi territori e certi tipi di popolazioni). Tre campi principali sono qui oggetto d’investigazione, in Francia oltre che in Italia e in Germania:

- I sistemi orari costitutivi dell’architettura temporale della città o del territorio: si tratta di redigere la carta degli orari e dei ritmi del funzionamento dei luoghi di produzione, dei servizi commerciali, bancari, del tempo libero, ma anche dei trasporti, dei servizi amministrativi e delle strutture socioculturali.

³² Questo passaggio deve molto alle discussioni e al lavoro in comune condotto da Ulrich Mückenberger, Sandra Bonfiglioli e Alain Guez, architetto urbanista.

- I problemi temporali delle diverse categorie di popolazione (che devono essere ugualmente analizzati con riguardo alle trasformazioni della struttura contestuale che agisce sui comportamenti, come per esempio la crescente flessibilità degli orari di lavoro, ma anche l'evoluzione dei modi di vita e degli usi del tempo o la morfologia fisica dello spazio). In questo senso, si può parlare di profili temporali medi e della distanza che separa certi gruppi-categorie rispetto a questi profili.

- Gli usi del tempo e dello spazio secondo differenti criteri: sesso, età, classe sociale, luogo e tipologia di abitazione, area geografica, sequenza temporale (quotidiana, settimanale, annuale, etc.).

Le investigazioni condotte in questi tre campi sono tra loro complementari.

I dati necessari a questa decodifica temporale si basano su differenti metodologie di analisi, nelle quali l'uso del tempo è considerato in funzione dei perimetri geografici e delle strutture messe in gioco. Questo tipo di studio necessita del ricorso a ciò che è chiamato "metodo della triangolazione", che consiste nel fare appello ad una molteplicità di metodologie di analisi:

- l'"analisi secondaria dei dati esistenti"³³, che costituisce una via efficace per realizzare una prima diagnostica temporale e che permette, almeno in un primo tempo, di evitare di utilizzare indagini o lavori di ricerca spesso troppo costosi per le comunità locali;

- i "questionari", diffusi spesso attraverso i supporti di comunicazione delle comunità locali;

- i "colloqui qualitativi, individuali e/o collettivi", secondo metodi non chiusi e non direttivi (si tratta però di sistemi costosi);

- gli "studi, sia di natura settoriale che di categoria", il cui campo è definito in funzione delle priorità e degli obiettivi delle comunità locali;

- le "riunioni" organizzate su scala di quartiere, che permettono di sensibilizzare sugli usi, residenti o temporanei, con la raccolta di dati complementari riguardo gli usi e le pratiche non emerse dalle inchieste e le "frustrazioni" legate alle varie difficoltà d'accesso, spaziali (prossimità, trasporti disponibili), temporali (orari d'apertura e accesso ad orari "riservati"), economiche (costi d'accesso) o culturali.

Tali metodi di analisi permettono di scoprire, sul territorio analizzato, le zone dove il funzionamento potrebbe essere potenziato, per un migliore coordinamento dei tempi tra i diversi attori e le diverse attività del territorio. I dati desunti dalle indagini condotte e dagli spostamenti aiutano la ricostruzione dei ritmi di presenza e di copresenza delle popolazioni e autorizzano una prima valutazione approssimativa della mobilità sul territorio, utilizzando le informazioni già disponibili relative alle origini e alle destinazioni, che descrivono movimenti prevedibili e regolari. Le indagini attraverso questionari o colloqui, o perfino con l'utilizzazione di tecnologie di localizzazione geostazionaria, forniscono informazioni su ciò che si chiama "mobilità zigzagante", così come sui motivi all'origine di questi spostamenti e sulle pratiche delle popolazioni temporanee.

³³ Esistono due approcci diversi all'analisi sull'uso del tempo (Bonfiglioli e Mareggi, 1997).

- L'approccio classico o ricerca primaria è quello sistematico della rilevazione dei dati che si basa su due aspetti: il sondaggio fatto a campione su intere popolazioni e registrazione analitica dell'uso del tempo attraverso diari delle attività quotidiane. L'obiettivo è il *time-budget* cioè la quantità di tempo dedicata ad una certa attività, nell'arco di una giornata, da un gruppo di intervistati. Il limite di questo approccio consiste nel fatto che la ricerca non approfondisce né la durata né la frequenza di un comportamento individuale, non spiega quale sia la struttura e la sequenza delle attività, né permette di indagare sul rapporto di causalità tra le sequenze temporali. Inoltre è onerosa, di lunga durata, e tratta temi piuttosto ampi che determinano una genericità dei risultati e una difficoltà gestionale degli stessi.

- L'analisi secondaria è basata invece sulla raccolta di dati già esistenti che tenga conto della dimensione territoriale e della sua organizzazione. Il limite di questo approccio consiste nel fatto che i dati acquisiti sono spesso inadeguati a rappresentare efficacemente il fenomeno che interessa studiare. Il metodo dell'analisi secondaria offre grandi potenzialità sia per la ricchezza delle fonti dei dati a cui si può attingere, sia per l'efficienza con cui si può rispondere alle domande. Il futuro consisterà nella integrazione e sintesi di questi dati per trasformarli in conoscenza di processi, per scoprire relazioni nascoste o fornire semplicemente un supporto conoscitivo. In tal senso si stanno sperimentando modelli induttivi, software intelligenti e tecniche di visualizzazione destinate a rendere accessibili le informazioni in modo sintetico: rappresentazioni cartografiche, diagrammi dinamici, modelli interattivi.

Esse aiutano a:

- identificare le disuguaglianze temporali tra le diverse popolazioni localizzate;
- delimitare zone geografiche con una socio-demografia peculiare che suggerisca certi comportamenti tipici dell'uso del tempo e dello spazio;
- definire le caratteristiche di una domanda latente differenziata, in modo da avvicinare l'offerta e la domanda, per aree geografiche;
- mettere in luce gli spazi che presentano un deficit d'accessibilità temporale, prendendo in considerazione la differenza tra gli usi (abitare, lavorare, consumare, distrarsi) e le popolazioni che li occupano nei diversi momenti della giornata, della settimana, del mese o dell'anno;
- identificare le popolazioni più esposte alle espansione dei ritmi temporali o alla penuria temporale;
- contrassegnare il "colore temporale" dell'agglomerato, attraverso i ritmi delle funzioni strutturanti (produttive, amministrative, commerciale) e dei soggetti "donatori" di tempo (scuole, grandi imprese, fiere, luoghi festivi, etc.);
- analizzare tutti i processi dell'interazione, della sincronizzazione, di pluralità e di disaggregazione spazio-temporale.

Questa metodologia associa l'approccio statistico/quantitativo ad un approccio qualitativo, allo scopo di definire più compiutamente i problemi con i quali si confrontano certe categorie della popolazione, di raccogliere le loro necessità e di percepire le disfunzioni temporali tipiche dei diversi spazi.

In Italia sono state condotte numerose ricerche attraverso indagini e questionari utilizzati in modo sistematico e in maniera complementare rispetto all'analisi secondaria dei dati relativi al territorio (a Genova, Trieste, Catania, Roma, Bolzano, Milano, Cremona, Bergamo, etc.). In Francia, diverse comunità locali hanno ricorso a queste varie metodologie, sia separatamente che in maniera congiunta e complementare, come nel caso di Saint-Denis, dove è stato utilizzato il metodo della triangolazione nell'ambito di un progetto sulle modalità di accoglienza dei bambini.

La necessità di radicare la dimensione temporale all'interno della *gouvernance* locale ha portato ad intraprendere azioni in campi diversi, affrontando temi come la rigenerazione/riqualificazione/rivitalizzazione urbana, oppure la mobilità e i trasporti, o ancora la regolazione spazio-temporale dei servizi pubblici e privati, passando per l'accoglienza dell'infanzia o per l'investimento su sequenze temporali cariche di significato e di valore sociale e culturale come la notte o la domenica, o infine agendo sugli orari delle scuole o sui tempi del lavoro.

Nel proseguo della ricerca si approfondiranno alcuni temi che si ritrovano, con maggiore o minore intensità, sia in Italia che in Francia. Questa differenza di intensità è legata al fatto che i contesti istituzionali e culturali di alcuni di questi temi differiscono considerevolmente tra un paese e l'altro.

Da un punto di vista metodologico, si è cercato, per ciascuna sperimentazione, di rispettare un determinato numero di criteri: i problemi catalizzatori e gli obiettivi prefissati, gli attori e gli altri soggetti coinvolti, i processi seguiti, i risultati ottenuti.

In alcuni casi sono stati considerati gli esempi che appaiono più significativi, vale a dire trasferibili in altri contesti. Il fenomeno del "mimetismo", ovvero del trasferimento di "buone prassi", rappresenta una delle caratteristiche più interessanti delle politiche temporali, emerse nell'ambito di seminari e conferenze tenutesi nel quadro di programmi europei come *Eurexcter*, *Equal*, *Sustainable Urban Regeneration (Sure)*, *Travel Assistant for Combined Mobility (Trascom)*, etc.

Un'altra precisazione è relativa al fatto che gli approfondimenti che saranno riportati in seguito non intendono avere un'efficacia esaustiva riguardo alle azioni condotte nel contesto delle politiche temporali in ciascuno dei singoli campi d'azione, concentrandosi essi su quelle iniziative considerate emblematiche ed esemplari. Infine, la sequenza dei vari campi d'applicazione delle politiche temporali non corrisponde ad un ordine gerarchico capace di conferire un'importanza maggiore ad una tematica rispetto ad un'altra: tutte queste azioni producono effetti sulla qualità della vita degli abitanti e su quella dei fruitori della città e del territorio circostante, mirando a favorire una migliore conciliazione tra i diversi tempi della vita. Tuttavia, la scelta di approfondire alcuni temi rispetto ad altri risiede nel tentativo di fare emergere tutti quei casi nei quali le temporalità influiscono in maniera determinante e strutturale sulle trasformazioni spaziali, mettendo in luce uno stretto rapporto tra le due dimensioni: spazio e tempo.

3.5.1 Le politiche temporali nei progetti di rigenerazione / riqualificazione / rivitalizzazione urbana

È importante soffermarsi sull'esperienza italiana, all'inizio dell'attuazione delle politiche temporali, attraverso la quale esse sono state collocate in una stretta relazione con le questioni di gestione urbana e spaziale.

Tali politiche hanno lo scopo di rigenerare, riqualificare e rivitalizzare, anche economicamente, interi quartieri, spazi pubblici urbani e percorsi pedonali, segnando il passaggio da un'ottica oraria ad un'ottica temporale. Tuttavia, i programmi integrati sulla scala del quartiere e degli spazi pubblici urbani sono un tema della pianificazione e dell'urbanistica in tutta Europa. In questo senso, allora, le politiche temporali non hanno portato ad una vera innovazione, ma solo ad una focalizzazione sulla descrizione temporale dei problemi. Il problema è l'adeguatezza degli spazi pubblici urbani, valutati da uno sguardo posizionato all'"ombra dei cittadini" (Bonfiglioli e Mareggi, 2004). Non si parla di cittadini generici, bensì di quelli individuati in base ad età specifiche e insediati in un territorio ben definito dalle loro pratiche di vita e lavoro.

Questa strategia, che consiste nel valutare i comportamenti dei cittadini nello spazio-tempo urbano, permette di pensare ad una gestione urbana futura secondo una logica che non è obiettiva o idealista, ma che è ancorata alle pratiche, prestando attenzione alle dimensioni antropologiche e storiche dei luoghi. I cittadini sono al centro dell'intero processo sociale e di trasformazione messo in atto dalla politica.

È interessante, secondo questa logica, conoscere le iniziative condotte in Italia sotto la guida degli Uffici dei Tempi di Bolzano o di Pesaro, dove l'obiettivo è stato quello di riqualificare dei luoghi urbani a partire dalle tradizioni locali e dalla loro identità culturale. È il caso della riqualificazione della via Claudia Augusta a Bolzano³⁴ o della piazza Redi a Pesaro³⁵. Entrambe queste operazioni hanno avuto origine dalle politiche sugli orari del commercio.

L'esperienza ha dimostrato che il ridisegno degli orari dei negozi comporta, oltre ad un'azione di avvicinamento della offerta alla domanda, una più ampia e integrata azione di urbanistica locale: regolazione della sosta delle auto private, riqualificazione degli spazi pubblici, manutenzione e sicurezza. Ciò soprattutto nel caso in cui sia presente un'articolazione di imprese commerciali e non solo la grande distribuzione, in grado da sola di far fronte sotto il profilo organizzativo a orari prolungati e ad aperture nei giorni festivi. Insediamento commerciale, morfologie dello spazio costruito e strutture urbanistiche sono talmente intrecciati in profondità nella città europea che l'azione adottata su una sua variabile traina necessariamente delle azioni sulle altre.

Anche in Francia, il *Bureaux du temps* di Poitiers all'interno del progetto *Cœur d'agglomération*³⁶ e quello di Rennes nel quadro della rivitalizzazione di *place Sainte-Anne*, sono stati associati, in un modo o in un altro, ai progetti urbani, così come l'*Espace des temps* di Saint-Denis, coinvolto nella fase di riflessione-realizzazione della riqualificazione di *place Jean-Jaurès*³⁷.

Tutti questi progetti si collocano in una tendenza di gestione urbana che prende in considerazione le pratiche e le specificità temporali dei luoghi. In questi casi, in effetti, si instaura spesso una dinamizzazione sociale e urbana che amplia il campo delle attività che si svolgeranno sul territorio o lo spazio oggetto dell'azione urbana. Tale dinamizzazione si realizza sia sul contenuto (*mixité* funzionale in luogo della monofunzionalità) che sulla dimensione temporale (dinamizzazione del quartiere al di fuori delle ore di utilizzazione monofunzionale) o sulle dimensioni degli utilizzatori (diverse categorie possono utilizzare uno stesso luogo per fini diversi, sia in modo sincrono, sia in modo asincrono). Tale dinamica, che fa procedere gli spazi monocroni verso spazi policroni, mette evidentemente in gioco processi fisici e socioculturali. Le condizioni architettoniche e paesaggistiche necessarie alla diversità degli usi per le diverse popolazioni, residenti o di passaggio, secondo orari differenti o coincidenti, sono necessarie (abitazione e lavoro, quartieri del tempo libero, cultura e sport, distensione e formazione). Il raccordo del quartiere con il centro e con i sotto-centri oggetto di animazione viene realizzato o facilitato grazie ad itinerari, assi visuali, pannelli di segnalazione, strade e mezzi di mobilità. Il quartiere, oggetto di una politica di rigenerazione, diventa così un nodo della rete urbana in relazione quotidiana con altri nodi dello stesso genere.

Il progetto di Piazza Redi a Pesaro, ad esempio, è significativo dell'evoluzione delle politiche temporali verso un'urbanistica temporale, inserendo le iniziative dell'Ufficio dei Tempi italiano in un tentativo di urbanistica che vuole integrare nello stesso movimento l'azione sullo spazio e sul tempo.

³⁴ Si rimanda alla scheda di approfondimento "La riqualificazione di via Claudia Augusta a Bolzano".

³⁵ Si rimanda alla scheda di approfondimento "La riqualificazione urbana e la rivitalizzazione sociale della piazza Redi a Pesaro".

³⁶ Si rimanda alla scheda di approfondimento "Il progetto "Cœur d'agglomération" a Poitiers".

³⁷ Si rimanda alla scheda di approfondimento "La riqualificazione della piazza Jean-Jaurès a Saint-Denis".

Nel caso di Redi, è appreso nella sua polisemia, si segna l'abbandono di una semplice problematica degli orari a vantaggio di un approccio sui tempi. Gli orari dei negozi non costituiscono il vero obiettivo di questo progetto, nel senso che essi sono acquisiti come elementi costitutivi del ritmo proprio della piazza, allo stesso titolo dei cicli naturali (quotidiani o annuali) o delle diverse dimensioni temporali di cui sono portatori gli abitanti e gli utilizzatori (Mareggi, 2000; Boulin, 2008). Un altro esempio è rappresentato dal caso di trasformazione dell'accessibilità degli edifici scolastici nella città di Cremona, che attesta un cambiamento di direzione delle politiche temporali verso un'urbanistica temporale. Partendo dalla preoccupazione per la sicurezza dei bambini e degli adolescenti in relazione al loro accesso agli edifici scolastici, il progetto, integrando questa problematica, si è trasformato in una azione urbanistica, nella quale le politiche temporali, inizialmente considerate sulla base di ragionamenti orari, hanno progressivamente riguardato argomenti temporali più complessi (Mareggi, 2000; Boulin, 2008).

Le pratiche spazio-temporali si sono convertite in Italia (e parrebbe che lo siano anche negli altri paesi europei) non in un approccio generico, ma in un vero urbanismo temporale, vale a dire in una innovazione della pianificazione territoriale ed urbana. Le politiche temporali hanno messo in luce l'irriducibilità del luogo tra l'uso dello spazio e l'uso del tempo nelle pratiche di vita quotidiana dei cittadini. Per "spazio" si intende, per l'esattezza, la città e la sua complessa configurazione spaziale. È il passaggio alla scala urbana che ha aperto la strada all'urbanistica temporale. L'elaborazione delle problematiche dei "tempi della città" cambia nel momento in cui si ragiona sui nuovi orari di funzionamento, non sulla piccola scala di una scuola, ad esempio, ma sulla più ampia scala del funzionamento generale di una città. Il cambiamento dell'orario di un servizio locale (ad esempio una biblioteca, una rete di servizi lungo una strada, gli asili nido di un quartiere) diventa, sulla scala urbana e sulla scala del territorio, un problematica di accessibilità e di una urbanistica fondata sull'analisi delle pratiche.

L'evoluzione delle politiche temporali verso un'urbanistica temporale emerge anche nel caso di Bergamo, dove questo indirizzo si integra con il piano strategico della città.

Le politiche temporali, così come trattate in questi esempi, stimolano nuove modalità di conoscenza della connessione tra il tempo e lo spazio, in particolare attraverso la loro integrazione come elementi sostanziali e costitutivi dell'elaborazione dei piani urbanistici. Ma tali politiche, portatrici di metodi, processi e strumenti, non sono statiche e agiscono sull'esistente. Le operazioni di rivitalizzazione-riqualificazione urbana, così come quelle condotte per la costruzione di nuovi quartieri o spazi, devono piegarsi all'uso che verrà fatto delle nuove infrastrutture-strutture, e pertanto alla sociologia dei futuri praticanti-utilizzatori. In queste condizioni, la partecipazione non può essere considerata solo quella degli abitanti o degli utilizzatori esistenti. Essa deve, al contrario, analizzare e interpellare tutti i potenziali utilizzatori, integrandoli nel processo di pianificazione e di elaborazione dei progetti. Tutto ciò necessita di metodi di partecipazione "dinamica", attraverso i quali vengono arricchiti i metodi statistici tradizionali.

3.5.2 Le politiche temporali nei progetti di mobilità e di trasporto

Le politiche temporali considerano le questioni legate alla mobilità e ai trasporti come uno dei campi d'interesse delle loro azioni³⁸. Oltre ad essere una condizione di una vita quotidiana, in cui la qualità poggia sul collegamento dei tempi sociali (la mobilità fisica permette di assicurare il legame tra i diversi spazi-tempi che costituiscono la materia della cittadinanza contemporanea), una condizione di uguaglianza (di genere, sociale, d'età), per la quale la mobilità sociale è in parte subordinata alla mobilità fisica, e una condizione di inclusione sociale e dunque dell'autonomia e dell'emancipazione, la mobilità è anche uno dei mali della società attuale, in ragione delle perdite di tempo che si producono quando essa manca di fluidità e delle conseguenze negative sull'ambiente e sulla salute causate da un utilizzo sempre crescente e non pianificato degli autoveicoli.

La necessità di mobilità si individualizza, si diversifica in senso spaziale e temporale e diventa più specifica a seconda dei gruppi di popolazione di riferimento. Fino ad oggi è stato problematico arginare l'utilizzo sempre più crescente degli autoveicoli, che si è sviluppato in ragione dell'inadeguatezza quantitativa, temporale e qualitativa (in termini di comfort e sicurezza) dei trasporti collettivi, in particolare di quelli che collegano il centro alla periferia o ancora di quelli che collegano tra loro le periferie. Si pone dunque la necessità di sviluppare proposte molto più specifiche, adatte alle modalità di vita di diversi gruppi di persone, i cui orari sempre meno preventivabili e i cui modi di abitare e vivere in famiglia sempre più diversificati, facilitando l'uso combinato di diversi mezzi di trasporto, oltre che ripensando alle sincronizzazioni o de-sincronizzazioni orarie e ritmiche. Molti paesi europei hanno tentato di conformarsi a questa definizione di mutazione fisica e sociale della città e del suo territorio. Tuttavia, attraverso le politiche temporali la problematica viene affrontata a partire dagli usi concreti del tempo da parte degli abitanti e degli utilizzatori della città.

La riflessione sulla mobilità e sui trasporti si articola secondo diverse prospettive: - I "patti di mobilità" e i "*plans de déplacements*"

La mobilità è stata uno dei primi campi di azione delle politiche temporali in Italia, dall'inizio degli anni '90, con la messa in opera del Patto di mobilità per la città di Modena, il cui modello è stato approfondito e rinnovato dalla città di Bolzano⁴¹ e da altre città italiane come Cremona. Il caso di Cremona ha dimostrato come l'Ufficio dei Tempi, in Italia, rappresenti un attore fondamentale nell'elaborazione della diagnostica, della costituzione di tavoli di partenariato di co-progettazione e delle azioni nel campo della mobilità su scala comunale.

In Francia, analogamente, il *Bureaux des temps* si è occupato dell'attuazione dei *plans de déplacements d'entreprises* (PDE) (Belfort, Lyon, Montepellier, Conseil Général Gironde) e della collaborazione nelle riflessioni per l'elaborazione dei *plans de déplacements urbains* (PDU) (Paris, Belfort). Esso è anche all'origine di iniziative che mirano alla diffusione e alla offerta di informazioni che concernono i trasporti presenti sia su scala di quartiere (ZAC Rive Gauche a Parigi) che sulla scala dell'area urbana (Belfort-Montbéliard).

³⁸ Dall'analisi dei progetti di sviluppo di "reti intermodali" di trasporto (passeggeri e merci) è possibile constatare come il tempo non rappresenta più ormai soltanto un banale indicatore della riduzione dei tempi di percorrenza tra due punti di una rete, e dunque tra due luoghi dello spazio, ma piuttosto debba essere visto come vero e proprio "segnalatore" dei differenti fattori che possono condizionare, positivamente o negativamente, l'efficacia e l'efficienza di una rete e, di conseguenza, la mobilità dei passeggeri e delle merci. Attraverso questa visione "allargata" della variabile tempo, risulta così possibile evidenziare, secondo una visione men riduzionistica, quelle relazioni di interdipendenza che sussistono, o potrebbero sussistere, tra reti di trasporto, reti di mobilità e reti urbane. Il tempo diviene allora un modo per cogliere e tenere in considerazione la complessità delle relazioni emergenti, ma anche latenti, nell'ambito di un sistema urbano costituito da elementi e oarti tra loro in forte relazione. Tra i fattori che maggiormente influenzano (in termini quantitativi e qualitativi) i tempi della città, la mobilità è forse quello più incisivo (Fubini e Azzini, 1997).

³⁹ Si rimanda alla scheda di approfondimento "Il patto per la mobilità sostenibile del Comune di Bolzano".

La *Maison des temps et de la mobilité* (MTM) di Belfort è stata particolarmente attiva nel campo della mobilità, attraverso la realizzazione di numerose azioni concrete, come nel *plan de déplacements d'entreprises* (PDE) a Sochaux da parte del gruppo PSA, nella produzione degli autoveicoli della Peugeot e della Citroën, o nel caso dello stadio Bonal di Sochaux sulle questioni legate all'accessibilità allo stadio, o ancora nell'incentivazione della mobilità "dolce" in città.

- Desincronizzare i ritmi e gli orari

Alcune esperienze condotte in Francia già alla fine degli anni '70 con la diffusione degli orari variabili hanno dimostrato come agire sui ritmi temporali e sulla desincronizzazione degli orari rappresenti un elemento decisivo per il miglioramento delle condizioni della mobilità degli utilizzatori della città e del territorio. Una delle prime iniziative condotte all'interno del piano regolatore della città di Bolzano fu quella di spostare gli orari di ingresso dei bambini e dei ragazzi nelle scuole elementari e medie, nella prospettiva di diminuire i problemi legati alla congestione del traffico e all'inquinamento risultanti dalla simultaneità degli spostamenti, concentrati principalmente al mattino. Anche in Francia sono state condotte numerose iniziative, grazie alla collaborazione del *Bureaux du temps* (Poitiers, Grand Lyon e Montpellier), con la stessa logica di fluidificare il traffico stradale e soprattutto rendere più funzionali le imprese dei trasporti sotto il profilo quantitativo e qualitativo.

- Agire in favore della mobilità di certe categorie di persone

Le politiche temporali italiane hanno agito diffusamente sulla predisposizione di percorsi scolastici sicuri, a partire dal "modello di Fano"⁴⁰. Sulla base di questo modello sono state intraprese altre iniziative, condotte dagli Uffici dei Tempi a Cremona e a Bergamo, denominate "Pedibus"⁴¹. L'utilizzo di percorsi scolastici sicuri è stato attuato anche in Francia, grazie all'iniziativa dei *Bureaux du temps*. Ad esempio, a Montpellier il modello "Pedibus" è stato reinterpretato nella sua variante "Cyclobus". L'obiettivo di questo tipo di iniziative, rivolte a speciali categorie di persone, è quello di evitare che la città diventi vivibile solo da alcune soggetti (adulti, principalmente di sesso maschile e motorizzati), volendo favorire, invece, altre categorie come i più giovani, le persone anziane, le donne e i turisti. Per questo motivo si è cercato di creare degli spazi dove predominino la lentezza, la calma e la "qualità della sosta", con modalità idonee a far convivere questi luoghi con quelli caratterizzati, invece, dalla velocità e dal movimento (queste azioni esprimono perfettamente il concetto di urbanistica temporale). A tal fine sono stati adottati in Francia, sul modello dei cronotopi italiani, metodi e strumenti per descrivere le strutture del tempo e la velocità della città, nonché il loro impatto sulla qualità della città e il relativo comportamento dei cittadini. La *Maison des temps et de la mobilité* (MTM) di Belfort si è interessata, nello specifico, alla mobilità notturna e a quella durante il weekend. L'interesse verso questo tipo di mobilità rappresenta un fenomeno più generale, comune a tutte le città europee, consistente in un ampliamento dei servizi di trasporto pubblico durante questi specifici momenti della giornata o della settimana, con l'obiettivo di soddisfare la domanda di una vita notturna più prolungata e di pratiche turistiche in continuo sviluppo⁴².

⁴⁰ A Fano la sperimentazione si è basata sulla collaborazione di differenti attori: la polizia municipale, i genitori, le associazioni di volontariato e i commercianti (che si sono dotati di segnaletiche apposte sulle vetrine dei loro negozi). I bambini, nel percorso che li conduce a scuola, sanno di potersi rivolgere a questi soggetti per farsi aiutare nei momenti di difficoltà. Questa iniziativa ha avuto un grande successo nella messa in sicurezza dei percorsi scolastici, determinando una sensibile diminuzione della circolazione automobilistica nei pressi delle scuole.

⁴¹ L'Ufficio dei Tempi di Cremona e Bergamo hanno ideato percorsi scolastici sicuri, chiamati "Pedibus", consistenti nell'individuazione di alcuni luoghi di raggruppamento dei bambini, i quali, lungo il percorso che li conduce a scuola, vengono accompagnati dai genitori degli alunni o da personale specializzato.

⁴² La metropolitana di Parigi funziona attualmente fino alle 2 del mattino il venerdì e il sabato (mentre chiude all'una del mattino negli altri giorni della settimana) e in modo continuativo durante tutta la notte in occasione di eventi particolari, come la Fête de la musique o la notte di Capodanno. Relativamente ai trasporti notturni di Parigi, l'iniziativa "Noctambus/Noctilien" ha consentito di assicurare 18 linee di bus dalle 00:30 alle 5 del mattino, con un bus ogni ora durante la settimana e due bus ogni ora nel weekend. Anche la tranvia di Montpellier, sul modello parigino, termina il proprio servizio alle 2 del mattino; il servizio bus "Amigo" serve le discoteche il giovedì, il venerdì e il sabato fino alle 5 del mattino, mentre il servizio bus "Rabelais" assicura un servizio tutti i 7 giorni della settimana, dalle 21 all'una del mattino, per facilitare l'accessibilità a ristoranti, cinema e teatri. Infine, a Rennes i bus circolano la notte dalle 00:30 alle 4:30 del mattino, ogni mezz'ora, tra il centro città e i campus universitari o alcuni quartieri. Come nel caso di Parigi, anche qui, in occasione di eventi speciali come la Fête de la musique, il Transmusicale o le partite di calcio, è attivo un servizio di bus che collega il centro città e i comuni dell'agglomerato.

- Sviluppare i "trasporti alla domanda"

Anche i "trasporti su domanda" rappresentano una modalità di trasporto fortemente sostenuta dalle istituzioni incaricate di portare avanti le politiche temporali, improntata principalmente sulla facilitazione dei trasporti domenicali, meno frequenti rispetto a quelli infrasettimanali. A Cremona, l'Ufficio dei Tempi, in concorso con la Provincia, ha predisposto venti minibus che l'utilizzatore può utilizzare attraverso una telefonata, da effettuarsi almeno un'ora prima dell'utilizzo del servizio, con il prezzo del biglietto pari a quello del bus classico. Sulla base del successo di questa iniziativa, numerose comunità francesi, tra cui Belfort, il Conseil Général Gironde e Saint-Denis, hanno partecipato alla predisposizione di un analogo servizio, rivolto principalmente alle persone anziane che preferiscono non utilizzare il proprio veicolo per questioni di sicurezza.

3.5.3 Le politiche temporali nella regolazione spazio-temporale dei servizi pubblici e privati

Nelle società fortemente urbanizzate, caratterizzate da una spiccata tendenza all'individualità e dalla moltiplicazione dei luoghi di vita e delle attività, l'accessibilità spaziale, temporale ed economica dei servizi costituisce un elemento chiave della qualità di vita dei cittadini, della loro eguaglianza e della coesione sociale. La dimensione temporale dell'accessibilità dei servizi è caratterizzata, nel contesto delle politiche temporali, da un triplice orientamento:

- l'estensione degli orari di apertura dei servizi;
- la sincronizzazione in base ai ritmi della domanda (spostamento degli orari di funzionamento, senza che ciò implichi necessariamente la loro estensione);
- il coordinamento spazio-temporale dei servizi, che implica, oltre ad una dimensione temporale, anche un aspetto spaziale (raggruppamento dei servizi in uno stesso spazio).

Dall'osservazione delle iniziative intraprese in questo campo, appare che le politiche temporali, al di là della questione degli orari, sono state particolarmente innovative riguardo alla natura, al contenuto e alla elaborazione dei servizi.

Fondate sul principio dell'articolazione tra i diversi tempi della vita, le politiche temporali hanno così messo in evidenza le carenze (temporali e/o spaziali) in materia di servizi e le inadeguatezze temporali (generiche o legate ad una dinamica di evoluzione dei modi di vita) tra l'offerta e la domanda. Esse hanno rivisitato la nozione di estensione della misura della fascia oraria, attraverso un lavoro condotto sulla localizzazione del servizio e il suo funzionamento orario. Così, il servizio può essere migliorato attraverso uno spostamento temporale della sua funzione, senza dover necessariamente allungarne l'estensione oraria⁴³. Come si vedrà in seguito, i campi di applicazione delle politiche temporali in Francia riguardano prima di tutto i servizi pubblici e amministrativi, con alcuni esperimenti nel settore dei servizi commerciali.

⁴³ A Parigi la presa in esame dell'evoluzione dei modi di vita e della crescente partecipazione delle donne al mercato del lavoro ha indotto, in alcuni quartieri e in determinati giorni, allo spostamento temporale dell'apertura dei mercati, tradizionalmente aperti solo la mattina, verso fasce orarie serali.

Relativamente a questi ultimi, in Italia le possibilità operative dei sindaci sono più ampie, in ragione delle competenze ad essi attribuite dal quadro normativo (la legge sul decentramento del 1990 e la legge Turco del 2000). Molte iniziative italiane possono essere osservate nella prospettiva dell'estensione degli orari di apertura dei negozi, attraverso l'introduzione della "Giornata del cittadino" (a Cremona, ad esempio), o per assicurare la continuità dei servizi durante certi periodi dell'anno ("Milano, città aperta d'estate", ad esempio, la cui logica si è poi diffusa in altre città italiane).

Le politiche temporali hanno lo scopo di una presa di coscienza, attraverso la società, dell'esistenza delle disfunzioni temporali e dell'importanza della dimensione temporale dei servizi per la vita quotidiana, l'eguaglianza e la coesione sociale. È per questo motivo che si deve tener conto degli interessi delle parti coinvolte, cioè degli utilizzatori del territorio, che vanno dai residenti ai lavoratori pendolari, ai turisti, passando per coloro che viaggiano per ragioni professionali (Martinotti, 1993), nel tentativo di trovare gli strumenti per determinare quale sarà il "colore temporale" di un territorio, fattore che lo potrà rendere motivo di attrazione per queste differenti categorie di persone. Al fine di sopperire al rischio della discronia, le politiche temporali mirano a mettere in opera delle forme (che possono essere diversificate nella loro logica) di sincronizzazione (che passa molto spesso per una de-sincronizzazione dell'esistente).

- Nuovi ritmi dei servizi e delle attrezzature

In Italia, la logica dell'estensione oraria dei servizi è stata portata avanti dall'Ufficio dei tempi a partire dall'inizio degli anni '90. Il punto di applicazione delle azioni in questo campo è stato principalmente rappresentato dall'accesso agli sportelli dei servizi pubblici ed amministrativi, che molto spesso venivano aperti solo la mattina e che erano caratterizzati dalla scarsa comprensibilità degli orari. Un grande numero di comuni italiane (Milano, Genova, Torino, Roma, Bologna, Bolzano, Cremona, Catania, etc.), che si sono impegnati nell'elaborazione di un "Piano regolatore degli orari", hanno prolungato gli orari di apertura dei servizi municipali e pubblici nel pomeriggio e addirittura all'inizio della sera, con sperimentazioni per le quali in una giornata della settimana gli sportelli vengono resi accessibili secondo intervalli orari più ampi (la "Giornata del cittadino") e l'organizzazione dell'apertura notturna o stagionale dei servizi (è il caso, ad esempio, di Roma)⁴⁴. Benché l'accessibilità oraria degli sportelli pubblici e amministrativi sia, in Francia, nettamente più ampia e comprensibile rispetto al caso italiano, essa presenta comunque dei limiti e delle rigidità. Numerosi *Bureaux du temps* francesi, da una parte, hanno sperimentato l'estensione oraria dei servizi pubblici al pomeriggio, alla sera o al sabato mattina (è il caso, ad esempio, di Poitiers, Parigi o Saint-Denis), al fine di adeguare i servizi al fatto che la maggioranza delle persone non lavora nel quartiere, e spesso nemmeno nel comune, in cui abita; dall'altra parte, hanno operato il semplice spostamento dei momenti di apertura, al fine di attuare una nuova sincronizzazione tra i diversi servizi o attività. In entrambi i paesi, al di fuori degli sportelli amministrativi o di altri servizi al pubblico, le iniziative condotte si sono concentrate sulle strutture sportive, culturali e anche sugli spazi pubblici.

⁴⁴ L'Ufficio dei Tempi e degli Orari di Roma, ha dato luogo, a partire dal 1994-1995, ad una serie di sperimentazioni, note sotto il nome di "Roma facile", consistenti nell'estensione oraria di un certo numero di servizi amministrativi e pubblici (ad esempio, l'Ufficio delle Poste, aperto dalle 9 alle 18 dal lunedì al venerdì e il sabato mattina dalle 9 alle 14). Nel 1997 è stato sperimentato il "Giovedì del cittadino", consistente nell'apertura di un insieme di servizi e uffici municipali e pubblici in modo continuativo dalle 9 alle 19. Nel 2002, l'iniziativa "Lo sportello fuori orario" ha riguardato alcuni servizi amministrativi (rilascio della carta d'identità e di altri certificati amministrativi), prima nel quartiere Roma 3 e poi in altri quartieri periferici, ed è consistita nell'apertura di questi sportelli dalle 17:30 alle 22, dal mercoledì al venerdì. Questa iniziativa sarà riprodotta, durante l'estate 2004, nella località balneare di Ostia. Tutte queste iniziative sono il risultato dei tavoli di co-progettazione, realizzati grazie alla collaborazione delle organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori.

⁴⁵ Lo sportello per l'inizio dell'anno scolastico di Poitiers costituisce un luogo di incontro tra genitori, bambini e una serie di altri attori coinvolti nelle attività scolastiche, come le associazioni o i comitati di quartiere. Una prima sperimentazione si è svolta nel 2001 con l'organizzazione di due serate che precedevano la data del rientro scolastico.

Questo sistema ha permesso ai genitori di svolgere una serie di attività legate all'attività scolastica dei loro figli: acquisto dei biglietti delle mense e del bus, iscrizione alla biblioteca e alle attività culturali e sportive. Queste iniziative si sono susseguite dal 2001 fino ad oggi, dimostrando come queste possano aiutare un gran numero di genitori e di bambini ad uscire dall'isolamento sociale, dando un forte impulso alle dinamiche delle relazioni sociali.

⁴⁶ Tra le città italiane che hanno aderito alla "Giornata del cittadino", Cremona è una di quelle che ha prodotto i maggiori risultati: tutti gli sportelli della pubblica amministrazione (e dal 2000 anche quelli di alcuni enti privati) sono aperti in una comune fascia mattutina dal lunedì al venerdì. Il mercoledì, giorno di mercato, tutti gli sportelli adottano un orario continuato fino alle 16:30.

⁴⁷ Nel programma "Roma aperta: il tempo libero" si utilizzano quattro tematiche: "arte e natura" (orari dei musei ed in particolare quelli notturni, aperti fino alle 23:00, laboratori del tempo libero, gestiti da associazioni che organizzano itinerari all'interno della città per diverse categorie di persone); "il tempo dello studio" (con informazioni sull'apertura serale delle scuole, sull'estensione degli orari delle biblioteche, etc.); "il tempo degli acquisti" (con le segnalazioni delle aree pedonali temporanee e degli orari dei negozi) e infine "la città trasparente" (mettendo in rete tutti gli sportelli dedicati all'orientamento e all'informazione).

- Il coordinamento spazio-temporale dei servizi

Le iniziative precedenti, caratterizzate dall'estensione degli orari di funzionamento dei servizi, attestano una volontà di armonizzare gli orari e di conferire una maggiore visibilità e chiarezza all'offerta temporale dei servizi. Al di là di questa modalità di corrispondenza dei diversi sistemi orari, un'altra strada percorsa dalle politiche temporali è quella della predisposizione degli "sportelli unici", nella logica di riunire in uno stesso luogo diversi servizi, secondo un regime temporale omogeneo che permetta agli utenti di evitare spostamenti eccessivi e di generare delle sinergie tra i vari servizi. Attraverso gli sportelli unici, la logica della concentrazione spaziale dei servizi si accompagna ad una loro concentrazione temporale. Questo tipo di azione può essere transitoria, come nel caso della riapertura delle scuole a Poitiers⁴⁵ o delle università a Belfort, o permanente, come nel caso dei *Points Information Mediation Multiservices* (Pimms) allestiti a Parigi o degli *Espaces sociaux communs* a Rennes. Nel caso degli sportelli unici a carattere temporaneo, gli orari di apertura sono spesso differiti rispetto al caso dei Pimms o di altri servizi pubblici che, in quanto strutture permanenti, funzionano secondo orari standard. In Italia, tale concentrazione spazio-temporale trova la sua massima espressione nella cosiddetta "Giornata del cittadino"⁴⁶, con la quale ci si pone l'obiettivo di lasciare aperti per un giorno alla settimana un certo numero di servizi (pubblici e privati), secondo un orario in genere più esteso rispetto a quello degli altri giorni. Avviate a Roma nel 1997, questo genere di iniziative sono state attivate anche in altre città italiane (Cremona, Bolzano, Prato, Rimini, etc.) (Bonfiglioli, 2004) e in altri paesi europei (ad esempio in Germania). Le iniziative del *Bureaux du Temps* di Parigi o di Rennes si basano unicamente sulla concentrazione spaziale dei servizi. La loro dimensione temporale è una solo un risultato di questa riunione (sotto il profilo del guadagno di tempo per l'utente).

- Informare sui servizi disponibili

L'informazione sugli orari di funzionamento dei servizi è uno strumento che l'Ufficio dei Tempi ha messo al servizio degli utilizzatori delle città, al fine di coordinare al meglio le loro attività. In Italia, già durante gli anni '90, gli orari di funzionamento dei servizi sono stati oggetto di censimento e sono state redatte guide e carte speciali (diffuse anche attraverso appositi siti internet). Così nel caso del programma "Roma aperta: partendo dal tempo libero"⁴⁷ si forniscono informazioni sugli eventi, sui servizi offerti dal comune e sugli orari di funzionamento. Sia Roma che Milano hanno redatto delle guide concernenti l'insieme dei servizi disponibili nel mese di agosto: "Agosto, Roma mia ti riconosco" e "Milano aperta ad agosto". Nella stessa linea, l'Ufficio dei Tempi di Milano ha redatto un calendario annuale, "Guida per le strade di Milano", dell'insieme degli eventi (culturali, sportivi, commerciali, festivi) che si svolgono durante l'anno, quartiere per quartiere.

In Francia, diverse comunità hanno agito secondo la stessa logica. A Rennes, il sito internet Tic-Tac, *le temps à la carte* offre un servizio multimediale che permette ai residenti o ai visitatori di conoscere in tempi rapidi i servizi aperti e le attività accessibili durante il tempo libero.

A Lyon, l'*Espace des temps du Grand Lyon* ha redatto la *Guide des services à horaires originaux ou décalés sur le Grand Lyon*, dedicata ad un insieme di servizi che riguardano la vita quotidiana, l'infanzia, la mobilità e la cultura, e la carta *Lyon-Villeurbanne au cœur de la nuit: minuit à 5 h*, organizzata per attività (negozi, servizi, ristoranti, trasporti, salute e sicurezza, divertimenti e tempo libero, locali, discoteche, etc.), che segnala gli orari di funzionamento notturno di questi servizi all'interno dell'agglomerato di Lyon-Villeurbanne.

3.6 Conclusioni

Le politiche temporali urbane hanno dato vita ad una vasta gamma di azioni sul territorio, che da una parte mostrano forti similitudini riguardo le tematiche affrontate (similitudini scaturite da obiettivi largamente condivisi in contesti sia internazionali, come nel caso di *Eurexcter* o *Equal*, che nazionali) e, dall'altra parte, presentano profonde differenze relativamente al modo in cui viene fatta una gerarchia tra queste tematiche (differenze che trovano origine sia nelle diversità delle culture locali che nelle caratteristiche personali di coloro che portano avanti tali politiche).

L'analisi di queste iniziative evidenzia, allo stesso modo, un quadro comune di riferimento, oltre a modalità di gestione similari. Tali similitudini derivano da un larga condivisione sui fattori economici, sociali, culturali che sono all'origine del comune interesse sulle questioni temporali, condotte tanto su scala europea che su scala nazionale (Boulin, 2008).

Le sperimentazioni e le iniziative sopra menzionate hanno consentito di mettere in evidenza i principali punti di applicazione delle politiche temporali in atto: mobilità, orari delle scuole, accessibilità dei servizi, riqualificazione urbana, etc. Esse hanno dimostrato la capacità delle politiche temporali di gestire progetti complessi, di mobilitare una grande varietà di attori sociali e di ottenere concreti risultati operativi.

La realizzazione partecipata alla fase di diagnostica e alle operazioni è una pratica generalizzata che manifesta l'emergere di una nuova forma di *gouvernance* urbana.

I metodi sviluppati cercano di articolare sia un approccio discendente (da una parte la volontà politica di migliorare le condizioni della vita quotidiana, di combattere le forme di disuguaglianza o di esclusione sociale, e dall'altra parte l'attrattività del territorio dove il tempo e il rapporto con il tempo appaiono nello stesso tempo "rivelatori" ed "indicatori") e sia un approccio ascendente, fondato su una analisi preliminare, nella fase di nascita dei progetti, di una serie di elementi non solo oggettivi, ma anche soggettivi, prendendo in considerazione la dimensione antropologica di coloro che utilizzano il territorio e il loro modo di utilizzare il tempo e di abitare i luoghi. Così, come già accennato, le politiche temporali analizzano e agiscono "all'ombra dei cittadini", in base alle diverse età, al sesso, alle condizioni sociali, economiche, temporali e spaziali dell'esistenza.

Un altro aspetto fondamentale che emerge dalla gestione delle politiche temporali è la istituzione di una forma collettiva, la Banca del Tempo, con diverse accezioni nei vari paesi europei. Tale sistema ha assicurato la costruzione dal basso di un potere civico e democratico, attraverso l'espressione di legami, di bisogni e di aspettative, l'animazione del processo partecipativo, la gestione condivisa della realizzazione delle azioni. Diversi casi italiani hanno dimostrato come il cambiamento del colore politico delle giunte comunali possa mettere termine a questo tipo di processi quando essi non siano sufficientemente integrati nella strategia urbanistica e territoriale (Milano e Pesaro ne sono buoni esempi) o, al contrario, possa permettere di dinamizzare tale processi (come nel caso di Bergamo). Al contrario, la sola legittimazione politica o tecnica non è sufficiente a gestire le politiche temporali, nella misura in cui queste si traducono in un cambiamento del modo di governare la trasformazione urbana e territoriale, dovendo far convergere sia l'espressione di vincoli, aspettative e bisogni, sia la soluzione di problemi funzionali, sia la volontà politica di cambiamento. È stato già sottolineato, peraltro, come queste politiche, per mirare ad obiettivi di natura essenzialmente qualitativa, non possano muoversi solo attraverso un processo ascendente (la loro legittimazione politica è indispensabile) né solo attraverso un processo puramente discendente (il miglioramento della vita quotidiana degli abitanti non può essere portato avanti senza la loro partecipazione) (Boulin, 2008).

Infine, dalla valutazione delle azioni condotte nei diversi paesi europei analizzati, è possibile rilevare degli stati di avanzamento molto diversificati, con radicamenti all'interno della *gouvernance* territoriale di natura differente. Se la Francia attesta un significativo sviluppo per il numero di comunità coinvolte in questi processi temporali, fattore che la avvicina all'Italia, ciò che oggi distingue questi due paesi sembra essere soprattutto il radicarsi dei processi all'interno del piano di sviluppo urbano o territoriale: l'impressione che domina tra le comunità francesi nelle quali vengono portate avanti queste politiche è quella di una sorta di *patchwork*, con un accumulo di progetti di cui ancora si fatica a trovare la coerenza territoriale o urbana.

Portata delle politiche temporali

Da qui in seguito si cercherà di valutare la portata delle politiche temporali riguardo ai tre obiettivi enunciati in principio: il miglioramento della qualità della vita quotidiana, l'uguaglianza e la coesione sociale. La portata delle politiche temporali deve essere valutata alla luce degli obiettivi che stanno alla loro base, sia che si tratti di quelli dichiarati, soprattutto da parte degli amministratori pubblici (miglioramento della qualità di vita ed eguaglianza), che di quelli che sembrerebbero impliciti, come il concetto di coesione sociale, creazione di una dinamica partecipativa considerata come una condizione del sentimento di appartenenza ad una comunità o allo sviluppo sostenibile di un territorio. Tali obiettivi appaiono trasversali a quelli delle politiche temporali, come risultante dell'insieme delle azioni condotte nel loro contesto, nonostante essi possano diventare oggetto di azioni specifiche.

Come detto precedentemente, all'inizio degli anni '80, grazie al movimento italiano "Le donne cambiano i tempi", le politiche dei tempi della città hanno sostenuto l'obiettivo esplicito del miglioramento della qualità della vita quotidiana. Anche in Francia sono state portate avanti questo tipo di politiche, soprattutto grazie al seminario "*Temps et territoires*" dalla Datar. Articolando nello stesso movimento il tempo e lo spazio, queste politiche si inseriscono all'interno della corrente della scuola di T. Hägerstrand e dei geografi del tempo, i quali si basano sulla necessità di cogliere le due dimensioni all'interno dello stesso movimento attraverso uno sforzo di rinnovamento dell'approccio alla vita quotidiana.

Con le loro iniziative, le donne italiane hanno in effetti determinato un miglioramento della qualità della vita quotidiana e conseguentemente un miglioramento della qualità delle città, sotto il profilo della dimensione sociale e fisica della vita di tutti i giorni. Soprattutto, le loro attività hanno progressivamente favorito l'integrazione reciproca di aspetti riguardanti la qualità della vita, i bisogni quotidiani e le aspirazioni all'integrazione di diverse categorie di popolazione. È stato possibile ripercorrere questi sviluppi grazie all'esame delle varie azioni condotte sugli orari delle scuole nei diversi paesi europei. In un primo tempo, l'obiettivo è certamente stato quello di conciliare vita lavorativa e vita familiare per i genitori, in base alle condizioni delle scuole e agli orari degli uffici. In un secondo tempo, le temporalità propria dei bambini, così come le particolarità dei percorsi urbani e della loro composizione (sicurezza, accessibilità dei luoghi per attività extrascolastiche, etc.), hanno condotto all'ideazione di iniziative sul modello di "Pedibus" (in numerose città italiane e francesi) o come quella della Cittadella degli Studi di via Palestro a Cremona. Il concetto della "Città delle distanze brevi" è così divenuto un elemento strutturante delle azioni ampiamente diffuso e condiviso.

I criteri di qualità applicabili alla città e al territorio sono in questo modo legati alle diversità proprie della città e alle diversità crescenti tra le sotto-popolazioni della città (Martinotti, 1993), riflettendosi ciò nella moltiplicazione delle temporalità e dei ritmi che conferiscono alla città il proprio "colore temporale".

Le tematiche affrontate dalle politiche temporali riguardano, come si è visto precedentemente, le due dimensioni spaziali e temporali, sia che si tratti di accessibilità a servizi di interesse generale (scuole, asili nido, servizi amministrativi o altri servizi alla persona, trasporti), dell'accesso ai luoghi di socializzazione (luoghi di lavoro, strutture socio-culturali), delle pratiche relative ad entità temporali specifiche come ad esempio la notte, della mobilità o della riqualificazione degli spazi pubblici. Le azioni inserite in questi diversi campi mirano tutte al miglioramento dell'uso personale del tempo, attraverso orari pubblici più adeguati alla domanda e alla conciliazione dei tempi per l'individuo (conciliazione dei tempi sociali). Questi obiettivi, così come dimostrato dai diversi casi studio affrontati, vanno dall'armonizzazione degli orari di apertura dei servizi e delle strutture all'interno dei nuovi regimi di sincronizzazione alla nascita di nuovi profili temporali della domanda, dall'emergere di nuovi ritmi di vita collettiva (vacanze brevi, tempo libero serale e notturno, consumo culturale prolungato nelle ore serali, pausa

pranzo consumata lontano dalla propria residenza, *happy hour* dopo il lavoro, acquisti serali e domenicali) al radicamento di nuovi usi del territorio urbano ed extra-urbano come conseguenza dell'espansione periurbana e all'ampliamento dello spazio di vita su differenti scale del territorio. Tuttavia, tali obiettivi riguardano analogamente la morfologia fisica della città: "Città delle brevi distanze", coesistenza della velocità e della lentezza, riunione dei servizi e delle strutture in uno stesso luogo (ad esempio, col biglietto unico).

Aprire la città a nuovi usi e a nuovi utilizzatori significa considerare l'emergere di nuovi profili temporali, con il rischio, tuttavia, di caricare su certe categorie le esternalità negative, in termini di collegamento dei tempi e della qualità della vita quotidiana con i nuovi ritmi temporali della città, imposti dalle politiche di marketing urbano che mirano ad una "festivalizzazione" della città. La questione dell'uguaglianza, considerata nella sua dimensione sociale e culturale, così come quella della coesione sociale, del "fare società e del vivere insieme", si impongono allora come elementi delle politiche temporali, i quali, attraverso un processo partecipativo, svolgono la funzione di attenuare le disparità tra le diverse categorie sociali o di moderare i conflitti tra i residenti e gli utilizzatori temporanei dei luoghi.

Il progetto di legge italiano "Le donne cambiano i tempi" si colloca in una prospettiva di uguaglianza di genere, e le prime iniziative di politiche temporali in Italia, così come le riflessioni condotte in seno al seminario della Datar "*Temps et territoires*", sono state improntate su questo obiettivo.

Le iniziative citate nei paragrafi precedenti mostrano che la prospettiva di uguaglianza di genere è stata condotta con riguardo alla situazione specifica delle donne, sia relativamente al mercato del lavoro, sia in termini di accesso ai servizi legati all'infanzia (orari degli asili nido e biglietto unico dell'ingresso scolastico), sia in termini di trasporti. I progetti italiani fanno sempre riferimento allo stato delle "donne in condizione di doppia presenza", cioè sia come attrici (in seno ai processi partecipativi) che come beneficiarie delle politiche temporali. Questa situazione ha innescato una serie di azioni che hanno portato a ripensare agli orari dei servizi di interesse generale (indirizzati dunque, per definizione, agli uomini come alle donne), ma anche agli orari dei servizi commerciali o dei servizi/strutture culturali.

Tutte le iniziative citate, che sono state ideate o sostenute dall'Ufficio dei tempi, si inseriscono in una logica di uguaglianza (di sesso, di età o sociale) che vuole garantire agli individui e alle categorie più svantaggiate ampie possibilità di accesso alle varie attività che sono parte integrante della cittadinanza. In questo modo, esse contribuiscono a rafforzare la coesione sociale sul territorio, agendo nel senso della riduzione dei fattori di esclusione sociale, facendo emergere la spesso nascosta rilevanza delle problematiche temporali. L'accessibilità è, in questi termini, alla base della lotta contro l'esclusione, sia che riguardi i mezzi di trasporto, i diversi servizi d'interesse generale, il lavoro e la formazione, la cultura, lo sport e le altre forme del tempo libero, o che si tratti delle forme attive della cittadinanza (partecipazione alla vita locale, politica e associativa).

Le politiche temporali, trattando prioritariamente la dimensione temporale dell'accessibilità, non trascurano però le altre loro componenti: spaziale, economica e culturale. Alcune iniziative citate mostrano analogamente la presa in considerazione, da parte delle politiche temporali, dei conflitti legati al tempo, sia che si tratti di quelli che oppongono i lavoratori e gli utenti (che possono sorgere in genere quando si intende ampliare l'apertura dei servizi), oppure le varie categorie di popolazione (conflitti nell'uso nello spazio pubblico), i sessi o le generazioni (i tempi dei genitori e tempi dei bambini), etc.

I processi di co-progettazione e i tentativi di condivisione permettono di rendere espliciti i vincoli e le aspettative dei diversi beneficiari, attraverso l'ascolto delle ragioni sostenute da ciascuna tipologia di portatori di interesse. Tali tentativi di condivisione nella elaborazione della diagnostica e nella ricerca di soluzioni partecipate rappresentano il "segno" delle politiche temporali e costituiscono i processi di risoluzione delle tensioni, attraverso una metodologia di comprensione mutuata dallo scambio. In questo senso, essi costituiscono un elemento centrale della coesione sociale.

Le politiche temporali hanno determinato anche una forma originale di scambio a livello locale, che contribuisce a rafforzare la coesione sociale, attraverso l'istituzione delle Banche del Tempo. Esse, come tutte le altre iniziative condotte in favore di categorie svantaggiate sotto il profilo dell'uso del tempo, rappresentano dei fattori di coesione sociale, nel senso che offrono agli individui la possibilità di essere autonomi rispetto al tempo, inserendosi nell'*habitus*⁴⁸ delle nostre società ipermoderne, o in altri termini "creando società" (Boulin, 2008).

Se gli obiettivi del miglioramento della qualità della vita, dell'uguaglianza, del rafforzamento della coesione sociale strutturano le iniziative svolte dagli attori delle politiche temporali, queste sono, in genere, strettamente indirizzate verso l'obiettivo dello sviluppo sostenibile. Uno dei principi alla base delle politiche temporali è quello di partire dall'"esistente", prima di pensare ad investire su nuove infrastrutture. Molte delle azioni condotte dalle politiche temporali hanno messo un'evidenza, in modo illuminante, la loro portata sotto il profilo ambientale, sia nel campo della mobilità che in quello dell'accessibilità delle infrastrutture sportive o culturali o dei servizi amministrativi e comunali (biglietti unici, servizi pubblici), etc. Alcune amministrazioni si sono chiaramente basate sul fatto che le politiche temporali permettono di connettere in modo più stretto i progetti di trasformazione urbana con l'obiettivo dello sviluppo sostenibile. Da questo punto di vista, l'urbanistica temporale costituisce una via fruttuosa che promuove spazi policroni a scapito di spazi monocroni.

Prospettive delle politiche temporali

Diversi livelli di sviluppo caratterizzano la situazione attuale delle politiche temporali urbane in Europa, in particolare in Italia e in Francia.

L'insegnamento principale che può desumersi dalle analisi precedentemente condotte è che tali politiche tendono, nell'ambito dei contesti nei quali si sono

⁴⁸ Per "*habitus*" si intende la condivisione di uno spazio sociale che permette di avere una medesima percezione delle pratiche sociali tra i componenti di una società.

sviluppate, ad acquisire una certa autorità formale e morale, nonché una legittimazione all'interno della *gouvernance* locale.

È stato dimostrato come queste politiche, a vario titolo, si inseriscono in una prospettiva di miglioramento della vita quotidiana, di eguaglianza e di coesione sociale. Esse, ampliando il campo d'analisi e di azione al di là del tempo lavorativo, si fondano su un approccio alla vita quotidiana che considera i reali problemi di organizzazione temporale individuale e collettiva, con le crescenti difficoltà nel combinare le diverse attività quotidiane, sia quelle riguardanti il lavoro che quelle della sfera familiare e sociale, sia che si tratti di attività relative alla cura delle persone (dei bambini o di soggetti bisognosi), sociali (associtative, amichevoli e relazionali) o del tempo libero. Tali politiche sono anche il risultato della moltiplicazione e della diversificazione degli usi del tempo e delle mobilità, così come della sensibilità crescente riguardo alle questioni temporali, considerate sia in termini quantitativi (riduzione del tempo del lavoro) che qualitativi (controllo di ogni individuo sulle proprie strutture temporali).

Le politiche temporali si occupano della regolazione degli orari, dei calendari e dei tempi (legati agli spazi ai quali sono strettamente correlati), secondo due campi strutturali della vita personale e collettiva di una comunità locale insediata sul suo territorio:

- quello, globale, della città (o del territorio), considerato come un organismo funzionale strutturato temporalmente dal sistema degli orari pubblici, che ritmano i tempi della vita collettiva e che è spazialmente strutturato secondo una configurazione urbanistica;
- quello costituito dalle forme dell'uso individuale del tempo da parte degli abitanti e utilizzatori della città, regolate dalle scelte individuali, dai vincoli del lavoro e della cura delle persone, dalle offerte pubbliche dell'uso del tempo e dalle forme di accessibilità dei luoghi e dei servizi.

Se queste politiche hanno considerato come impulso delle loro azioni gli orari e i sistemi orari, esse manifestano tuttavia un duplice orientamento: da una parte, si assiste al passaggio da un approccio in termini di orari verso un approccio in termini di tempo (i tempi sociali, i tempi vissuti e le loro articolazioni), che induce ad un confronto con una situazione di maggiore complessità per il fatto che sono in gioco contemporaneamente dimensioni oggettive e soggettive; dall'altra parte, emerge lo stretto legame tra le dimensioni temporali e spaziali che sono alla base dei diversi obiettivi delle politiche temporali.

Attraverso questo duplice orientamento, che ha avuto un sensibile sviluppo nel corso degli ultimi vent'anni, le dimensioni fisiche (*urbs*) e sociali (*civitas*) della città entrano in uno stretto legame. Fino alla comparsa delle politiche temporali, queste due dimensioni sono state considerate in maniera separata, la prima dall'urbanistica e dall'architettura, la seconda dalle politiche sociali e dal diritto del lavoro. Le politiche temporali, ponendosi trasversalmente rispetto a queste due dimensioni, hanno messo in evidenza il carattere particolarmente complesso delle pratiche temporali e del loro assetto urbanistico.

Un apporto importante alle politiche temporali è la creazione di istituzioni, di processi, di metodi che si occupano della regolazione degli orari pubblici, considerati nella loro globalità, in grado di valutare l'adeguatezza dell'organizzazione collettiva rispetto ai vincoli e ai bisogni degli individui e delle collettività, di prendere in carico la variabilità della domanda e l'urgenza temporale (aspetti strutturali dei nuovi tempi privati e pubblici della società post industriale), di mobilitare la classe politica al fine di regolare l'organizzazione della città e dunque per poter fruire di una vita collettiva all'interno degli spazi pubblici. L'urbanistica temporale si pone allora come una fertile possibilità di sviluppo delle politiche temporali, in cui l'interesse degli amministratori locali non si manifesta soltanto per il modo in cui gli individui e le collettività organizzano e definiscono la dimensione spazio-temporale delle loro vite, ma anche per il modo in cui tutte le forme di organizzazione sociale sono regolate dalle loro particolari spazialità e temporalità. È come se, da una parte, l'organizzazione sociale del tempo e dello spazio, e dall'altra parte, l'organizzazione spaziale e temporale della società, fossero diventate le preoccupazioni centrali della *gouvernance* locale.

Questo secondo aspetto influisce sulle caratteristiche della città o del territorio. Il tempo, infatti, come sottolinea Jean Chesneaux (Boulin, 2008), è sempre più "mondializzato" e questo tempo eterogeneo esercita una influenza sui tempi sociali e personali. Ciò che caratterizza la contemporaneità è l'emergere dei complessi legami tra il globale e il locale, dove per locale non si intende più solo il territorio in senso strettamente geografico, ma comprende anche gli aspetti più personali e intimi della vita delle persone. Il dominio del tempo, soprattutto attraverso la sua organizzazione spaziale, appare allora come un elemento centrale del concetto di cittadinanza, del "fare società", del "vivere insieme", e le politiche temporali rappresentano la scommessa politica che autorizza alla sperimentazione di nuove pratiche di riappropriazione del tempo, sia individuali che collettive.

Al di là degli obiettivi immediati, tradotti in azioni concrete di coordinamento dei sistemi orari, di conciliazione tra la vita lavorativa e extra lavorativa, di facilitazione dell'accessibilità dei luoghi e della mobilità, le politiche temporali hanno quindi un ruolo cardine per l'attrattività delle città e dei territori, che si esprime attraverso il miglioramento della qualità di vita, l'uguaglianza e la coesione sociale, lo sviluppo sostenibile. Queste tematiche trasversali conferiscono profondità alle politiche temporali, donando loro senso, sostanza e spessore, nella misura in cui queste creano un legame tra il passato e il futuro della città, che costituisce la scena del "vivere e fare tempo insieme".

Approfondimenti
3.0 Le politiche temporali urbane

01. I bandi regionali¹ per la concessione dei contributi alle politiche urbane

Nel marzo 2005 la Giunta della Regione Lombardia, in attuazione dell'art. 6 della L.R. 28/2004, ha pubblicato il primo "Bando per la concessione di contributi ai comuni per progetti finalizzati alla predisposizione e attuazione dei Piani Territoriali degli Orari". I criteri di selezione esplicitati nel primo bando sono abbastanza generali e legati all'obiettivo fissato dai comuni nel quadro dell'elaborazione e dell'attuazione dei Piani Territoriali degli Orari (PTO):

- trasporti ecologicamente sostenibili (con bassa emissione di gas inquinanti);
- coordinamento degli orari e politica di localizzazione dei servizi pubblici e privati al fine di garantire l'accessibilità;
- riqualificazione degli spazi urbani al fine di migliorare le relazioni sociali e favorire percorsi di mobilità attenti alle pratiche della vita quotidiana delle differenti categorie d'età;
- l'armonizzazione degli orari dei servizi con quelli dei tempi del lavoro al fine di favorire l'articolazione tra la vita professionale e quella familiare;
- l'attuazione delle "banche del tempo" in un obiettivo di solidarietà e di scambi reciproci.

È stato così avviato un lavoro di ricerca sulle modalità di attuazione delle politiche temporali da parte dei Comuni partecipanti al primo Bando, con un duplice obiettivo: da un lato, elaborare la metodologia per l'analisi dell'attuazione della legge e dei risultati da essa prodotti; dall'altro, fornire alla Giunta Regionale indicazioni utili a ri-orientare il processo di implementazione delle politiche temporali sulla base degli insegnamenti appresi dall'esperienza.

L'attività complessiva di ricerca prevede che il monitoraggio si realizzi anche attraverso azioni di supporto ai Comuni: percorsi di informazione e formazione, incontri di approfondimento su tematiche specifiche. È prevista, inoltre, la somministrazione di schede di monitoraggio che permettano di valutare il processo di attuazione e i primi risultati delle politiche temporali realizzate. L'attività di ricerca affidata all'IRER (composto dai rappresentanti della Giunta e del Consiglio Regionale e da esperti di politiche temporali e di valutazione delle politiche pubbliche) ha già prodotto il Rapporto di Ricerca "Monitoraggio e Valutazione della legge sui tempi della città – prima fase" che, oltre ad evidenziare un forte bisogno di accompagnamento nella progettazione e nell'attuazione dei PTO da parte delle amministrazioni comunali coinvolte, ha posto in luce alcuni elementi di debolezza dei progetti e della loro implementazione, così sintetizzabili:

- non sempre si verifica una completa corrispondenza fra tipologia di progetto avviato ed obiettivi dichiarati; in taluni casi l'obiettivo finale di predisposizione dei PTO è apparso un mero adempimento formale finalizzato ad ottenere finanziamenti;
- spesso dai progetti traspare una difficoltà dei Comuni a leggere le politiche dei tempi come politiche trasversali, sia nell'ambito della propria programmazione, sia nell'individuazione e coinvolgimento di soggetti pubblici e privati presenti sul territorio;
- la progettazione rivela notevoli difficoltà a realizzare un coerente sistema di monitoraggio e valutazione, quest'ultima spesso modellata più sull'opinione dei partecipanti ai progetti che sulla misurazione dei risultati;
- non sempre c'è coerenza fra gli obiettivi prefissati ed i risultati delle azioni realizzate.

Questi elementi hanno fornito i primi suggerimenti all'Esecutivo Regionale per introdurre miglioramenti nella policy.

Il secondo "Bando per la concessione di contributi ai Comuni per progetti finalizzati alla predisposizione e attuazione dei Piani Territoriali degli Orari" tiene conto degli insegnamenti appresi dall'esperienza e, quindi, presenta profonde differenze rispetto al precedente. Presentato il 23 gennaio 2007, contiene criteri di selezione molto più precisi, concentrandosi sulla questione della mobilità sostenibile. I progetti devono riguardare azioni sperimentali al fine di "ridurre il congestionamento in materia di trasporto e migliorare la qualità del territorio":

¹ I contenuti di questa scheda di approfondimento sono riferiti alla Regione Lombardia e sono tratti da: "Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città", Note informative sull'attuazione delle politiche regionali, Consiglio Regionale della Lombardia, Servizio Valutazione Processo Legislativo e Politiche Regionali Ufficio Analisi Leggi e Politiche Regionali, n. 4, maggio 2006; "Le politiche dei tempi e degli orari in Lombardia: i primi due anni di attuazione della L.R. 28/2004", Note informative sull'attuazione delle politiche regionali, Consiglio Regionale della Lombardia, Servizio Valutazione Processo Legislativo e Politiche Regionali Ufficio Analisi Leggi e Politiche Regionali, n. 8, marzo 2007; Bandera, S.; Porro, G. (2010) (a cura di), "La valutazione delle politiche temporali regionali lombarde. Esperienze e prospettive", Rapporto di legislatura, Guerini Associati.

- la desincronizzazione degli orari scolastici e l'armonizzazione dei calendari scolastici;
- la disincentivazione dell'uso del mezzo privato, promuovendo la mobilità lenta e sostenibile;
- l'armonizzazione e il coordinamento del sistema degli orari delle attività commerciali, favorendo la coesione economica e sociale e la riqualificazione e attrattività dei territori;
- il miglioramento dell'accessibilità e fruibilità dei servizi pubblici anche attraverso l'utilizzo della Carta Regionale dei Servizi.

Dalla comparazione tra i due bandi, emerge che il primo aveva l'obiettivo di rilanciare e di stimolare le politiche temporali in Lombardia, lasciando il campo a sperimentazioni aperte, il secondo comincia, con maggiore incisività, a volere inscrivere questi progetti nella dinamica e secondo gli orientamenti regionali. Volendo riassumere il senso complessivo delle modifiche introdotte con il secondo Bando, si può affermare che l'Esecutivo da un lato abbia voluto stimolare la capacità progettuale dei Comuni, premiando le Amministrazioni impegnate nella predisposizione di progetti con obiettivi ed azioni coerenti, dall'altro abbia cercato di orientare le politiche temporali verso azioni concrete, rendicontabili e misurabili.

Il terzo "bando per la concessione di contributi ai comuni per la predisposizione e l'attuazione dei Piani Territoriali degli Orari", infine, presentato il 27 aprile 2010, stabilisce che i progetti debbano riguardare:

- il coordinamento e l'armonizzazione degli orari dei servizi di interesse pubblico con il sistema degli orari di lavoro nelle imprese e negli enti del territorio per garantire una migliore qualità della vita a donne e uomini;
- la desincronizzazione degli orari e/o armonizzazione dei calendari degli spostamenti casa/scuola/lavoro, che presentano strumenti di mobilità innovativi finalizzati a ridurre la congestione del traffico;
- l'armonizzazione e il coordinamento dei servizi rivolti ai visitatori, *city users*, turisti, coerenti con i programmi di sviluppo dei sistemi turistici anche in preparazione di Expo 2015.

In previsione dell'evento Expo 2015, il bando si sofferma sui servizi che riguardano non solo i cittadini, ma quella categoria di popolazione temporanea che fluttua nella metropoli contemporanea, così come postulava Guido Martinotti.

02. La riqualificazione di via Claudia Augusta a Bolzano

Descrizione

La via Claudia Augusta è una strada storica di Bolzano che attraversa un quartiere periferico e che rappresenta, contemporaneamente, un luogo pittoresco ed una strada commerciale.

Problemi

Tale strada si trovava in un stato di relativo degrado. In seno alle associazioni dei commercianti, così come all'interno del Comune, sono state avanzate diverse proposte volte a dinamizzare questo asse viario importante per la città.

Azioni

L'Ufficio dei Tempi¹ ha organizzato un tavolo di co-progettazione comprendente i commercianti, i sindacati, gli abitanti, le scuole e le associazioni locali. Il progetto ha riguardato la rivitalizzazione della via Claudia Augusta attraverso l'iniziativa denominata "Venerdì Lunghi" (1995) (Fig. 3.4).

Progetto pilota "Venerdì lunghi" per la via Claudia Augusta

Il progetto, realizzato a partire dal 1995, si è posto l'obiettivo di restituire uno spazio aperto e un centro storico alla città, rafforzando così la "scala del vicinato del quartiere", al cui interno si sono sempre svolte pratiche di vita quotidiana dei cittadini.

Il progetto si basa su tre azioni integrate: rivitalizzare la via Claudia Augusta, strada storica di Oltrisarco, con un ciclo permanente di feste serali (dalle 18h alle 22h, tutti i primi venerdì del mese); estendere la partecipazione dei cittadini partendo dall'offerta commerciale degli operatori della via Claudia Augusta; promuovere e mantenere viva nel tempo l'azione del Comune nella riqualificazione del quartiere. Il progetto è ancora attivo: ogni estate, infatti, la via Claudia Augusta propone una serie di "Venerdì Lunghi" con un'offerta di spettacoli ed intrattenimenti serali.

Nel corso del 2004 l'iniziativa ha assunto una particolare rilevanza, collegandosi con il "Progetto OHA!" per la riqualificazione partecipata del quartiere di Oltrisarco.

Altri progetti²

Il successo del progetto "Venerdì lunghi" ha permesso di mettere a punto altri progetti, come la trasformazione dei cortili scolastici in nuovi spazi di quartiere (1996), uno studio di design sul tema "Spazio e Tempo" (2002), il progetto "OHA! Oltrisarco-Aslago" (2004) e il progetto "Time_code" (2007 e 2009) (Fig. 3.5).

- Progetto "Spazio e Tempo"

Studentesse e studenti dell'Accademia di Design di Bolzano hanno approfondito, nel corso del semestre 2001/2002, il tema "Spazio e Tempo", rappresentando nei loro elaborati lo scenario su cui agiscono le politiche temporali. Hanno colto momenti di vita quotidiana, legati al tempo, in cui la popolazione si può riconoscere, inducendo a riflettere sul comportamento degli abitanti "nel tempo" e "verso il tempo".

¹ La città di Bolzano è stata fra le prime in Italia ed Europa ad affrontare il tema del tempo e ad inserirlo nel proprio programma di governo. In questi anni sono stati realizzati diversi progetti per migliorare i tempi e gli orari in città, ad esempio il Giovedì del cittadino, la Banca del tempo "Gries-S. Quirino", il Patto della mobilità per Bolzano Sud, gli Orari flessibili di ingresso nelle scuole dell'infanzia, e molti altri ancora. Nel marzo del 2005 è stato approvato dal Consiglio comunale il Piano dei Tempi e degli Orari della Città di Bolzano, documento che indica la strategia per lo sviluppo delle politiche sui tempi nei prossimi anni. Tale piano vuole contribuire a creare una città a misura d'uomo, dove anche i tempi di vita dei cittadini siano presi nella giusta considerazione, con particolare riferimento ai problemi legati alla mobilità sostenibile e all'accessibilità dei servizi. Nel Piano sono inoltre definiti gli obiettivi strategici che indirizzeranno l'azione del Comune di Bolzano nel campo delle politiche sui tempi: flessibilizzare gli orari della città, ridurre gli sprechi di tempo, sviluppare una cultura del tempo "a misura d'uomo", conoscere i tempi della città.

² I dati relativi ai progetti della città di Bolzano sono tratti dal sito ufficiale del Comune di Bolzano.

- Progetto "OHA!"

Avviata nel gennaio 2004, l'iniziativa intende sperimentare un nuovo modo per riqualificare i quartieri, rendendo protagonisti i cittadini che li abitano. Il progetto si fonda sulla partecipazione delle associazioni, dei comitati, degli operatori economici e sociali e dei singoli abitanti. L'obiettivo è costruire insieme le proposte per migliorare la qualità del quartiere. La metodologia adottata prevede la progettazione partecipata e la gestione creativa dei conflitti. L'idea guida è quella di cambiare ottica nell'approccio verso i conflitti: per ampliare le possibilità di successo e uscire dalla logica degli interventi settoriali, l'approccio da adottare deve essere di tipo integrato e partecipativo (Fig. 3.6, Fig. 3.7 e Fig. 3.8).

Il programma integrato "OHA!" individua 4 linee di azione, che comprendono interventi fisici e infrastrutturali, con l'obiettivo di migliorare la qualità del quartiere e creare nuove connessioni, oltre ad interventi di rafforzamento delle risorse locali, con l'obiettivo di superare la "logica dell'orto". Le 4 linee di azione puntano a: qualificare lo spazio urbano; rafforzare le centralità; migliorare l'ambiente; costruire reti sociali (Fig. 3.9).

- Progetto "Time_code"

Attraverso un centinaio di eventi ed iniziative culturali tra arte, musica, filosofia, letteratura e sport, nonché mediante una serie di progetti pilota nel campo dei trasporti pubblici e della mobilità, degli orari di apertura dei servizi pubblici e privati, oltre a quello dei servizi di sostegno alle famiglie, *Time_Code* ha proposto per cinque settimane (nel periodo compreso tra il 29 settembre e il 2 novembre 2007), nei singoli quartieri, nuove strategie per valorizzare e sfruttare al meglio il poco tempo a disposizione dei cittadini nella quotidianità e presentato nuove chiavi di lettura sulla percezione del tempo. Dato il successo dell'evento, esso è stato riproposto a due anni di distanza (nel periodo compreso tra il primo e il 4 ottobre 2009).

Esiti

La prima festa organizzata nell'ambito del progetto "Venerdì lunghi" fu un grande successo. Il Comune ha utilizzato questo evento come pilota per una serie di altri interventi, estesi anche in altri quartieri. Il risultato strategico di queste operazioni consiste, da una parte, nel trasformare un evento temporaneo in un evento permanente, dall'altra parte, nella crescente partecipazione delle scuole, delle istituzioni locali e dei cittadini. La riqualificazione della via Claudia Augusta ha ricevuto un nuovo impulso e la comunità locale ha trovato uno spazio pubblico in cui raccogliersi. L'azione è stata semplice e poco costosa.



Fig. 3.4 e Fig. 3.5 – Locandine degli eventi "Venerdì lungo" e "Time_Code"



Fig. 3.6, Fig. 3.7 e Fig. 3.8 – Strumenti di progettazione partecipata: workshop, conferenze, container di accogliimento

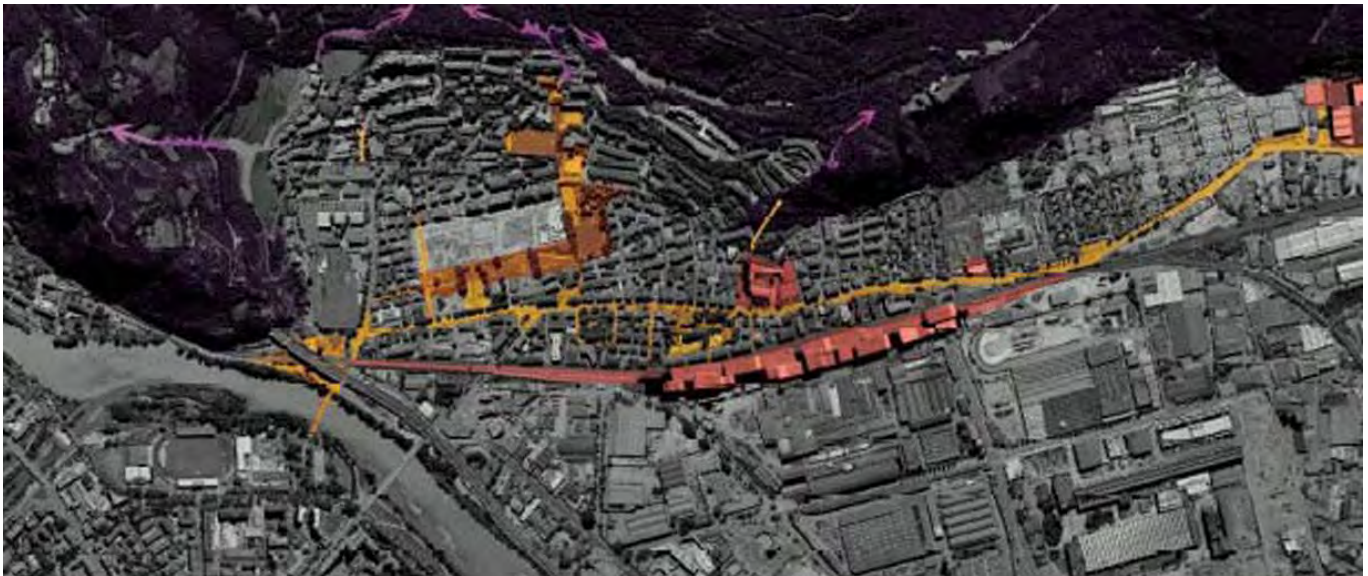


Fig. 3.9 – Programma integrato OHA! nel quartiere di Oltrisarco Aslago

03. La riqualificazione urbana e la rivitalizzazione sociale della piazza Redi a Pesaro

Questo progetto è stato avviato in seguito al successo della riqualificazione della via Claudia Augusta a Bolzano.

Descrizione

La piazza Redi è situata in periferia, in una zona in piena espansione. Dagli anni '70 costituisce uno spazio pubblico e commerciale del quartiere.

Problemi

La piazza è divenuta nel tempo un "non luogo"¹, dedicato alla circolazione dei veicoli stradali. Per questo motivo, a partire dal 1990, è stato costituito un comitato di commercianti ed abitanti della piazza, i quali hanno chiesto al Comune di procedere ad una riqualificazione della piazza, con un'attenzione particolare ai suoi utilizzi, ai suoi usi e alla sua accessibilità.

Azioni

Alla fine degli anni '90, l'Ufficio dei Tempi² di Pesaro si è dimostrato un organismo capace di coordinare tematiche considerate fino a quel momento come separate: il commercio, la circolazione e l'accessibilità, le questioni sociali.

Un tavolo composto dai responsabili del "Piano regolatore degli orari", dall'"Associazione Piazza Redi", dai rappresentanti dei quartieri e dai sindacati è stato costituito al fine di concepire un calendario di "feste" e di manifestazioni, mirate alla partecipazione degli abitanti, con un'attenzione particolare rivolta ai bambini, ai giovani, alle famiglie e alle persone anziane.

La negoziazione è consistita nella ricerca di un accordo tra il commercio sedentario e quello ambulante al fine di riorganizzare la piazza, nell'obiettivo di una migliore articolazione dell'offerta che tenesse conto della flessibilità dei ritmi e della presenza della popolazione in città.

Progetto

Il progetto mira ad impiantare sulla piazza nuovi servizi (uno sportello polivalente e dei servizi igienici) e alla cura dell'arredo urbano, così come a razionalizzare i trasporti, la sosta e la viabilità. Percezioni diverse dello spazio della piazza separavano gli abitanti dagli artigiani e dai commercianti. Alcuni ritenevano che essa dovesse rimanere un parcheggio per i clienti dei negozi e desideravano che permanesse il passaggio dei veicoli. Altri consideravano la piazza come luogo di socialità.

I tavoli di co-progettazione hanno permesso agli architetti di acquisire le richieste e di tradurle "in situ": aree a circolazione limitata, per permettere la coesistenza tra mobilità lenta e mobilità rapida; riqualificazione dei portici, al fine di creare delle aree filtro tra il fronte commerciale e la piazza; equipaggiamento dello spazio aperto (rivestimento del suolo con un rilievo formante dei piani inclinati e sfalsati di livello, in modo da consentire di delimitare gli spazi per eventi festivi e commerciali e quelli per la circolazione stradale; sedute, piani d'appoggio, alberi, aree di stazionamento e parcheggio per biciclette e moto, marcature del suolo per delimitare la sosta delle macchine, fermata dei bus, illuminazione fortemente diversificata), in modo da garantire un insieme di usi per gli abitanti in funzione delle loro diversità e delle diverse stagioni della vita.

La scelta di utilizzare sia attrezzature fisse (strutture metalliche come il padiglione pergola, il chiosco per i fiori, il gabbiotto per la fermata dell'autobus) che mobili (sedute, piani d'appoggio), adattabili alle varie esigenze degli abitanti, anche di natura temporanea, ha costituito un punto nodale per assicurare una reale variabilità di usi dello spazio. Le azioni di rivitalizzazione della socialità della piazza prevedono l'organizzazione di feste, incontri, mercati, in collaborazione con i commercianti.

Esiti

Il progetto è interessante sotto un duplice punto di vista. Sotto l'aspetto formale, perché alcune soluzioni progettuali mirano a rendere flessibile la piazza secondo i diversi usi, potendola adattare anche agli utilizzi temporanei da parte degli abitanti; sotto l'aspetto sociale, perché è volto a creare un'integrazione tra la popolazione e tra questa e gli artigiani e i commercianti che operano in quella zona.

¹ Secondo l'espressione di Marc Augé (1992).

² Nel 1996 il Comune di Pesaro, in linea con altre realtà italiane ed europee e avendo come riferimento la L.142/1990, ha avviato politiche sui tempi e sugli orari della città come strumento di miglioramento della qualità della vita e della qualità urbana, in relazione al vissuto temporale individuale e collettivo della città, operando la scelta di elaborare un Piano Regolatore dei Tempi e degli Orari della città, basato sul metodo della trasversalità e della partecipazione, e attivando progetti pilota sperimentali di carattere temporale ed orario. Si è dotato di un Ufficio dei Tempi e si è avvalso della consulenza del Politecnico di Milano. Sono stati istituiti inoltre la Consulta degli Orari, come luogo della partecipazione e dell'attivazione di politiche temporali per la città e luogo di consultazione e di riferimento per il Sindaco (L. 142/90 e L.R. 20/92), oltre all'Osservatorio dei Tempi della città, strumento di supporto tecnico-operativo.

L'Ufficio dei tempi ha, ad esempio, apportato un contributo di analisi, interpretazione e progettazione relativo a diversi percorsi, quali lettura della città nella fase di redazione del Piano Regolatore Generale (carta cronotopica di interpretazione temporale); urbanistica partecipata; Piano Urbano della Mobilità, Piano del commercio e Piano delle aree del commercio su suolo pubblico; Progetto "città dei bambini", per una città sostenibile; Piano di accoglienza turistica. Ha inoltre elaborato alcuni progetti pilota del Piano (Banca del tempo e Riqualificazione urbana e rivitalizzazione sociale di Piazza Redi). Tra i temi di intervento dell'Osservatorio e dell'Ufficio dei tempi vi è quello dell'orario dei servizi pubblici e privati e quello della mobilità urbana sostenibile. In riferimento a questi temi, l'Ufficio dei tempi ha promosso e gestito i progetti il "Giovedì del cittadino" (l'iniziativa consiste nell'apertura al pubblico degli uffici con orario continuato, allo scopo di armonizzare e rendere visibile l'azione delle amministrazioni cittadine; sincronizzare gli orari dei vari sportelli, per aumentare le possibilità dei cittadini di fruire di servizi di varia natura in una fascia oraria uniforme) ed "Eppur si muove" (il progetto si propone di sperimentare una nuova azione pubblica per la gestione della mobilità in area urbana, puntando al coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati, i quali compartecipano, con i loro regimi orari e i relativi modi d'uso, alla risoluzione dei problemi di traffico della città).

04. Il progetto “Cœur d’agglomération” a Poitiers

Descrizione

L’area in questione riguarda il cuore della città di Poitiers.

Problemi

Tale area, fortemente congestionata dal traffico veicolare, presenta evidenti problemi determinati dalla difficoltà di accesso al centro città, con l’esigenza di privilegiare la circolazione individuale attraverso una mobilità dolce (a piedi e in bicicletta) e di organizzare i trasporti collettivi in base alle necessità dei residenti e degli attori economici coinvolti.

195

Azioni

La concertazione attuata dall’*Agence des temps* ha riunito i rappresentanti dei diversi consigli di quartiere coinvolti, le imprese dei trasporti, varie associazioni di utenti, di consumatori e di commercianti, gli abitanti, la camera dei mestieri, gli amministratori dei diversi comuni dell’agglomerato, oltre ai responsabili di diversi servizi comunali. In tal senso, sono state condotte diverse analisi sugli usi e sulle loro temporalità (calendario quotidiano, settimanale ed annuale), distinguendo quattro grandi funzioni, secondo i diversi tipi di usi (commercio, esercizio di culti religiosi, scuola, abitazione, turismo): accesso tramite la propria autovettura nel cuore dell’agglomerato; circolazione; sosta breve; stazionamento.

Il principio condiviso fu quello di una regolamentazione secondo dei limiti d’accesso. Tutto il lavoro del gruppo, pertanto, è consistito nel determinare chi e in quale momento della giornata potesse accedere al cuore della città (accesso variabile in funzione della giornata, secondo diverse attività periodiche, settimanali o annuali: apertura a tutti dalle 7:30 alle 9:30; autorizzazione per un accesso limitato dalle 9:30 alle 16:30, con limitazioni più restrittive tra le 12 e le 14; apertura generalizzata dalle 16:30 alle 19 e di nuovo limitata dalle 22 alle 7:30). Le limitazioni d’accesso non riguardano i pedoni, i bus, le due ruote, i taxi, le persone a mobilità ridotta o l’accesso ai parcheggi (Fig. 3.10).

Progetti

I progetti nell’ambito di Poitiers Cœur d’Agglomération, in parte realizzati e altri in fase di elaborazione, sono volti a trasformare profondamente gli spazi pubblici, attraverso un senso di circolazione ridisegnato, nuovi modi di circolazione, più spazi verdi e la valorizzazione del patrimonio architettonico. L’estetica del centro città è rinnovata: lastricati, sedute, illuminazione sono ripensati con elementi semplici e materiali naturali come il calcare. Il patrimonio è valorizzato attraverso il restauro delle facciate e la creazione di nuovi spazi pubblici. In particolare, Place Leclerc (Fig. 3.11 e Fig. 3.12), situata di fronte all’*Hôtel de Ville*, diventa una zona pedonale con la forma di un grande sagrato libero da ostacoli, al fine di valorizzare la pregevole architettura del luogo. Un nuovo giardino sorgerà in *rue de Puygarreau* (lavori previsti per dicembre 2012) (Fig. 3.13). La *rue Carnot* (Fig. 3.14 e Fig. 3.15) diverrà prevalentemente pedonale (lavori previsti per maggio 2012). Il sagrato davanti ai parcheggi sarà trattato con essenze arboree e accoglierà le terrazze dei *cafés*. La vegetazione è un elemento importante all’interno del progetto. Giardini con terrazze occuperanno circa 1400 mq e saranno installate aree gioco per bambini. La *rue Victor Hugo*, nel collegare la Prefettura con l’*Hôtel de Ville*, diventa un “asse verde” con marciapiedi allargati, traffico orientato secondo un’unica direzione e piante al fine di ombreggiare la passeggiata dei pedoni. La *rue Magenta* sarà interamente pavimentata e resa area pedonale, mentre la *square de la République* (Fig. 3.16 e Fig. 3.17) si aprirà sulla strada e sul Collegio Henry IV (lavori previsti per giugno 2012).

Esiti

Attraverso queste nuove modalità di circolazione, l’accessibilità verso il centro città sarà migliorata per tutti gli utilizzatori e, al tempo stesso, aprirà Poitiers verso l’esterno. La riflessione sulla circolazione e sulle diverse modalità di spostamento trasferisce le problematiche legate alla mobilità e all’accessibilità dell’area verso la creazione di una nuova immagine per la città.

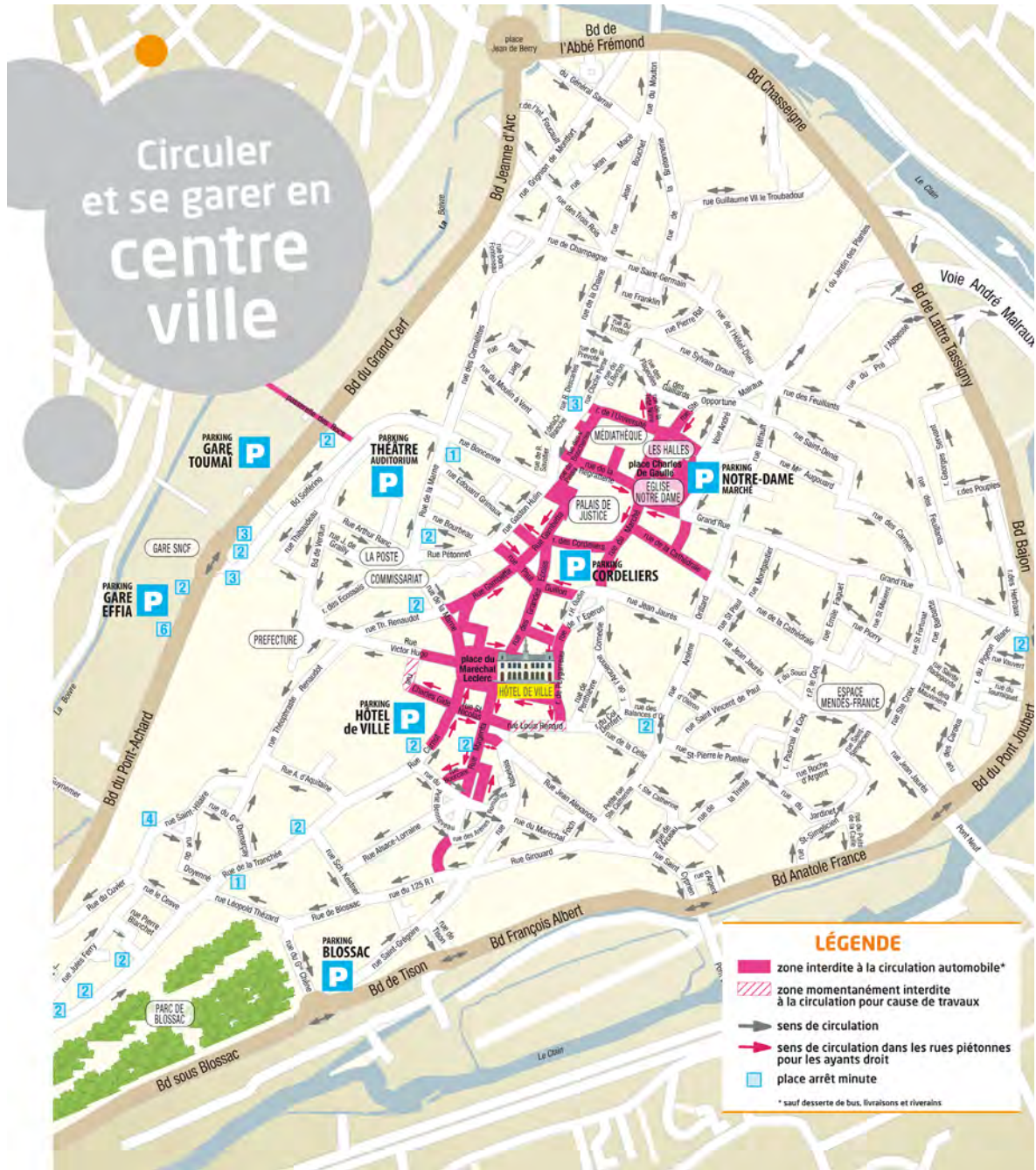


Fig. 3.10 – Mappa della circolazione nel centro di Poitiers



Fig. 3.11 e Fig. 3.12 – Place Leclerc: a sinistra, una panoramica e, a destra, le terrazze



Fig. 3.13 – Progetto dei giardini di rue de Puygareau (Atelier Lion)



Fig. 3.14 e Fig. 3.15 – Rue Carnot: a sinistra, oggi (foto febbraio 2010) e, a destra, il progetto di trasformazione



Fig. 3.16 e Fig. 3.17 – Square de la République: a sinistra, oggi (foto febbraio 2010) e, a destra, il progetto di trasformazione (Atelier Lion)

05. La riqualificazione della piazza Jean-Jaurés a Saint-Denis

Descrizione

La piazza Jean-Jaurés è situata nel centro città di Saint-Denis. Essa guarda verso il Municipio e si apre visualmente alla Basilica e agli edifici della *Légion d'honneur*. Si tratta di una piazza storica, poiché è stata il luogo in cui si teneva la fiera del Lendit durante il Medioevo e ha poi conservato la funzione di mercato nel corso degli anni.

Questa è la prima dimensione temporale del progetto: come articolare passato e futuro all'interno di un progetto urbano oppure come disegnare un futuro della città senza perdere la memoria dei luoghi?

199

Problemi

Questa piazza ha conservato la sua funzione di mercato (3 volte a settimana il martedì, venerdì e domenica, con circa 20.000 visitatori e 250 commercianti), ma al di là di ciò la piazza è caratterizzata da un traffico automobilistico soffocante e da trasporti collettivi problematici, poco fluidi, con i bus che vengono spesso bloccati dalle automobili e oggi, priva di percorsi pedonali, viene utilizzata principalmente come parcheggio.

Gli obiettivi di riqualificazione riguardano: ridare spazio ai pedoni e ad altre modalità dolci di spostamento; favorire l'accesso ai bus; trasformare la piazza in un luogo che permetta usi diversificati in funzione di molteplici aspettative.

Azioni

È stato istituito un *Comité de riquelification de centre-ville*, formato da politici e rappresentanti di diversi servizi (urbanistica, commercio, cultura, etc.). La concertazione si è tradotta nella costituzione di un gruppo di lavoro con una forte partecipazione della cittadinanza.

Progetti

Tre progetti sono stati sottoposti alla valutazione dei residenti ed utilizzatori: pedonalizzazione totale, piattaforma a priorità pedonale con accesso ai trasporti collettivi e gestione pedonale.

I diversi progetti sono stati oggetto di una esposizione, con fotomontaggi che permettessero agli abitanti di visualizzare le trasformazioni previste.

In seguito si è proceduto con l'avanzamento dei progetti e la raccolta di nuove suggestioni: più spazi verdi, eliminazione dei rivestimenti in cemento a vantaggio di materiali più ecologici e adatti a pratiche diversificate (sport da scivolo e altri), realizzazione di spazi acquatici, aumento della presenza dell'acqua nel centro città, aumento dei luoghi di convivialità come terrazze di *cafés*, etc.

L'architetto Franco Zagari è stato incaricato della riqualificazione delle piazze del centro città, compresa la piazza di Jean-Jaurés (da Fig. 3.18 a Fig. 3.23), che si presenta oggi come un ampio spazio libero dedicato al mercato per tre giorni alla settimana, rievoca le tracce dell'antica Fiera del Lendit, ma per il resto si pone come uno spazio per i giovani e per eventi e spettacoli.

Un pavimento policromo adotta un linguaggio che "descrive e traduce", riproducendo sul suolo la forma in pianta dell'antica fiera del Lendit, che occupava questo spazio in epoca medievale, contrappeso laico e profano alla basilica. Su un fondo di asfalto, si sviluppa un disegno di inserti in pietra colorata, che traccia con precisione l'impronta degli antichi stalli. Gli alberi hanno lasciato il vuoto al centro e si dispongono sui bordi della piazza, senza seguire allineamenti precisi.

La riqualificazione della piazza è stata accompagnata da altre realizzazioni ad essa legate: la riqualificazione del vicino mercato al coperto, che funziona con le stesse temporalità; la pedonalizzazione delle vie circostanti come *rue Gabriel-Péri* e *rue de la République*; l'estensione della capacità dei parcheggi limitrofi; la nuova gestione dell'accesso ai parcheggi più vicini.

Esiti

La riqualificazione di questa piazza si pone come un progetto urbano nel quale la dimensione temporale è stata presa in considerazione, ma senza esserne un elemento strutturante, fatta eccezione per alcune scelte per cui la dimensione degli usi è stata decisiva. Qui di seguito si sottolineeranno le differenze temporali del progetto:

- il tempo del progetto: dal 2002 all'inizio del 2006, tra procedimento pubblico e inaugurazione della nuova piazza;
- gli elementi temporali del progetto o la presa in considerazione della temporalità propria della piazza e del suo ambiente naturale: gli avvenimenti o i ritmi regolari e periodici, quotidiani e/o settimanali (le consegne di merci, il mercato per 3 volte a settimana, i matrimoni i sabati pomeriggio, le visite alla Basilica); gli avvenimenti regolari (il festival di Saint-Denis, la festa di Saint-Denis, la semi-maratona, le *brocantes*, etc.); gli avvenimenti stagionali (*Tournoi des six nations*); gli avvenimenti lungo il corso dell'anno (partire di calcio, concerti e altri spettacoli organizzati allo *Stade de France*); gli avvenimenti eccezionali (Coppa del mondo di rugby, *Champions League* di calcio, etc.);
- gli elementi temporali delle pratiche della vita quotidiana: ritmi della vita quotidiana dei residenti nella loro diversità (sesso, età, etc.);
- gli elementi temporali della vita economica (consegne regolari e irregolari; relazioni tra imprese e con i loro clienti e fornitori; accesso dei lavoratori);
- gli elementi temporali legati alla storia: valorizzare ciò che viene rivelato dagli scavi (memoria dei luoghi, come ad esempio la scoperta del cimitero del XII secolo, che ha suscitato un vivo interesse nella popolazione).

200

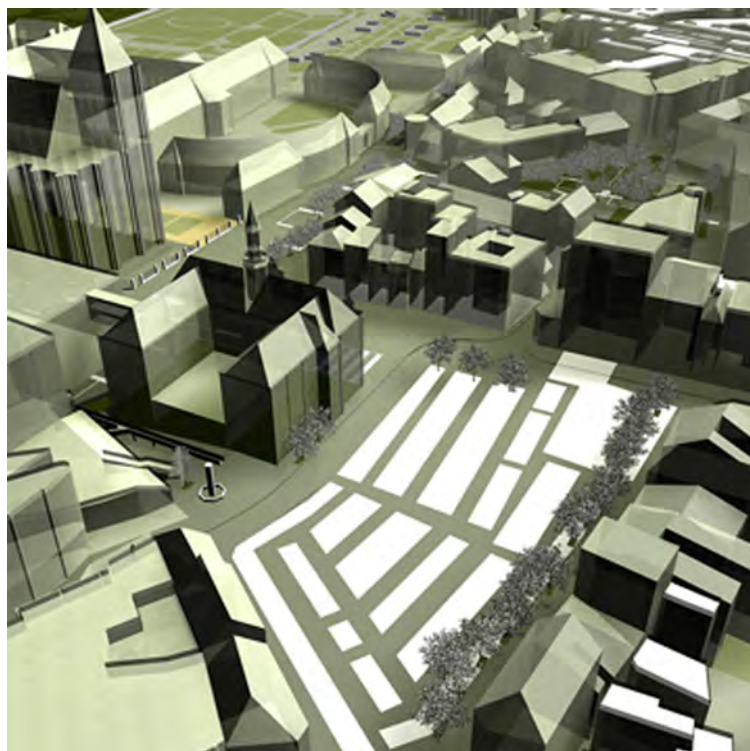


Fig. 3.18 e Fig. 3.19 – Planimetria e vista tridimensionale del progetto della piazza Jean-Jaurés a Saint-Denis (Franco Zagari Architetti)



201

Fig. 3.20 e Fig. 3.21 – Studi sui trattamenti superficiali della piazza Jean-Jaurés a Saint-Denis (Franco Zagari Architetti)



Fig. 3.22 e Fig. 3.23 – Pavimentazione della piazza Jean-Jaurés a Saint-Denis (Franco Zagari Architetti)

07. Il patto per la mobilità sostenibile del Comune di Bolzano

Il patto per la mobilità sostenibile è una politica temporale molto diffusa su scala comunale. Modena ha dato l'avvio a questa politica, nei primi anni '90, tramite il CENSIS (Centro Studi Investimenti Sociali), che si è poi diffusa in molti comuni italiani. A Bolzano, nel 2001, è diventata un vero laboratorio di sperimentazione.

Problematiche

Mobilità e traffico sono problemi sui quali le amministrazioni locali investono molte risorse, organizzative e finanziarie. I problemi generati dal traffico (inquinamento e congestione) costituiscono un'area di massima allerta per i dipartimenti della pubblica amministrazione. Gli strumenti di pianificazione e controllo, a disposizione di comuni e autorità territoriali per regolare traffico e comportamenti individuali di mobilità sono numerosi. Ciò nonostante, mobilità, traffico e inquinamento costruiscono una relazione lontana dall'essere risolta, anche in presenza di innovazioni tecnologiche sui mezzi di trasporto e sulle energie, di politiche orientate alla domanda e all'offerta, di una maggiore disponibilità dei cittadini a comportamenti di spostamento sensibili ai problemi ambientali.

I contenuti della politica

Il patto della mobilità di Bolzano è gestito dall'Ufficio tempi della città, in collaborazione con l'Ufficio mobilità, e si articola in due tavoli di partenariato: un tavolo cittadino dei rappresentanti, che raccoglie le associazioni delle categorie economiche, dei sindacati, dei consumatori e delle imprese di trasporto collettivo locale; un tavolo territoriale, al quale partecipano le imprese e gli enti localizzati nell'area produttiva. Il tavolo cittadino dei rappresentanti svolge un ruolo di ascolto dei diversi interessi, di diffusione delle informazioni, di legittimazione delle azioni, di coordinamento. I suoi lavori hanno conseguito buoni risultati operativi: è stata attivata una nuova linea di bus e successivamente revisionato il percorso; il mondo economico e sindacale è informato, il tavolo modera i conflitti e propone soluzioni. Il tavolo territoriale degli attori insediati nella zona industriale svolge un ruolo del tutto diverso. Coloro che prendono decisioni collettive si assumono anche la responsabilità individuale di agire conformemente e rapidamente. L'obiettivo del tavolo territoriale è formalmente il medesimo del tavolo dei rappresentanti: aumentare gli spostamenti multimodali dei cittadini e degli ospiti della città; offrire incentivi alle buone prassi; istituire servizi e informazioni ai cittadini per l'uso del trasporto collettivo; sostenere l'innovazione, con il *car sharing* e il trasporto a chiamata; organizzare *car pooling*; predisporre piani per le giornate a rischio.

La differenza di approccio e ruolo dei due tavoli è ben indicata dalla differenza dei materiali di lavoro che sono utili per le decisioni. Il tavolo dei rappresentanti decide sulla base di dati di flusso origine e destinazione e pertanto di tipo strutturale; il tavolo territoriale lavora sulla base dell'ascolto dei problemi di spostamento dei dipendenti e sulla ricostruzione delle strategie individuali di conciliazione quotidiana dei diversi tempi delle attività. Nel primo caso la soluzione è di tipo ingegneristico, su un flusso di persone anonime; nel secondo caso è di tipo territoriale e sensibile alle circostanze individuali. La strategia messa in atto nel tavolo territoriale è adatta a raccogliere le differenze di comportamento delle donne e degli uomini circa loro comportamenti di spostamento casa-lavoro. E' adatta ad attuare azioni mirate. Ad esempio, survey recenti sugli spostamenti casa-lavoro (Boulin, 2008) hanno mostrato come soprattutto le donne adottino un comportamento zigzagante, con varie fermate finalizzate a gestire, una volta uscite dal lavoro, gli impegni familiari e personali; gli uomini attivano più frequentemente strategie origine-destinazione senza fermate.

Gli interessi in gioco

Le imprese aderiscono al tavolo del patto per due motivi: il traffico è un fenomeno territoriale di competenza della pubblica amministrazione, a fronte di un interesse strategico dell'impresa per l'accessibilità dei suoi impianti. Il tavolo è un luogo di dialogo diretto con i decisori pubblici. Essi sono a loro volta informati in tempo reale delle esigenze quotidiane delle imprese; a Bolzano la piena occupazione incentiva le imprese ad essere attive nel miglioramento dell'ambiente, valore diffuso e condiviso dai cittadini.

Riferimenti bibliografici

Testi e libri

- Amorevole, R.; Colombo, G.; Grisendi, A. (1998), *“La banca del tempo. Come organizzare lo scambio di tempo: i valori, i principi, i protagonisti”*, FrancoAngeli, Milano
- Augè, M. (1993), *“Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità”*, Eleuthera, Milano
- Azzini, C.; Fubini, A. (1997), *“Mobilità e tempi”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Baruzzi, V. (2002), *“Bambini e bambine si fanno strada. Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia”*, Editrice La Mandragora, Imola
- Bonfiglioli, S. (1997), *“Che cos’è un cronotopo”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di) (1997), *“Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città”*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (2004), *“Nuovi tempi della città per la qualità della vita. Esperienze lombarde in Europa”*, Istituto regionale di Ricerca della Lombardia, Guerini Associati, Milano
- Boulin, J.Y. (2008), *“Villes et politiques temporelle”*, Institut des villes, Collection Villes et société, La documentation Française, Paris
- Boulin, J.Y.; Bonfiglioli, S.; Mückenberger, U. (2009), *“Les politiques temporelles locales en Europe”*, Éditions de l’Aube, LaTour d’Aigues
- Dommergues, P. (1997), *“Il concetto di eccellenza territoriale”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Giddens, A. (1990), *“La costituzione della società. Lineamenti di teoria della strutturazione”*, Edizioni di Comunità, Milano
- Jahn, R. (sous la direction de) (2007), *“Régulation temporelle et territoires urbains. Habiter l’espace et le temps d’une ville”*, L’Harmattan, Paris
- Le Goff, J. (1977), *“Tempo della chiesa e tempo del mercante e altri saggi sul lavoro e la cultura nel Medioevo”*, Einaudi Editore, Torino (traduzione a cura di Romano, M.)
- Mareggi, M. (2000), *“Le politiche temporali urbane in Italia”*, Alinea Editrice, Firenze
- Martinotti, G. (1993), *“Metropoli. La nuova morfologia sociale della città”*, Il Mulino, Bologna
- Martinotti, G. (1997), *“La nuova morfologia sociale della metropoli”* in Bonfiglioli, S; Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, INU, Roma
- Masbouni A., Mangin D., (2009), *“Agir sur les grands territoires”*, Éditions du Moniteur (Groupe Moniteur), Paris

Riviste e periodici

- *Bollettino Ufficiale della Regione Puglia*, n. 43 del 26 marzo 2007
- Bonfiglioli, S. (1977), *“Le politiques des temps urbains en Italie”* in *Les Annales de la recherche urbaine*, n. 77, Melt
- Datar (2004), *“Les politiques temporelles dans quelques pays européens”*, Territoires 2020, n. 6, 2° semestre
- *“Le politiche dei tempi e degli orari in Lombardia: i primi due anni di attuazione della L.R. 28/2004”*, Note informative sull’attuazione delle politiche regionali, Consiglio Regionale della Lombardia, Servizio Valutazione Processo Legislativo e Politiche Regionali Ufficio Analisi Leggi e Politiche Regionali, n. 8, marzo 2007
- Feliziani, D.; Lodovici, M.S. (2000), *“La regolazione degli orari di lavoro nei paesi europei”* in *Liuc Paper*, Serie Economia e Impresa, n. 71, 21 febbraio
- Martinotti, G. (1994), *“La nuova morfologia sociale della metropoli”* in *Urbanistica*, n. 103

- "Milano aperta ad agosto" in *News*, n. 35, luglio 2011
- Pennati, C. (2007), "Spazi e tempi nella città contemporanea" in *Mutamento Sociale*, n. 15, maggio
- "Politiche regionali per il coordinamento e l'amministrazione dei tempi delle città", Note informative sull'attuazione delle politiche regionali, Consiglio Regionale della Lombardia, Servizio Valutazione Processo Legislativo e Politiche Regionali Ufficio Analisi Leggi e Politiche Regionali, n. 4, maggio 2006
- "Politiques de la ville. Recherches de terrains" in *Les Annales de la recherche urbaine*, Plan urbain, Ministère de l'Équipement, du Logement, des transports et du tourisme, 1996
- "Vita di quartiere" in *Con 100*, Notiziario de Comune di Pesaro, febbraio 2011

Rapporti di ricerca e gruppi di lavoro

- Calafati, A.G. (2010), "*Riqualificazione urbana e sviluppo economico nelle Marche*", Rapporto di ricerca elaborato su incarico del Servizio Ambiente e Paesaggio della Regione marche
- Frugier, F. (sous la direction de Boulin, J-Y) (2004), "*Les politiques temporelles en France et en Europe. Concepts, enjeux et réalisations*", Rapport de recherche bibliographique, École Nationale Supérieure des sciences de l'information et des bibliothèques, DESS Ingénierie documentaire
- Hervé, E. (2001), "*Temps des villes*" (rapport de Monsieur Edmond Hervé, Député-Maire de Rennes, remis le 19 juin 2001 à Nicole Perry et Claude Bartolone)
- Njoo, J. (2007), "*Habiter le temps. Le temporalità en projet*", Analyse de la huitième session du concours European en France, European France
- Rochman, J.; Tremblay, D-G. (2011), "*Politiques temporelles et bureau des temps: des clés de compréhension*", Alliance de recherche universités-communautés
- "*State of the Art (STOA). Bericht zur Produktion von Chronomaps*", Verzeitlichung des Raumes (VERA), 2005, Hamburg

Atti di convegni

- CAP Poitiers (2007), "*Le projet Cœur d'Agglo*", Ateliers de concertation: synthèses, n. 1.2, Janvier, Dares
- Govi, M. (a cura di) (2001), "*Famiglie, imprese, città. Dalla Legge 53 del 200 nuovi scenari di conciliazione tra tempi di cura e di lavoro*", Atti del Convegno Nazionale, Regione Emilia-Romagna, Assessorato alle politiche Sociali, immigrazione. Progetto Giovani. Cooperazione internazionale. Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dipartimento Affari Sociali", Bologna
- "*Temps & Territoires. Prospective et expérimentations*", Delegation à l'Aménagement du territoire et à l'action regionale, Extrait de l'intervention de Lionel Jospin le 20 septembre à l'occasion international de la ville de Creteil, Groupe de prospective n. 6, décembre 2001

Tesi di laurea e di dottorato

- Caracciolo, C. (2010), "*Banca del tempo, materialismo dotato di senso e decrescita felice: il caso di Buccinasco*", Tesi di laurea magistrale in Culture e Linguaggi della Comunicazione, presso Università degli Studi di Milano, Facoltà di Lettere e Filosofia
- Zugno, D. (2010), "*Banca del tempo ed ente locale: forme di collaborazione per un welfare leggero*", Tesi di laurea magistrale in Scienze del Governo e politiche pubbliche, presso Università degli Studi di Padova, Facoltà di Scienze Politiche

Legislazione

- Legge n. 142 del 8-6-1990, "*Ordinamento delle autonomie locali*" (Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 16 giugno 1990, n. 135 – Suppl. Ord. N. 42)
- Loi n. 37 du 19-1-2000 (Loi Aubry)

- Legge n. 53 del 8-3-2000, *“Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città”* (Pubblicata nella Gazzetta Ordinaria del 13 marzo 2000, n. 60)
- Legge Regionale n. 28 del 28-10-2004, Regione Lombardia, *“Politiche regionali per il coordinamento e l’amministrazione dei tempi delle città”*
- Legge Regionale n. 7 del 21-03-2007, Regione Puglia, *“Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia”*
- Bandera, S.; Porro, G. (2010) (a cura di), *“La valutazione delle politiche temporali regionali lombarde. Esperienze e prospettive”*, Rapporto di legislatura, Guerini Associati
- Toniolo Piva, P.; Menichini, S.; Cerase, F. et alii, *“Piano dei tempi e degli orari del Comune di Roma”*, Comune di Roma, Ufficio Tempi e Orari (Comitato Tecnico Scientifico istituito con Delibera della Giunta Comunale n.2243/95)
- *“Piano territoriale degli orari di Bergamo, L. 53/2000 – L.R.28/2004”*, I e II vol., Comune di Bergamo – Assessorato Pari Opportunità, Tempi e Orari della città, Politiche della Mobilità e Politecnico di Milano
- *“Cambiare i tempi di Cremona per stare bene in città”*, Piano territoriale degli orari di Cremona, Comune di Cremona, 2007

205

Siti Internet

- <http://www.agenda21.it> (sito di Agenda 21)
- <http://www.associazionenazionalebdt.it> (sito Associazione Nazionale Banche del Tempo)
- <http://www.bancatempomodena.it> (sito della Banca del Tempo di Modena)
- <http://www.ces.gov.bf/SiteCes/index.jsp> (sito del *Conseil Économique et Social* - CES)
- <http://www.comune.bergamo.it> (sito del Comune di Bergamo)
- <http://www.comune.bolzano.it> (sito del Comune di Bolzano)
- <http://www.comune.cremona.it> (sito del Comune di Cremona)
- <http://www.espacedestemps.grandlyon.com> (sito dell’*Espace des Temps* del Grand Lyon)
- <http://www.francozagari.it> (sito di Franco Zagari)
- <http://www.fondosocialeuropeo.it> (sito del Fondo Sociale Europeo, Formazione e Sviluppo delle risorse umane)
- <http://www.irer.it> (sito dell’Istituto REgionale di Ricerca della Lombardia)
- <http://www.legifrance.gouv.fr> (sito del *Legifrance*, servizio pubblico della diffusione del diritto francese)
- <http://www.pariedispari.it> (sito dell’Associazione Pari e Dispari)
- <http://www.poitierscoeurdaglo.fr> (sito del progetto *Cœur d’aglo* a Poitiers)
- <http://www.tempiespazi.it> (sito sulla circolazione e la diffusione di buone pratiche sui tempi e sugli spazi del Comune di Prato)
- <http://www.tempomat.it> (sito dell’Osservatorio Nazionale sulle Banche del Tempo)
- <http://www.tictac.rennes.fr> (sito sul servizio *“Tic Tac le temps à la carte”* del *Bureau des temps* della città di Rennes)

4.0 Le significazioni temporali del progetto urbano: il caso di Strasburgo

L'ipotesi generale della ricerca è quella di far emergere due temporalità fondamentali della città: la "lunga durata", corrispondente all'evoluzione delle macro-strutture che organizzano la spazialità urbana, ed il "tempo corto", che riunisce un "tempo politico", un "tempo poetico" ed un "tempo dell'abitare".

La ricerca consiste nello studio delle "significazioni temporali del progetto urbano" della città di Strasburgo, secondo due prospettive complementari.

Da una parte, la temporalità può essere concepita come una "durata", la quale implica una misura del tempo e una sua segmentazione in differenti sequenze temporali.

D'altra parte i tempi possono essere concepiti come "valore", che implica un carico semantico di cui sono portatrici le sequenze temporali, conferendo ai tempi del progetto e ai tempi della città significazioni molteplici.

Lo studio delle temporalità secondo queste due prospettive complementari ha permesso di ragionare su tre scale spaziali: la "scala globale" dello spazio dell'agglomerato di Strasburgo, la "scala intermedia" dei quartieri e delle diverse parti della città ed infine la "scala locale" della stazione e della sua piazza.

Per lo studio delle temporalità alla scala globale, la ricerca fa riferimento ad alcuni modelli di "morfogenesi urbana" che si basano sulle teorie della "geografia umana strutturale" postulate da Gilles Ritschot. Tale modello permette di colmare le insufficienze del modello radiocentrico classico e mostrare che, come gli organismi viventi, le città si sviluppano sulla base di "gradienti morfogenetici", assi strutturanti polarizzati con valori distinti, positivi per le valorizzazioni forti indotte dalle traiettorie endoregolate (raggruppamento ed evasione), negativi per le valorizzazioni più deboli indotte dalle traiettorie esoregolate (concentrazione e dispersione).

Gli assi "strutturanti" di una città sono quelli per i quali le traiettorie sono dominate da uno stesso tipo di regolazione. Quando due gradienti investiti di polarità opposte si incontrano determinano una "configurazione di soglia".

Lo studio delle temporalità, che si manifestano al livello della scala globale dell'agglomerazione di Strasburgo, considera la complessità dei rapporti tra le "strutture spaziali di superficie", relative ai tessuti urbani, e le "strutture spaziali profonde", organizzatrici della totalità urbana.

Lo studio delle "strutture spaziali di superficie" è affrontato considerando sia le strutture spaziali interne che quelle della corona esterna alla città di Strasburgo. La grande diversità morfologica delle "strutture di superficie", che emerge dalle analisi dettagliate condotte attraverso l'approccio morfogenetico, dimostra che tale struttura è determinata da qualità posizionali differenziate, generate da fasi di appropriazione e di occupazione dello spazio che si riferiscono, come detto, a traiettorie di stabilimento differenziate: il raggruppamento e l'evasione, endoregolati, la concentrazione e la dispersione, esoregolati. La successione temporale di queste fasi di morfogenesi e la combinazione spaziale delle qualità posizionali legate alle traiettorie, fanno emergere le "strutture spaziali profonde".

Nello specifico, sono emersi due grandi periodi di morfogenesi urbana:

- l'uno, dal 1848 alla prima guerra mondiale, comprende tre fasi distinte che si intercalano nel tempo (concentrazione, evasione e raggruppamento), le quali hanno presidiato alla formazione di una "configurazione di soglia", strutturando in profondità lo spazio dell'agglomerato di Strasburgo;

- l'altro, dal 1950 ai nostri giorni, in cui la città, ancora fortemente strutturata secondo la "configurazione di soglia", è segnata dallo sviluppo e dall'incremento della diffusione urbana e della periurbanizzazione.

L'esame delle "strutture spaziali profonde" conduce all'elaborazione di un modello spaziale che rappresenta la struttura profonda dell'agglomerato, che comporta due gradienti morfogenetici distinti: un gradiente positivo in direzione sud ovest-nord est e un gradiente negativo in direzione nord-sud. Questi due gradienti si incrociano nel cuore di Strasburgo, determinando una configurazione di "soglia".

Dopo la "formazione della soglia", lo sviluppo della città nuova si è conformata, in gran parte, ai caratteri posizionali e agli orientamenti differenziati della struttura profonda appena descritta.

Lo studio della morfogenesi di tali strutture profonde riveste un'importanza particolare per la comprensione dei progetti urbani, poiché fa emergere le modalità attraverso le quali tali progetti si inscrivono nella scala globale e nelle temporalità lunghe degli agglomerati urbani; quali rapporti tali progetti intrattengono con questa scala e queste temporalità; quali valutazioni dei progetti possono essere formulate a partire da questa conoscenza e quali possono essere i suoi apporti nelle forme di concezione rinnovate.

A questo proposito, la trattazione relativa alla scala globale si chiude con l'analisi del progetto "Viaropa", progetto urbano ambizioso che ha l'obiettivo di ridisegnare la città a partire da un asse est-ovest. Il progetto, nello specifico, è indagato attraverso lo strumento metodologico della morfogenesi urbana: attraverso l'osservazione delle "strutture di superficie" e delle "strutture profonde", il tentativo è quello di proporre una lettura e un'interpretazione della sua struttura.

L'analisi della scala intermedia analizza i quartieri e le porzioni della città di Strasburgo a partire dal progetto della rete tranviaria. Ciascun progetto analizzato interroga la città sulle sue strutture globali o parziali, apparenti o profonde, partecipa cioè alla sua trasformazione, stabilendo in tutti i casi considerati un rapporto, diretto od indiretto, prossimo o più distante, con il progetto urbano della tranvia.

Le differenti scale e temporalità che si cercherà di cogliere all'interno dei progetti analizzati, si accorderanno dunque con le scale e le temporalità del progetto della tranvia. La complessità delle differenti scale del progetto urbano, delle interazioni dei progetti tra loro e delle loro articolazioni nella durata, determinano una difficoltà nell'individuare le temporalità di natura non solo quantitativa, ma anche qualitativa. Chiarire e ridurre la complessità delle logiche che intercorrono tra differenti temporalità sembra così quasi utopistico, ma è apparsa suggestiva la definizione di Marcel Roncayolo che inquadra il progetto urbano, inteso in senso globale, secondo tre temporalità principali: il "tempo della creazione", il "tempo della negoziazione" e il "tempo degli usi". A partire dunque da tale definizione, è possibile far emergere declinazioni intermedie e secondarie determinate secondo criteri specifici o approcci di varia natura.

Non si può nascondere l'evidenza della prossimità teorica delle proposizioni di Roncayolo con la struttura del programma narrativo di Algirdas J. Greimas, tanto più se si considera un tempo principale ed indispensabile, ovvero il "tempo della decisione" (o delle decisioni), che definisce un prima e un dopo nel processo del progetto. La ricerca si orienta pertanto verso un "approccio semiotico" delle temporalità. La segmentazione dei tempi evenemenziali, implicata nella messa in opera dei progetti urbani, permette di far emergere alcune modalità distinte di esistenza semantica: il virtuale, l'attuale e il realizzato, per riprendere le nozioni relative allo schema narrativo di Greimas applicato in architettura da Alain Renier e Albert Levy.

L'obiettivo è quindi quello di tenere sempre presenti gli elementi di questa trama temporale e di farli emergere, volta per volta, nei differenti casi progettuali affrontati. Pertanto, dopo un approfondimento di tali temporalità nel caso specifico della rete della tranvia a Strasburgo, colonna vertebrale del sistema spaziale del suo agglomerato, la ricerca si propone di analizzare alcuni progetti paradigmatici: i Fronts de Neudorf e l'asse est-ovest, il quartiere di Neuhof ed infine la stazione e il suo quartiere.

A partire dalle tre definizioni enunciate in precedenza, si è cercato di dedurre altre forme di temporalità significanti: un tempo della "rinascita", legato prima alla scomparsa, poi alla ricomparsa (nel virtuale), nel caso della tranvia; un tempo della "permanenza" o della "ricorrenza", nel caso delle vicissitudini che caratterizzano i Fronts de Neudorf e l'asse est-ovest; un tempo della "congiunzione", nel caso del quartiere di Neuhof; ed infine un tempo dell'"attesa" e del "divenire", nel caso della stazione e del suo quartiere.

Nella terza ed ultima parte della ricerca, si andrà ad analizzare il "tempo del progetto" come rappresentazione simbolica, anticipatoria di una trasformazione dello spazio, di una costruzione urbana, di un modo di figurazione della società. L'analisi si concentrerà sulla successione delle forme di edificazione che furono elaborate a partire dal 1875 fino ad oggi, alla scala locale della piazza della stazione di Strasburgo. Sarà proposta una cernita dei differenti progetti elaborati, per ciascuno dei quali si approfondirà il concetto di progetto architettonico e di composizione urbana della piazza della stazione. Al

fine di delineare i criteri di qualità di tale piazza, si è cercato di comprendere le differenze tra le trasformazioni che si sono succedute nel tempo, dal punto di vista dei loro effetti sul quadro dell'uso.

L'analisi effettuata ha permesso di cogliere, in maniera evidente, il passaggio dalla composizione monumentale alla decomposizione funzionale. La prima, riflesso dell'ambizione imperiale, si basa sulla scelta di direzioni privilegiate e di effetti prospettici, oltre che sull'utilizzo della composizione urbana come strumento indispensabile per esaltare sia il nuovo spazio pubblico antistante la stazione che il viaggiatore. La seconda, riflesso di un nuovo modello di circolazione, che subordina il viaggiatore e il pedone al sistema di circolazione, secondo una concezione "meccanicista", si riflette nella trasformazione spaziale della piazza nella quale la viabilità non è più pensata in funzione della composizione urbana. All'inizio del secolo scorso, l'influenza del gruppo *De Stijl* provoca l'abbandono della sintassi classica del punto di vista prospettico, che era stato alla base del sentimento di maestà e di grandezza imperiali, ed inaugura una fase di esplorazione e sperimentazione di nuove sintassi, resa possibile dalla decomposizione parziale o totale del "blocco prospettico". Questa nuova concezione architettonica permette, a chi la concepisce, di esplorare gli accordi tra la psicologia dell'uso e lo spazio di raccoglimento. La stazione è al centro di più logiche: del viaggiatore, dei servizi, di comfort e di identità. La spazializzazione di queste differenti logiche si riferisce allo stesso principio: la creatività dell'utilizzatore, la sua abilità nell'utilizzare lo spazio e così pure la sua abilità nell'utilizzare il tempo.

La comparazione delle trasformazioni che si sono succedute dal 1883 ad oggi ha permesso di distinguere due forme fondamentali di temporalità: la temporalità delle tattiche di progetto e la temporalità delle strategie di progetto. Se colui che concepisce il progetto si applica al solo scopo di migliorare il funzionamento dello spazio, l'ideatore può definirsi un "tattico" e di conseguenza deve preoccuparsi del miglioramento delle *performances* di un dispositivo esistente; se, al contrario, si occupa anche dei rapporti tra gli usi dello spazio e il suo funzionamento, allora può definirsi uno "stratega", ovvero è il motore dell'innovazione, secondo un significato analogo a quello proposto da Patrice Flichy per l'innovazione tecnica.

Le trasformazioni della piazza degli anni 1891, 1908 e 1932, evidenziano un'attitudine alla "tattica", mentre le trasformazioni degli anni 1883, 1979, 1994 e 2004, evidenziano un'attitudine alla "strategia". Dal 1891 al 1979, la concezione della trasformazione è stata dominata da un approccio meccanicista. Dopo questa data, è possibile leggere una nuova ambizione e pensare lo spazio e le sue qualità sensibili come elementi strutturanti della percezione, aprendo alla possibilità di conciliare la composizione architettonica ed urbana con il funzionamento e con l'uso di quegli spazi.

Questa ricerca ha assunto, senza ombra di dubbio, una dimensione strettamente politica: non si tratta di pensare alla temporalità solo nella sua dimensione storica, ma anche nel compiersi del "tempo lungo". Il tempo lungo non è costituito soltanto dalla storia e dal presente, ma implica anche una proiezione nel futuro di forme e di strutture politiche del presente. Pensare alla "dimensione lunga" delle temporalità urbane, significa pensare all'elaborazione di una politica urbana nel tempo lungo cioè ad una strategia di sviluppo dello spazio urbano.

Un approccio strategico delle temporalità urbane articola il tempo lungo del progetto urbano (il progettare) e il tempo corto delle pratiche dello spazio urbano (l'abitare): esso costituisce finalmente la dimensione politica della mediazione temporale dell'urbanità nell'espressione delle logiche di potere che sono messe in gioco nella strutturazione delle differenti dimensioni del tempo urbano, nello stesso tempo del singolo e della collettività.

Per concludere, a partire dallo studio che è stato elaborato, è possibile proporre quattro proposizioni per un approccio strategico delle temporalità urbane: l'integrazione del pensiero semiotico negli usi della città; l'elaborazione di una temporalità della decisione nello spazio urbano; l'articolazione della pianificazione delle modalità di spostamento nella messa in opera di una integrazione metropolitana delle periferie; la presa in atto di un "tempo lungo" e dello "spazio lungo" nella definizione della politica della città.

L'hypothèse générale de la recherche est de mettre en évidence deux temporalités fondamentales de la ville: la « longue durée » correspondant à l'évolution des macrostructures qui organisent la spatialité urbaine et le « temps court » qui rassemble un « temps politique », un « temps poïétique » et un « temps de l'habiter ».

La recherche consiste en l'étude des « significations temporelles du projet urbain » de la ville de Strasbourg, selon deux perspectives complémentaires.

D'une part, la temporalité peut être considérée comme une « durée », ce qui implique une mesure de temps et sa segmentation en différentes séquences temporelles.

210

D'autre part, les temps peuvent être conçus comme une « valeur », ce qui implique une charge sémantique dont sont porteurs les séquences temporelles, conférant aux temps du projet et aux temps de la ville des significations multiples.

L'étude de la temporalité, selon ces deux perspectives complémentaires, a permis de concevoir trois échelles spatiales : l'« échelle globale » de l'espace et de l'agglomération de Strasbourg, l'« échelle intermédiaire » des quartiers et des différentes parties de la ville et enfin l'« échelle locale » de la gare et de la place de la gare.

En ce qui concerne l'étude de la temporalité à l'échelle globale, la recherche se réfère à certains modèles de « morphogenèse urbaine » qui se basent sur les théories de la « géographie humaine structurelle » proposés par Gilles Ritchot. Ce modèle permet de surmonter les lacunes du modèle radiocentrique classique et de démontrer que, tout comme les organismes vivants, les villes se développent sur la base de « gradients morphogénétiques », c'est-à-dire sur des axes structurant polarisés avec des valeurs distinctes, positives pour les fortes valorisations induites par les trajectoires endorégulées (rassemblement et évasion), négatives pour les valorisations plus faibles induites dans les trajectoires exorégulées (concentration et dispersion).

Les axes « structurants » d'une ville sont ceux pour lesquels les trajectoires sont dominées par le même type de réglementation. Lorsque deux gradients chargés de polarités opposées se rencontrent, ils déterminent une « configuration de seuil ».

L'étude des temporalités, qui se manifestent à l'échelle globale de l'agglomération de Strasbourg, prend en considération la complexité des rapports entre les « structures spatiales de surface », relatives au tissu urbain, et les « structures spatiales profondes », organisatrices de la totalité urbaine.

L'étude des « structures spatiales de surface » est abordée en prenant compte aussi bien les structures spatiales internes que de la couronne extérieure de la ville de Strasbourg. La grande diversité morphologique des « structures de surface », qui émerge des analyses détaillées conduites selon l'approche morphogénétique, démontre que cette structure est déterminée par des qualités positionnelles différenciées, générées par des phases d'appropriation et d'occupation de l'espace qui se réfèrent à des trajectoires d'établissement différenciées : le rassemblement et l'évasion, endorégulées, la concentration et la dispersion, exorégulées.

La succession temporelle de ces phases de la morphogenèse et la combinaison spatiale des qualités positionnelles liée aux trajectoires font émerger les « structures spatiales profondes ».

Plus précisément, deux grandes périodes de la morphogenèse urbaine sont à retenir:

- l'une allant de 1848 à la Première Guerre mondiale, qui comprend trois phases distinctes intercalées dans le temps (la concentration, l'évasion et le rassemblement) ; elle concerne la formation d' « une configuration seuil » qui structure en profondeur l'espace de l'agglomération de Strasbourg ;

- l'autre période allant de 1950 à nos jours, lorsque la ville, encore fortement structurée par la « configuration seuil », est marquée par l'essor et l'accroissement du développement urbain et de la périurbanisation.

L'examen des « structures spatiales profondes » conduit au développement d'un modèle spatial qui représente la structure profonde de l'agglomération, comportant deux gradients morphogénétiques distincts: un gradient positif en direction sud ouest-nord est et un gradient négatif en direction nord-sud. Ces deux gradients se croisent au cœur de Strasbourg, déterminant une configuration de « seuil ». Après la « formation du seuil », le développement de la nouvelle ville s'est adapté, en grande partie, aux caractères positionnels et aux lignes directrices de la structure profonde décrite ci-dessus.

L'étude de la morphogenèse de telles structures profondes revêt une importance particulière dans la compréhension des

projets urbains, car elle met en évidence les modalités à travers lesquelles de tels projets s'inscrivent sur l'échelle globale et dans la longue durée des agglomérations urbaines ; aussi bien les rapports que ces projets interagissent avec cette échelle et cette temporalité ; quelles évaluations de projets peuvent être formulées à partir de cette connaissance et quel pourrait-être ses contributions dans les formes de conception renouvelée.

À ce propos, la discussion concernant l'échelle globale se termine par une analyse du projet « Viaropa », un projet urbain ambitieux qui pour objectif de redessiner la ville à partir d'un axe est-ouest. Le projet est particulièrement étudié à travers l'outil méthodologique de la morphogenèse urbaine : grâce à l'observation des « structures de surface » et des « structures profondes », le projet tente de proposer une lecture et une interprétation de sa structure.

211

L'analyse de l'échelle intermédiaire porte sur les quartiers et les parties de la ville de Strasbourg à partir du projet de réseau du tramway. Chaque projet examiné interroge la ville sur les questions concernant ses structures globales ou partielles, apparentes ou profondes, et participe à son aménagement en stabilisant dans tous les cas étudiés une relation, directe ou indirecte, proche ou plus lointaine, avec la conception urbaine du tram.

Les différentes échelles temporelles que nous tenterons de saisir à l'intérieur des projets analysés s'accorderont par conséquent avec les échelles et les temporalités du projet du tramway.

La complexité des différentes échelles du projet urbain, des interactions entre les projets et leurs articulations dans le temps, entraînent une difficulté à identifier les temporalités de nature non seulement quantitatives mais également qualitatives. Clarifier et réduire la complexité des logiques qui existent entre les différentes temporalités semble presque utopique ; cependant Marcel Roncayolo a suggéré une définition qui considère le projet urbain de façon globale, selon trois temps intrinsèques : le « temps de la création », le « temps de la négociation » et le « temps des usages ». A partir de cette définition, il est possible de faire ressortir certaines déclinaisons intermédiaires et mineures selon des critères spécifiques ou des approches de différents types.

Nous ne pouvons occulter l'évidence de la proximité théorique des propositions de M. Roncayolo avec la structure du programme narratif de Algirdas J. Greimas, d'autant plus si nous y ajoutons un temps principal et indispensable, c'est-à-dire « temps de la décision » (ou des décisions), qui définit un avant et un après dans le processus du projet. La recherche s'oriente donc vers une « approche sémiotique » de la temporalité. La segmentation des temps événementiels, impliquée dans la mise en œuvre des projets urbains, permet de faire émerger certaines modalités distinctes d'existence sémantique : le virtuel, l'actuel et le réalisé, pour reprendre les concepts liés au schéma narratif de Greimas appliqué en architecture par Alain Renier et Albert Levy. L'objectif est donc de toujours garder à l'esprit les éléments de cette intrigue temporelle et de les faire émerger au fur et à mesure, lorsque les différentes études de cas seront abordées. Par conséquent, après avoir approfondi les temporalités comme dans le cas spécifique du réseau du tramway à Strasbourg, colonne vertébrale du système spatial de son agglomération, la recherche vise à analyser certains projets paradigmatiques : les Fronts de Neudorf et de l'axe est-ouest, le quartier de Neuhof et enfin la gare et son quartier.

A partir des trois définitions énoncées ci-dessus, nous avons essayé d'en déduire d'autres formes de temporalités importantes : un temps de la « renaissance », lié d'abord à la disparition puis à la réapparition (dans le virtuel) dans le cas du tramway ; un temps de la « permanence » ou de la « récurrence », dans le cas des vicissitudes qui caractérisent les Fronts de Neudorf et de l'axe est-ouest ; un temps de la « conjonction », dans le cas du quartier de Neuhof ; et enfin, un temps d'« attente » et du « devenir » dans le cas de la gare et de son quartier.

Dans la troisième et dernière partie de la recherche, nous analyserons le « temps du projet » en tant que représentation symbolique, en prévision d'un aménagement de l'espace, d'une construction urbaine, d'un mode de représentation de la société. L'analyse se concentrera sur la succession des formes de construction qui furent développés à partir de 1875 jusqu'à nos jours, à l'échelle locale de la place de la gare de Strasbourg.

Une sélection de différents projets développés sera proposée, pour chacun desquels sera approfondie le concept de projet architectural et de composition urbaine de la place de la gare. Afin de définir les critères de qualité de cette place, nous avons essayé de comprendre les différences entre les changements survenus au fil du temps.

L'analyse effectuée a permis de capturer clairement le passage de la composition monumentale à la décomposition fonctionnelle. La première, reflet de l'ambition impériale, se base sur le choix de directions privilégiées et des effets de perspective, ainsi que sur l'utilisation de la composition urbaine comme un outil indispensable pour améliorer aussi bien le nouvel espace public en dehors de la gare que le voyageur. La seconde, reflet d'un nouveau modèle de circulation, qui soumet le voyageur et le piéton au système de circulation selon une conception de « mécaniciste », se reflète dans l'aménagement de l'espace de la place dans laquelle la viabilité n'est plus envisagée en fonction de la composition urbaine. Au début du siècle dernier, l'influence du groupe *De Stijl* provoque l'abandon de la syntaxe classique du point de vue perspectif, qui était à la base du sentiment de majesté et de grandeur impériale, et a inauguré une période d'exploration et d'expérimentation de nouvelles syntaxes, rendue possible par la décomposition partielle ou totale du « bloc prospectif ». Ce nouveau concept architectural permet, pour ceux qui l'entendent, d'explorer les accords entre la psychologie de l'utilisation et l'espace de recueillement. La gare est au centre de plusieurs logiques : celle du voyageur, des services, du confort et de l'identité.

La spatialisation de ces différentes logiques se réfère à un seul et même principe : la créativité de l'utilisateur, sa capacité à utiliser l'espace et également sa capacité à utiliser le temps.

La comparaison des changements qui sont survenus entre 1883 à aujourd'hui nous a permis de distinguer deux formes fondamentales de la temporalité : la temporalité des tactiques du projet et la temporalité des stratégies du projet. Si le concepteur s'attache à l'amélioration du cadre de fonctionnement de l'espace, il peut être défini comme un « tacticien » et, par conséquent, il est soumis à l'amélioration des performances d'un dispositif existant. Si, au contraire, le concepteur s'occupe également des rapports entre cadre d'usage et cadre de fonctionnement, alors il peut être défini comme un « stratège », qui est le moteur de l'innovation, selon un sens analogue à celui proposé par Patrice Flichy pour l'innovation technique.

Les aménagements de la place de 1891, 1908 et 1932, relèvent d'une attitude de conception « tacticienne » tandis que les aménagements des années 1883, 1979, 1994 et 2004, relèvent d'une attitude « stratégique ». De 1891 à 1979, la conception de l'aménagement a été dominée par une approche mécaniste. Depuis cette date, nous pouvons lire une nouvelle ambition, penser l'espace et ses qualités sensibles comme des éléments structurants de la perception et de l'invitation à agir, ouvrant la possibilité de concilier la composition architecturale et urbaine existante et les nouveaux cadres de fonctionnement et d'usage.

Cette recherche a assumé, sans l'ombre d'un doute, une dimension étroitement politique : il ne suffit pas de penser seulement à la temporalité dans sa dimension historique, mais également de penser à son élaboration dans le « temps long ». Le temps long n'est pas seulement composé de l'histoire et du présent, il implique également la projection dans l'avenir des formes et des structures politiques du présent. Penser la « dimension longue » des temporalités urbaines signifie penser à l'élaboration d'une politique urbaine dans le temps long, c'est-à-dire à une stratégie de développement de l'espace urbain.

Une approche stratégique des temporalités urbaines articule le temps long du projet urbain (le projeter) et le temps court des pratiques de l'espace urbain (l'habiter) : elle constitue finalement la dimension politique de la médiation temporelle de l'urbanité par l'expression des logiques de pouvoir qui sont mises en œuvre dans la structuration des différentes dimensions du temps urbain, à la fois singulière et collective.

En conclusion, à partir de l'étude que nous venons d'élaborer, nous pouvons mettre en avant quatre propositions pour une approche stratégique des temporalités urbaines : l'intégration de la pensée sémiotique dans les usages de la ville, l'élaboration d'une temporalité de la décision de l'espace urbain, l'articulation de l'aménagement des modes de déplacement dans la mise en œuvre d'une intégration métropolitaine des périphéries, et la prise en compte du « temps long » et de « l'espace long » dans la définition de la politique de la ville.

¹ Il *Plan Urbanisme Construction Architecture* (PUCA), dopo la sua creazione nel 1998, sviluppa azioni di sperimentazione e apporta il suo sostegno all'innovazione ed alla valorizzazione scientifica e tecnica nei campi della pianificazione del territorio, dell'habitat, della costruzione e della concezione architettonica ed urbana. Associa, in seno ad un *Comité des Directeurs*, le amministrazioni relative al *ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables* così come al *ministère du Logement et de la Ville*, al *ministère délégué à la Recherche* e al *ministère de la Culture et de la Communication (Direction de l'Architecture et du Patrimoine)*.

² Nell'ambito del progetto di ricerca *"Échelles et temporalités des projets urbains"*, oltre al tema suddetto, sono stati analizzati anche altri temi come la mobilità (con un approfondimento sulle tangenziali nell'Île-de-France, sul sistema tranviario di Strasburgo e di Lione e sulle stazioni nel progetto di città contemporaneo), la comparazione tra città europee contemporanee in progetto (con un approfondimento sulla difficoltà di trattare i progetti in Francia, in Italia e in Inghilterra e un approccio comparativo tra Francia e Stati Uniti in merito al progetto urbano nei quartieri antichi), il progetto e le sue rappresentazioni (sia in termini antropologici che di tecniche di visualizzazione) ed infine i progetti europei di sviluppo sostenibile (che analizzano le "figure del durevole" attraverso un approccio comparativo tra differenti culture e dispositivi, prendendo come esempio alcuni progetti selezionati in Francia, nei Paesi Bassi, in Danimarca e in Norvegia).

³ La ricerca è così strutturata: *Sommaire; I. Le temps des villes. La médiation métropolitaine de l'urbanité; II. Structures spatiales et projets urbains à Strasbourg; III. Le tramway, facteur du développement urbain à Lyon; IV. Sextius-Mirabeau à Aix-en-Provence; V. Le "retour" du tramway à Lyon et à Strasbourg: cadrage général et chronogrammes; VI. Conclusion: propositions pour l'élaboration d'une approche stratégique des temporalités urbaines.*

4.1 Le significazioni temporali del progetto urbano: ipotesi ed oggetto della ricerca

Se è vero che tutte le definizioni che cercano di caratterizzare lo spazio in mutazione provengono da campi, discipline, ma anche ideologie e visioni del mondo molto diverse, se non addirittura contraddittorie e conflittuali, esse hanno tuttavia in comune due costanti trasversali: le scale e le temporalità.

È già stato affermato come il dibattito francese sul concetto di progetto urbano della prima metà del XXI secolo abbia rivolto un'attenzione particolare alla dimensione temporale, giustificata da alcuni interessanti percorsi di ricerca. Tra le ricerche finanziate dal *Plan Urbanisme Construction Architecture* (PUCA)¹, nell'ambito del progetto *"Échelles et temporalités des projets urbains"*², la ricerca *"Les significations temporelles du projet urbain"*³ rappresenta un interessante spunto di riflessione in questa direzione, poiché si offre come una originale chiave di lettura dei progetti urbani, capace di interpretare i concetti di spazialità dinamica di cui si è parlato nei capitoli precedenti.

L'ipotesi generale della suddetta ricerca è quella di far emergere due temporalità fondamentali della città: la "lunga durata", corrispondente all'evoluzione delle macro-strutture che organizzano la spazialità urbana e il "tempo corto", che riunisce un "tempo politico" (quello di chi decide, del potere e della rappresentazione della socialità urbana), un "tempo poetico" (quello dell'architetto e del pianificatore che producono un insieme di forme) e un "tempo dell'abitare" (quello dell'utilizzatore, nelle sue pratiche e nella sua socialità).

La ricerca consiste allora nel far apparire le differenti "significazioni spazio-temporali del progetto urbano", proponendo concetti e metodi d'analisi che permettano di coglierle al meglio.

Il posto occupato dalla temporalità nell'analisi della significazione del progetto può definirsi secondo tre modalità complementari: il tempo del progetto come rappresentazione simbolica anticipata di una trasformazione dello spazio, di una costruzione urbana, di un modo d'uso della città; il tempo come istanza di articolazione tra il progetto, lo spazio della città e gli usi e le pratiche; il tempo della città come divenire della forma urbana nella storia (storia dei poteri e dei conflitti, storia dei modi di appropriazione e uso e rappresentazioni del fatto urbano).

La ricerca *"Les significations temporelles du projet urbain"*, propone una lettura semiotica delle strutture dello spazio urbano per la pianificazione della rete tranviaria a Strasburgo e Lione, così come una lettura semiotica del fatto metropolitano nella comparazione tra le politiche urbane di trasformazione metropolitana elaborate e messe in opera nei due siti di Strasburgo e Lione e nel sito d'Aix-en-Provence. La semiotica (dal termine greco *semeion* che significa "segno"), nella sua accezione più generica, indica la disciplina o in ogni caso una riflessione in qualche modo sistematica sui segni, sulla loro classificazione, sulle leggi che li regolano, sui loro usi nella comunicazione (Vallega, 2004).

Qui di seguito verranno illustrati i caratteri fondanti di questa ricerca.

Si tratta, innanzitutto, di una ricerca comparativa storica. Per costruire le temporalità del progetto urbano, la ricerca analizza, prima di tutto, il fatto politico ed urbano della rete tranviaria nella sua dimensione storica: è a partire dalla comparazione, nel lungo periodo, tra le logiche di configurazione dello spazio urbano del tram del XIX secolo e di quello dell'epoca contemporanea, che si intende affrontare la complessità del fatto sociale, culturale e politico del tram. La storia permette, in particolare, di rendere intellegibile, in tutte le sue significazioni e in tutte le sue dimensioni, le differenze tra le epoche successive nel corso delle quali, il tram è stato impiantato nella città.

Si tratta di una ricerca semiotica⁴. Per cogliere il senso della rete tranviaria, del suo impianto e del suo uso, è utile mettere in atto una ricerca di semiotica urbana. Prima di tutto, si tratta di comprendere "che cosa significa il fatto urbano del tram", tanto in termini di trasformazione e di uso dello spazio, quanto in termini di organizzazione e di regolazione dei trasporti collettivi. In seguito, si tratta di comprendere la significazione di questa modalità di trasporto in termini di rappresentazione dello spazio urbano e della pratiche della città. Infine, la semiotica permette di comprendere il senso degli "usi della città" indotti dagli spostamenti con il tram, così come, certamente, il senso che può rivestire l'organizzazione della rete tranviaria. Peraltro, questa analisi semiotica permette di confrontare le acquisizioni della ricerca storica e politica sul tram e quelle della ricerca urbana sullo stesso soggetto.

La ricerca è di ordine architettonico ed urbano. Il tram, infatti, per l'organizzazione della sua rete e per i percorsi che traccia nello spazio della città, si configura anche come un progetto architettonico, di natura tale da rimodellare il paesaggio urbano. Aldilà delle modalità di spostamento che esso determina e, di conseguenza, del servizio che offre agli abitanti, il tram, come peraltro la rete intera dei trasporti collettivi, è in grado di riconfigurare la città. Dapprima, determina la trasformazione dello spazio, agendo sull'estetica del paesaggio, sull'arredo urbano e sulla configurazione dei luoghi che attraversa. Si tratta, di conseguenza, di rendersi conto di questa dimensione estetica del tram nel corso del tempo, ovvero in termini comparativi, confrontando le logiche paesaggistiche del primo tram e quelle del tram contemporaneo. Infine, la rete e i percorsi del tram conferiscono hic et nunc una leggibilità all'architettura urbana. La successione dei paesaggi che il tram permette di osservare lungo il suo percorso, "rappresenta una sorta di testo estetico urbano da leggere nella sequenza degli spazi".

La ricerca, infine, si pone come una interrogazione di natura politica. La semiotica dello spazio urbano è infatti necessariamente politica, poiché le strutture significanti del paesaggio della città sono il risultato delle scelte e delle decisioni di trasformazione da parte del potere politico e degli attori istituzionali. Aldilà della riflessione sugli usi di cui è oggetto e sulle trasformazioni che esso implica nella storia urbana, pensare alla "significazione" del tram induce necessariamente a riflettere su una "razionalità del fatto urbano".

L'obiettivo del capitolo è quello di raccontare e interpretare i risultati ottenuti nell'ambito di questa ricerca, nel caso specifico della città di Strasburgo.

La composizione del gruppo di ricerca è la seguente: *Laboratoire d'Analyse des Formes, École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon*: Pierre Brost, François Tran (mandatario); *Laboratoire de Recherche en Architecture, Institut National des Sciences Appliquées de Strasbourg*: Christian Dehaynin, Gaëtan Desmarais (responsabile scientifico), Bernard Pagand; *Equipe Médias et Identités (EA 1858)* e *Institut d'Études Politiques de Lyon*: Valérie Colomb, Philippe Fayeton, Bernard Lamizet (responsabile scientifico), Jean-Michel Rampon; *Laboratoire Groupe de Sociologie Politique Européenne, Institut d'Études Politiques de Strasbourg*: Ghislaine Soulet; Professionalità legate all'*Équipe de Lyon*: Bruno Dumetier, architetto-urbanista, ideatore del progetto urbano e architettonico delle linee del tram del Grand Lyon; Pascale Simard, direttrice aggiunta dell'*Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon*; Professionalità legate all'*Équipe de Strasbourg*: Michel Messelis, ingegnere del genio civile, direttore degli studi nell'*Agence de Développement et d'Urbanisme de la Région de Strasbourg*, responsabile del polo di competenze *Ecologie urbaine et réseaux*; Personalità incontrate: Roland Ries, senatore, ex sindaco di Strasburgo; Alfred Peter, paesaggista, ideatore del progetto urbano e architettonico delle linee del tram di Strasburgo; Jean-Paul Chevallier, direttore dell'*Urbanisme de la ville de Bron*; Jean-François Santi-Weil, direttore dell'intervento Sextius-Mirabeau.

⁴ La semiotica è la disciplina che studia la natura dei segni, la loro produzione, trasmissione, interpretazione, etc. Come disciplina autonoma, la semiotica è un fenomeno del nostro secolo, ma le sue origini sono lontanissime nel tempo: basti ricordare gli spunti semiotici dell'"Organon" aristotelico, la distinzione stoica di "significante" e "significato", la pedagogia e la teologia "semiotiche" di Agostino, i trattati dei modisti (secoli XIII-XIV) e la filosofia del linguaggio di Port-Royal.

Se questa è la "preistoria" della semiotica, essa conosce poi un lungo periodo di gestazione in età moderna: Locke dedica l'ultima parte del

“Saggio sull’intelletto umano” (1690) alla semiotica intesa come dottrina dei segni (e soprattutto dei segni più comuni: le parole) e J.H. Lamert, seguendo l’esempio di Locke, dedica parte del suo “Nuovo Organon” (1764) alla semiotica intesa come dottrina della conoscenza simbolica in generale e del linguaggio in particolare. Questa semiotica filosofica, strettamente legata alla gnosologia, ha poi i suoi continuatori nell’Ottocento, per esempio B. Bolzano (“Dottrina della scienza”, 1837) e in E. Husserl (“La logica dei segni”, 1890, ma pubblicato solo nel 1970).

I due “padri” della semiotica contemporanea sono però C.S. Peirce e F. de Saussure.

Il primo, ricollegandosi anche alla tradizione della semiotica filosofica dei due secoli precedenti, getta le basi della semiotica come disciplina autonoma. Lo stato frammentario dei suoi scritti semiotici, pubblicati postumo con le altre opere (“Scritti raccolti”, 8 vol. 1931-1958), ha reso e rende ancora difficile una piena ricezione della sua opera di pioniere. Fra gli aspetti più importanti della sua teoria vanno ricordati: la nozione di “interpretante” (un segno che ne interpreta un altro) e la tripartizione dei segni in indici, icone e simboli, a seconda che abbiano un rapporto di contiguità, di similarità o convenzionale col loro referente.

Il secondo, nel suo “Corso di linguistica generale” (postumo 1916) progetta una scienza di cui la linguistica è parte: la “semiologia”, che ha il compito di studiare “la vita dei segni nel quadro della vita sociale”. Molti concetti e teorie della “linguistica sincronica” di de Saussure (la nozione di lingua come sistema di differenze; la teoria del segno come entità bifacciale composta di “significante” e “significato”; la dicotomia tra i rapporti sintagmatici - rapporti associativi, etc.) hanno una rilevanza semiologica generale. Così gran parte del lavoro teorico degli strutturalisti (che in un modo o nell’altro si richiamano a de Saussure) può essere letta anche in relazione al problema della possibilità di estendere i concetti e le teorie di de Saussure alla semiologia generale.

4.2 Le significazioni temporali del progetto urbano a Strasburgo: introduzione

È possibile affrontare lo studio delle “significazioni temporali del progetto urbano” a Strasburgo secondo due prospettive complementari: “durata” e “valore”. Da una parte, la temporalità può essere concepita come una “durata”, nella quale sono implicate una misura del tempo e una sua segmentazione in differenti sequenze temporali. Possiamo distinguere così tra un tempo “evenemenziale”⁵ dove si elaborano i progetti urbani, ed un “tempo lungo” dove si sviluppano e si autoregolano le strutture spaziali profonde che organizzano lo spazio globale. Il tempo evenemenziale è ripartito su durate dell’ordine di qualche decennio. I progetti urbani si profilano come prospettive d’attesa, obiettivi consapevoli e coerenti, la cui realizzazione si attua attraverso molteplici azioni compiute da una grande varietà di attori, ciascuno dei quali dispone di una propria temporalità. Il tempo lungo si sviluppa su distanze di secoli in cui la diversità degli avvenimenti puntuali può essere raggruppa-ta in fasi, ed è proprio nella transizione di tali fasi che si creano i presupposti per la genesi e l’evoluzione delle strutture spaziali profonde. L’una e l’altra di queste durate comportano sequenze temporali il cui ordine di successione non è sempre lineare, ma comprende anche sospensioni, sovrapposizioni, intercalazioni o biforcazioni. D’altra parte, i tempi possono essere concepiti anche come “valore” che implica un carico semantico di cui sono portatrici le sequenze temporali. Tale carico semantico rinvia a sistemi di rappresentazioni ideologiche, sociali o assiologiche, le quali conferiscono ai tempi del progetto e ai tempi della città molteplici significazioni che giocano su registri differenti.

Lo studio delle temporalità secondo queste due prospettive complementari permette di ragionare su tre scale spaziali: la “scala globale” dello spazio dell’agglomerato di Strasburgo, la “scala intermedia” dei quartieri e delle diverse parti della città ed infine la “scala locale” della stazione e della sua piazza.

Nella “scala globale” dello spazio dell’agglomerato, essa si caratterizza attraverso delle fasi di morfogenesi e di transizioni di fase, le quali mettono in luce lo sviluppo e l’evoluzione delle strutture spaziali profonde, stabili nella lunga durata e dotate di significazioni particolari.

Nella “scala intermedia” dei quartieri e delle diverse parti della città, la segmentazione dei tempi evenemenziali, che è implicata nella realizzazione dei progetti urbani, permette di far emergere alcune modalità di esistenza semantica distinte: il “virtuale, l’attuale e il realizzato”.

Nella “scala locale” della stazione e della sua piazza, la suddivisione dei tempi evenemenziali, che presiede allo sviluppo dei progetti e alle loro successioni in molteplici formulazioni, fa apparire i diversi carichi semantici, tali da identificarli come strategie o tattiche.

Le articolazioni tra queste tre scale e le loro proprie temporalità danno luogo allo studio dei rapporti di congruenza e incongruenza intercorrenti tra i progetti urbani e lo spazio strutturato della città.

Qui di seguito, si analizzeranno le tre scale spaziali suddette.

4.2.1 La scala globale: strutture spaziali e temporalità

Lo studio delle temporalità che si manifestano al livello della scala globale dell'agglomerazione di Strasburgo (Fig. 4.1) considera la complessità dei rapporti tra le "strutture spaziali di superficie", relative ai tessuti urbani, e le "strutture spaziali profonde", organizzatrici della totalità urbana⁶.

216



Fig. 4.1 – Strasburgo e il suo territorio (estratto dell'IGN 1:25.000)

La semiologia di ispirazione saussuriana si è poi divisa in due grandi correnti: la prima, che ha il suo capostipite in E. Buysens ("I linguaggi e il discorso", 1943), si autodefinisce "semiologia della comunicazione" e si dedica all'analisi di questi sistemi di segni fortemente codificati in cui è primaria l'intenzione comunicativa; la seconda, il cui rappresentante più prestigioso è R. Barthes, prende invece in esame tutti i fenomeni "significativi" da un punto di vista sociologico: i sistemi di oggetti d'uso (ad esempio la moda, l'auto, etc.), le comunicazioni di massa, le arti, etc.

⁵ Tendenza storiografica che ha per oggetto di interesse i singoli avvenimenti, anziché la ricostruzione di un'epoca attraverso un'ampia sintesi delle strutture e delle idee che la caratterizzarono.

⁶ Le riflessioni alla scala globale dell'agglomerazione di Strasburgo si basano su: Desmarais, G. (2006), "Structures spatiales et temporalités" in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril.

⁷ In modo generale, da un punto di vista etimologico, la morfogenesi si può definire come il processo che consiste nel creare delle forme. Il termine morfogenesi è utilizzato correntemente nelle scienze naturali per designare i meccanismi naturali produttori di forme. In biologia designa il processo di sviluppo delle forme durante l'embrionogenesi ed in scienze della terra il processo di formazione del rilievo della crosta terrestre. Il termine morfogenesi è utilizzato oramai anche in urbanistica per designare il processo di creazione di un insieme di forme urbane (teoria della morfogenesi urbana). A questo proposito J.P. Baquias (2004) nota che: *"una volta che la scienza comincia a comprendere il modo di cui la natura ha selezionato certe forme e non altre, sia nel mondo fisico che nel mondo biologico, essa si applica a trasportare i meccanismi corrispondenti al fine di risolvere i problemi di ingegneria"*.

La trattazione sulle teorie della morfogenesi urbana e della "geografia umana strutturale" postulate da Gilles Ritchot è desunta da alcune letture: Rebour, T. (2010), "Gilles Ritchot. Geographe structuraliste" in *Maître de conférences*, IUFM d'Amiens, SEET Université de Paris VII, CRIA Université de Paris I; Desmarais, G.; Mercier, G. (sous la direction de) (1992), "Des prémisses de la théorie de la forme urbaine au parcours morphogénétique de l'établissement humain" in *Cahiers de géographie du Québec*, n. 98, vol. 36; Desmarais, G. (1998), "Trois concepts-clés pour les modèles morphodynamiques de la ville" in *Cahiers de Géographie du Québec*, n° 117, vol. 42, décembre; Hubert, J-P (1993), *"La discontinuité critique. Essai sur les principes a priori de la géographie humaine"*, Publication de la Sorbonne, Paris.

⁸ Si veda la scheda di approfondimento "La geografia umana strutturale: il pensiero di Gilles Ritchot".

Le "strutture spaziali di superficie" rilevano una temporalità evenemenziale che si svolge su durate relativamente corte. Esse riguardano la costruzione delle forme architettoniche, la concezione e la realizzazione dei progetti urbani con le loro logiche di attori, le loro sequenze tematiche, i loro valori societali e le loro rappresentazioni concettuali e iconografiche. Esse hanno ad oggetto una pianificazione consapevole e approfittano di opportunità immobiliari all'interno della città. Si tratta di strutture spaziali che si offrono all'osservazione immediata, forme d'occupazione ora virtuali e ora progettate o realizzate.

Le "strutture spaziali profonde" evidenziano, dalla loro parte, una temporalità più rilevante che si sviluppa nelle lunghe durate. Esse formano ciò che possiamo concepire come "macrostrutture astratte", che non sono direttamente accessibili all'osservazione, nelle quali la ricostituzione si fonda su operazioni di concettualizzazione e di modellazione teoricamente fondate. Tali strutture profonde sono generate attraverso fasi temporali auto-organizzate dove intervengono molteplici interazioni tra attori sociali, nel tentativo di farle proprie e occupare le posizioni nello spazio globale degli agglomerati urbani.

Secondo il punto di vista delle strutture profonde, l'organizzazione dello spazio globale delle città non è il risultato di una semplice diffusione urbana che accresce a spese del substrato rurale, a partire da focolai di diffusione, o da un processo centro-periferico a macchia d'olio che sarebbe solo causa di crescita demografiche e di accrescimento di attività economiche. Questa concezione è tipica di numerosi modelli di crescita urbana, in particolare quelli della Scuola di Chicago e dell'ecologia fattoriale. Questi modelli classici presuppongono l'uso di uno spazio isotropo dove le proprietà dello spazio sono identiche in tutte le direzioni. Tuttavia nell'agglomerato urbano, riflesso dell'eterogeneità dello spazio globale, tali proprietà non sono distribuite in modo omogeneo, ma variano sistematicamente in funzione della loro posizione relativa. La comprensione dell'eterogeneità dello spazio globale degli agglomerati conduce piuttosto ad introdurre meccanismi di segmentazione spaziale e fasi dinamiche che inducono a rotture della simmetria e alla formazione di discontinuità qualitative, costitutive della strutturazione spaziale profonda delle agglomerazioni urbane.

Per lo studio delle temporalità alla scala globale, l'equipe di ricerca fa riferimento ad alcuni modelli di "morfogenesi urbana"⁷ che si basano sulle teorie della "geografia umana strutturale" postulate da Gilles Ritchot⁸. Questi nuovi modelli di morfogenesi urbana, che verranno approfonditi in seguito, studiano le morfologie spaziali dell'insediamento umano a partire dalle forme astratte, "vacuums". Queste determinano, nelle loro aree di influenza, flussi in entrata e in uscita, traiettorie di mobilità di insediamento, polarizzate e diffuse.

Così, alle direzioni tradizionali, vanno ad aggiungersi altre traiettorie di mobilità, dette "endo o esoregolate", di qualità differenti a seconda che appartengano ai "nomadi selettivi" (coloro che hanno il controllo della propria mobilità) o ai "nomadi sedentari" (coloro che non hanno questo controllo e le cui mobilità sono sottomesse agli ordini dei nomadi selettivi).

L'intersezione di queste variabili determina così quattro tipi di traiettorie: esoregolate polarizzate / concentrazione; endoregolate polarizzate / raggruppamento; esoregolate diffuse / dispersione; endoregolate diffuse / evasione.

Gli assi "strutturanti" di una città sono quelli per i quali le traiettorie sono dominate da uno stesso tipo di regolazione. Gli assi principalmente portatori di traiettorie esoregolate sono qualificati come negativi, in opposizione a quelli positivi principalmente portatori di traiettorie endoregolate.

Una tale concezione "strutturale" e "dinamica" delle discontinuità qualitative tra posizioni, sia endoregolate (raggruppamento polarizzato ed evasione diffusa), sia esoregolate (concentrazione polarizzata e dispersione diffusa), sfocia con l'elaborazione di un modello di organizzazione e di strutturazione spaziale, detto "configurazione di soglia", dove si incontrano due gradienti investiti di polarità opposte: l'intersezione di un asse positivo e di un asse negativo si traduce, per l'appunto, in una "configurazione di soglia".

Tale modello permette di colmare le insufficienze del modello radiocentrico classico e mostrare che, come gli organismi viventi, le città si sviluppano sulla base di "gradienti morfogenetici", assi strutturanti polarizzati con valori distinti, positivi per le valorizzazioni forti indotte dalle traiettorie endoregolate (raggruppamento ed evasione), negativi per le valorizzazioni più deboli indotte dalle traiettorie esoregolate (concentrazione e dispersione).

4.2.1.1 Le strutture spaziali di superficie

Lo studio delle "strutture spaziali di superficie" è affrontato considerando sia le strutture spaziali interne che quelle della corona esterna alla città di Strasburgo⁹. L'organizzazione spaziale interna di Strasburgo è caratterizzata da una grande varietà di tessuti urbani. La differente densità degli edifici ed una certa eterogeneità architettonica ed urbanistica, all'interno dei vari quartieri della città, determinano una diversità morfologica tale da imporre una loro descrizione dettagliata, al fine di affrontare con maggiore consapevolezza, nel proseguo della trattazione, la questione della morfogenesi delle strutture spaziali profonde e delle sue fasi temporali. Stessa operazione sarà condotta relativamente alla corona esterna della città, anch'essa dominata da una forte eterogeneità che caratterizza i diversi comuni della *Communauté Urbaine de Strasbourg*¹⁰.

La grande diversità morfologica delle "strutture di superficie", non compone un semplice mosaico di forme concrete, ripartite a caso o solamente disposte in maniera centro-periferica. Le unità di vicinato, quartieri esclusivi o artigiani, raggruppamenti di istituzioni prestigiose, palazzi storici e palazzi comunali, piazze e parchi, sobborghi operai, *grands ensembles* d'abitazione sociale, case unifamiliari, o ancora strutture dei trasporti e della produzione, rinviano a qualità posizionali differenziate, generate da fasi di appropriazione e di occupazione dello spazio che si riferiscono, come detto, a traiettorie di stabilimento differenziate: il raggruppamento e l'evasione, endore-

⁹ Si veda la scheda di approfondimento "Le strutture spaziali di superficie: elementi di morfogenesi urbana".

¹⁰ Creata nel 1967, la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (CUS), si estende per 28 chilometri in direzione nord-sud e per 10-15 chilometri tra il Reno, frontiera con la Germania ad est, e le prime colline des Vosges a ovest. È una forma di cooperazione che riunisce 28 comuni dell'agglomerato di Strasburgo, introducendo le nozioni di solidarietà finanziaria e di difesa degli interessi comuni. Pur preservando l'indipendenza dei comuni, assicura una migliore gestione ed apre un orizzonte di sviluppo più vasto nei campi che riguardano le sue competenze.

La CUS conta circa 500.000 abitanti, di cui il 60% circa sono concentrati a Strasburgo. Essa accoglie il 45% della popolazione del Bas-Rhin e più di un quarto della popolazione dell'Alsazia. Tra il 1999 e il 2005, la popolazione alsaziana è aumentata del 3,5% contro il 2,9% del totale della Francia metropolitana. Il tasso annuo di incremento della popolazione pari allo 0,68% è dunque superiore alla media, ma è minore rispetto a quello del decennio 1990-1999 (0,73%) (dati riportati dal sito ufficiale della *Communauté Urbaine de Strasbourg*, consultato nel novembre 2011). La CUS assume un certo numero di competenze obbligatorie e facoltative in sostituzione dei Comuni membri ed è anche un partner importante dello Stato nei settori in cui esso non ha competenza giuridica.

Nello specifico si occupa dell'elaborazione degli schemi direttori, dei *Plans d'Occupation des Sols* (POS) (Piani di Occupazione dei suoli) e della costituzione delle riserve immobiliari; della creazione e della predisposizione delle *Zone d'aménagement concerté* (ZAC) (zone di pianificazioni concertate): zone di abitazione, zone industriali ed artigianali; del contributo alle spese di funzionamento e delle attrezzature dei licei e dei collegi; dei servizi di soccorso e di lotta contro gli incendi; dei trasporti urbani; dell'acqua, della bonifica, della pulizia; della creazione e dell'estensione dei cimiteri; dei Mercati di interesse Nazionale; dei

parcheggi; della rete viaria e della segnaletica stradale; dello sviluppo economico, universitario e scientifico; delle nuove tecnologie.

¹¹ Si veda la scheda di approfondimento "Le strutture spaziali profonde: elementi di morfogenesi urbana".

¹² Il gruppo di ricerca si è avvalso di numerosi studi, tra i quali: Livet, G.; Rapp, F. (1981) *"Histoire de Strasbourg des origines à nos jours"*, 4 vol., Éditions DNA, Strasbourg; Nonn, H. (1982), *"Strasbourg et sa Communauté Urbaine"*, Notes et Etudes Documentaires, Paris, La Documentation Française; Jonas, S. (1995), *"Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle Université"*, Oberlin, Strasbourg.

¹³ Tali analisi storiche della forma urbana di Strasbourg, sono state realizzate dall'equipe di studenti del seminario di Morphogenèse urbaine, diretto da Gaëtan Desmarais nel quadro del DESS-SUPP (2204-2005) e del Master Recherche ASPU (2005-2006).

golati, la concentrazione e la dispersione, esoregolati. La successione temporale di queste fasi di morfogenesi e la combinazione spaziale delle qualità posizionali legate alle traiettorie, fanno emergere le "strutture spaziali profonde" che determinano, tra loro, molteplici e concrete edificazioni, tendendole unite come parti di un tutto.

4.2.1.2 Le strutture spaziali profonde

La ricerca prosegue con l'esame delle "strutture spaziali profonde" di Strasbourg¹¹, nel tentativo di ricostruire le fasi temporali della sua messa in atto. Questa ricostruzione si basa su una serie di analisi storiche delle forme urbane, condotte a partire da una lettura critica di un corpus di studi che trattano la crescita dell'agglomerato di Strasbourg¹². Lungi dal voler riproporre, in questa sede, tali analisi storiche¹³, l'intento in realtà è quello di sintetizzare e raggruppare i risultati ottenuti, facendo emergere le fasi temporali della morfogenesi urbana, i loro modi di successione e le loro significazioni alla scala globale delle strutture spaziali dell'agglomerato. Ciò conduce all'elaborazione di un modello spaziale rappresentante la struttura profonda dell'agglomerazione. Si delineano così due grandi periodi di morfogenesi urbana:

- l'uno, dal 1848 alla prima guerra mondiale, comprende tre fasi distinte che si intercalano nel tempo (concentrazione, evasione e raggruppamento), le quali hanno presidiato alla formazione di una "configurazione di soglia", strutturando in profondità lo spazio dell'agglomerato di Strasbourg e trasformando l'antico borgo, serrato tra i suoi bastioni, in una vera città industriale che domina i suoi sobborghi e le sue periferie;
- l'altro, dal 1950 ai nostri giorni, in cui la città, ancora fortemente strutturata secondo la "configurazione di soglia", è segnata dallo sviluppo e dall'incremento della diffusione urbana e della periurbanizzazione. Le antiche significazioni identitarie sono sempre presenti, ma si profilano nel bene o nel male nuove significazioni legate all'emergenza di un "ordine di flussi", segnate dalla preminenza di forme e di supporti di spostamento al livello della scala della vasta regione urbana.

Questi nuovi sviluppi trasformano la struttura spaziale dell'agglomerato. La città non è più solo dotata di una struttura concentrica che oppone un centro densamente costruito ad una periferia caratterizzata dalla diffusione urbana e disseminata di vuoti. Essa è organizzata attraverso una struttura astratta che comporta due gradienti morfogenetici distinti:

- un gradiente positivo, in direzione sud ovest – nord est, fortemente valorizzato da un "raggruppamento" nel cuore della città (Cattedrale, Hôtel de Ville, place Broglie, quartiere Saint-Thomas) e dall'"evasione" verso la periferia (Lingolsheim e Montagne Verte a sud-ovest, i quartieri dell'Orangerie, dei Contades e Robertasau a nord-est);
- un gradiente negativo, in direzione nord - sud, scarsamente valorizzato dalla "concentrazione" (sobborghi operai, insediamenti produttivi, etc.).

Questi due gradienti si incrociano nel cuore di Strasbourg. Essi configurano una "soglia" che racchiude, in uno stesso vicinato topologico, sia i valori forti, legati al "raggruppamento" endoregolato, che i valori deboli, legati alla "concentrazione" esoregolata.

Nello specifico, il gradiente negativo nord - sud separa lo spazio della città nuova in due campi qualitativamente distinti: a est, il “raggruppamento” si congiunge con l’“evasione” e genera un quartiere esclusivo integrato al gradiente positivo sud ovest – nord est; ad ovest, il “raggruppamento” si congiunge con la “concentrazione” e genera un quartiere artigiano valorizzato dalla stazione monumentale. La significazione di queste due fasi si fonda, per una parte non trascurabile, su tali caratteri morfodinamici strutturalmente stabili nella lunga durata.

Dopo la “formazione della soglia”, numerosi progetti e operazioni di lottizzazione svolti nel corso del XX secolo si sono conformati, in gran parte, ai caratteri posizionali e agli orientamenti differenziati della struttura profonda, appena descritta.

Associato a quest’area urbana in via di configurazione, un “ordine di flussi” si sostituisce progressivamente all’antica concezione della città compatta. L’emergenza di nuovi progetti, come quelli del treno-tram, della riqualificazione della stazione di Strasburgo con l’arrivo del TGV e la trasformazione dell’“asse est-ovest”, per citarne alcuni, analizzati nei prossimi paragrafi della ricerca, si pone come conseguenza di questa realtà regionale in pieno sviluppo.

Resta da verificare, a proposito di questo futuro asse che va dal comune tedesco di Kehl, ad est, verso un luogo ancora indefinito ad ovest, passando per il *Jardin des Deux Rives*, i *Fronts de Neudorf*, la *place de l’Etoile* e la riqualificazione dell’antico canale di congiunzione dell’Ill al Reno, se è vero che esso rappresenta un elemento strutturante per l’insieme dell’agglomerazione di Strasburgo. A tal fine i soli obiettivi tecnici, come il miglioramento dell’accessibilità esterna di Strasburgo ed una migliore connessione con le reti autostradali e ferrate della Germania, non sembrano sufficienti. Bisogna poter soprattutto definire le condizioni di centralità per le quali l’attrattività, suscettibile di apportare una effettiva valorizzazione dei luoghi, possa permettere di trasformarle, a medio termine, in un nuovo gradiente positivo, portatore di un’ambizione a carattere europeo e di una capacità di rinnovo che realizzi concretamente uno sviluppo innovativo.

A tal fine la ricerca, per concludere la trattazione relativa alla scala globale, riporta il caso del progetto “Viaropa” ovvero “via verso l’Europa”¹⁴. Si tratta di un progetto urbano ambizioso con l’obiettivo di ridisegnare la città a partire da un’asse E-O, nel tentativo di elevare Strasburgo al rango di capitale europea. Il progetto si declina secondo quattro grandi assi di sviluppo: la porta ovest, il quartiere della stazione, il quartiere del Wacken e l’asse Etoile/Rhin. Vero *trait d’union* tra i diversi quartieri, il progetto mira a riconsegnare alla città il suo ambiente naturale, l’acqua, offrendo inoltre l’opportunità di trasformare antiche aree industriali e aree dismesse, oltre che realizzare nuove strutture ed attività direttamente legate all’arrivo del TGV Est.

Il progetto “Viaropa”, nello specifico, viene indagato attraverso lo strumento metodologico della morfogenesi urbana, riprendendo le fila dei concetti appena esposti. Attraverso l’osservazione delle forme concrete (“strutture di superficie”), l’obiettivo è quello di stabilire un’ipotesi sulla natura delle forme astratte sottese (“strutture profonde”), così da proporre una lettura e un’interpretazione della sua struttura.

¹⁴ Si veda la scheda di approfondimento “Il progetto Viaropa: da est ad ovest, Strasburgo in movimento”.

4.2.2 La scala intermedia: il tram, “colonna vertebrale” dei progetti urbani a Strasburgo

L'analisi della scala intermedia¹⁵ studia i quartieri e le parti della città di Strasburgo a partire dal progetto della rete tranviaria, che servirà da spunto per le analisi, le riflessioni o le digressioni, non solo perché si tratta di un progetto urbano in sé, ma anche perché si pone come elemento strutturante di un insieme di progetti urbani o azioni nella città. Se può apparire una sopravvalutazione l'idea che la tranvia possa avere una funzione di legante tra i diversi progetti nella città, o ancor più che possa essere un fattore decisivo di integrazione urbana dei progetti, sarebbe al contrario una sottovalutazione se la si concepisse in riferimento alla mera problematica della mobilità e non ad una questione urbana di valore più globale.

221

Ciascun progetto che si andrà ad analizzare riguarda un territorio specifico, ma comunque ognuno di essi interroga la città sulle sue strutture globali o parziali, apparenti o profonde, partecipa cioè alla sua trasformazione, stabilendo in tutti i casi considerati un rapporto diretto od indiretto, prossimo o più distante, con il progetto urbano della tranvia.

Le differenti scale e temporalità che si cercherà di cogliere, si accorderanno con il *fil rouge* delle scale e delle temporalità del progetto della tranvia.

In questi termini, il progetto urbano non è da intendersi semplicemente come un “progetto nella città”, ma soprattutto come un “progetto della città”. Secondo l'équipe di ricerca, parlare di progetti locali o tematici sarebbe insufficiente alla definizione del concetto di progetto urbano. Per essere considerato “urbano”, il progetto deve interrogare la città nelle sue strutture globali o particolari, apparenti o profonde, agendo sulle loro trasformazioni.

Così, il progetto della tranvia di Strasburgo, per esempio, ha potuto e può sempre, rivelarsi o accentuarsi in una presa di coscienza “a posteriori”. Esso è stato dapprima considerato solo come un progetto di trasporto e mobilità. Solo successivamente la realtà dei fatti ha dimostrato il suo carattere urbano.

Questa presa di coscienza ha contribuito alla costruzione delle competenze sul progetto stesso, certamente tecniche, ma in ogni caso improntate sulla costruzione del divenire della città e più precisamente dello spazio urbano. Si tratta di passare, dopo una prima fase di risposta alla formulazione di domande e alla risoluzione di problemi specifici, ad una strategia operativa sullo spazio urbano. Sono qui sottese differenti temporalità tra la prospettiva e l'azione, che si manifestano evidentemente con la presa in considerazione delle scale coinvolte: dalla risoluzione di problematiche puntuali e settoriali alle implicazioni globali del progetto della tranvia o del progetto urbano in generale.

La complessità delle diverse scale del progetto urbano, delle interazioni dei progetti tra loro e delle loro articolazioni nella durata, determinano una difficoltà nell'individuare le temporalità di natura non solo quantitativa, ma anche qualitativa.

¹⁵ Le riflessioni alla scala intermedia dell'agglomerazione di Strasburgo si basano su: Pagand, B. (2006), “Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway” in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser “Echelles et temporalités des projets urbains”*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril.

Tali temporalità si iscrivono all'interno di diversi processi individuando differenti ordini o campi di azioni: "il tempo della politica", con la durata talvolta contraddittoria dei mandati; il "tempo dei progetti" e il "tempo della città"; "il tempo dell'economia", tra logiche di mercato, equilibri finanziari e dimensione pubblica; "il tempo della formulazione" e della "restituzione dello spazio agli usi", nel campo più propriamente urbanistico ed architettonico, senza dimenticare sia la dimensione sociale, con il "tempo dei valori costruiti" e "il tempo dei legami sociali", sia la dimensione culturale e le forme di identificazione (Devillers, 1994). Ciascuno di questi campi determina altrettante modalità connesse con molteplici temporalità, le quali si costruiscono e si sovrappongono le une con le altre secondo una complessa geometria. Chiarire e ridurre la complessità delle logiche che intercorrono tra differenti temporalità sembra così quasi utopistico. Nell'ambito del progetto urbano in senso globale, Marcel Roncayolo definisce così tre temi intrinseci: il "tempo della creazione", il "tempo della negoziazione" e il "tempo degli usi" (Pagand, 2006). Ciascuno di questi tempi varia da un progetto all'altro. A partire dunque dalla definizione del progetto entro queste temporalità principali, è possibile far emergere declinazioni intermedie e secondarie determinate secondo criteri specifici o approcci di varia natura.

Senza voler abbandonare un approccio funzionale delle temporalità, la ricerca si orienta verso un "approccio semiotico" delle stesse.

Lungi dal volersi chiudere in una griglia di lettura troppo rigida e semplificando l'approccio, non si può nascondere l'evidenza della prossimità teorica delle proposizioni di Marcel Roncayolo con la struttura del programma narrativo di Algirdas J. Greimas¹⁶, tanto più se si considera un tempo principale ed indispensabile, ovvero il "tempo della decisione" (o delle decisioni), che definisce un prima e un dopo nel processo del progetto. La segmentazioni dei tempi evenemenziali, che è implicata nella messa in opera dei progetti urbani, permette di far emergere alcune modalità di esistenza semantica distinte: il virtuale, l'attuale e il realizzato, per riprendere le nozioni relative allo schema narrativo di Greimas applicato in architettura da Alain Renier e Albert Levy.

Il "tempo della creazione" ha una significazione ambivalente. Esso può essere quello della gestazione del progetto dopo la "decisione del fare", come sembra richiamare l'enunciato. Esso verrà considerato, in questa sede, sotto il profilo della nascita dell'idea. Occorrerebbe forse parlare di emergenza, piuttosto che di creazione. In tal caso, si parla dunque del "tempo del divenire" che fa emergere, in una certa maniera, il virtuale: il progetto è nel suo volere, nel suo dover fare, il registro è quello dell'intenzione, le competenze sono esplorazioni. La decisione della realizzazione richiama potere e sapere; richiede programmi di studi orientati ad uno scopo preciso; cerca e attualizza la competenza. Da virtuale, il progetto diventa attuale. Diventa invece reale dopo la decisione di attuazione della realizzazione effettiva, della edificazione, dell'azione del fare. Esso si mostra come una performance e diventa allora il "tempo dell'utilizzatore", "il tempo della riconoscenza" o il "tempo della sanzione".

Obiettivo della trattazione è quello di tenere sempre presenti gli elementi di questa trama seguendo l'insieme delle linee della tranvia e di altri progetti ad essa legati.

¹⁶ Si veda la scheda di approfondimento "Lo studio semiotico della narritività: Algirdas J. Greimas".

4.2.2.1 Il tempo della “rinascita”: storia del tram a Strasburgo

A Strasburgo, come in molte altre città francesi, la tranvia si è oggi reinventata¹⁷. Creata nel 1878, la rete della tranvia di Strasburgo non ha smesso di espandersi e ha così offerto alla città la possibilità di crescere di concerto, prima di essere dismessa nel 1960 (Fig. 4.2 e Fig. 4.3).



223

Fig. 4.2 – Il tram trainato dai cavalli



Fig. 4.3 – La tranvia sul Quai des Pêcheurs nel 1930

¹⁷ Si veda la scheda di approfondimento “La rete tranviaria a Strasburgo”.

La scomparsa del tram nel 1960 ha inaugurato una fase molto delicata per la città di Strasburgo, caratterizzata dalla messa in discussione della rete dei trasporti in generale, anche se l'idea di reintrodurre un tram moderno veniva frequentemente riproposta.

In questa occasione emerge il "tempo della reinvenzione" e i dibattiti pubblici lo hanno dimostrato. Strasburgo dà inizio ad un processo di riconquista della città tramite il tram, seguito dal "tempo dell'esitazione". L'idea del tram, di fatto, è già in gestazione in uno studio di pianificazione, elaborato a partire dagli anni '70, su una prospettiva verso il 2010, con un "tempo dell'azione" che si poneva come scadenza il 1985.

Questa è l'occasione per cogliere il "tempo della creazione", dell'elaborazione delle idee ispiratrici della pianificazione.

Michel Messelis, ingegnere del genio civile, direttore degli studi nell'*Agence de Développement et d'Urbanisme de la Région* di Strasburgo e responsabile del polo di competenze "*Ecologie urbaine et réseaux*", il quale ha collaborato a questo progetto di ricerca, parla del passaggio dal virtuale all'astratto: "*Finchè il progetto non è deciso da un'istanza di potere, l'attualizzazione è irrealizzabile, e le prospettive e il progetto sono astratti. È la decisione politica che fa passare dalla carta al cemento*" (Pagand, 2006).

La questione del tempo e del progetto si pone in maniera molto diversa, secondo Messelis: prima della decisione, la questione del tempo è senza valore perché il "tempo della domanda" non è conosciuto o non si conosce in profondità. Quando si pianifica, non esiste una "metrica" del tempo. Prima della decisione, si elabora un'idea all'interno di un sistema, dopo si discute su un oggetto permanente. Quando la decisione "del fare" è presa, essa include scadenze come quella dell'inaugurazione (che appartiene al tempo politico): il tempo assume allora uno spessore intenso, addirittura drammatico. Dopo la decisione e attraverso l'intersezione delle sequenze della gestione, dei piani di adeguamento e di realizzazione, si riconoscono due tempi associati a due scale: il "tempo della risoluzione dei problemi", alla piccola scala, e quelli che restano da risolvere considerando tutto l'insieme della linea. Allora la questione della competenza e della sua acquisizione nell'ambito del progetto diventa permanente. La conoscenza s'inventa, si sviluppa per effetto cumulativo, tanto per i politici quanto per i pianificatori o i tecnici, gli obiettivi tattici (dei pianificatori), utilitaristici (dei tecnici) o "mitologici" (dei politici) cedono il passo ad una strategia "*naturalmente nata dopo la gestazione del progetto*" (Pagand, 2006).

La presenza del tram a Strasburgo per circa ottanta anni ha segnato il territorio urbano e le riflessioni di prospettiva conducono ad antiche tracce cancellate, ma, in un certo modo, sempre presenti quando si tratta di pensare alla mobilità nella città e ad organizzare una politica degli spostamenti attraverso ciò che si chiamano i *Transports Collectifs en Site Propre* (TCSP)¹⁸.

La prospettiva interroga la retrospettiva. Le simulazioni nord-sud riprendono e si calano sull'antica linea sud-Robertsau. Altre sono pensate sia in relazione

¹⁸ Si tratta di un trasporto urbano che chiede in prestito una strada o un spazio che gli sono riservati. Un trasporto urbano non è necessariamente in sito proprio su tutta la lunghezza della linea, ma può esserlo solamente in alcuni porzioni del percorso.

a grandi obiettivi urbani, come quello denominato “asse est-ovest”, oppure in relazione ad importanti operazioni, sia del recente passato che in corso, come in particolare quelle dei quartieri nuovi.

In questa sede, non saranno approfonditi i percorsi che hanno condotto alla scelta politica della *Véhicule automatique léger* (VAL), metropolitana leggera automatica, nel 1983. La dismissione del tram condusse di conseguenza alla ricerca di altre soluzioni, capaci di soddisfare la classe imprenditoriale, di ridurre il caos a vantaggio degli utilizzatori della città ed inoltre permettere di conservare dei grandi spazi da dedicare alla sosta degli utenti dei trasporti pubblici.

A partire dal 1989, con il cambiamento del colore politico del Municipio di Strasburgo, attraverso la vittoria di Catherine Trautmann, si assiste all’abbandono definitivo del progetto VAL e la decisione di costruire una prima linea di tranvia.

I “tempi della competenza” mostrano delle lacune da recuperare nella realizzazione del servizio, nella gestione dei flussi e della mobilità nella città, ma indicano anche il valore spaziale strutturante della rete, il suo ruolo prioritario nella costruzione della città. La realizzazione del progetto mostra, peraltro, il necessario lavoro di complementarità con le altre modalità di trasporto nella città, ivi compresa la valorizzazione del bus e la necessità di pensare alla qualità degli spazi pubblici.

Il “tempo del progetto” si iscrive in una permanenza e in una evidenza indissociabile della strutturazione della rete.

Dopo il 2000, si assiste all’estensione della rete attraverso la creazione ed estensione delle linee B, C, E ed F, e al prolungamento della linea D. Questi ultimi progetti sono comunque coinvolti nel “tempo della sanzione”.

4.2.2.2 Il tempo della “ricorrenza” e il tempo della “permanenza”: dai *Fronts de Neudorf* all’asse est-ovest

I *Fronts de Neudorf* e l’asse est-ovest si inscrivono in un territorio che può essere tipicamente considerato come il supporto di un progetto metropolitano.

Uno dei legami della rete tranviaria con questo territorio e con i suoi progetti è, ad un livello superficiale, quello virtuale dell’accompagnamento del loro sviluppo, e ad un livello più profondo, quello della partecipazione ad una forma di integrazione spaziale.

In effetti, negli studi e nelle presentazioni al pubblico, anche finalizzate alla consultazione, il tram si pone come parte integrante delle visioni di pianificazione spaziale urbana. Esso si iscrive nella configurazione di un grande *boulevard* di quaranta metri di larghezza, partecipando alla costruzione di un paesaggio urbano dove gli elementi qualitativi hanno già dato prova di essere rivelatori di uno spazio pubblico rinnovato e di valore.

I *Fronts de Neudorf*

I *Fronts de Neudorf* corrispondono ad una vasta zona industriale dismessa dell'ordine di duecento ettari circa, situata nel cuore dell'agglomerazione e tangente al limite sud del centro città. Questo territorio, caratterizzato da servitù militari, è stato ampliato verso il 1880, determinando una suddivisione in due della città in via di riconfigurazione e di sviluppo, taglio rafforzato dal sistema del porto e dei suoi canali.

Il declassamento del sistema di fortificazioni e di difesa della città, con la legge del 21 luglio del 1922, determinò di conservare una zona *non aedificandi*, affetta da servitù civili, per la trasformazione in spazi liberi, parchi e giardini (articolo 3 della legge su citata). Tuttavia, la volontà di riqualificazione non ha cessato di manifestarsi in questa epoca per diventare ricorrente, se non permanente (il tempo della "ricorrenza" e il tempo della "permanenza"):

- Nel 1923, Jacques Peirottes, sindaco di Strasburgo, intravede la necessità di realizzare una città-giardino con le dimensioni di una *ville nouvelle* sui *Fronts de Neudorf*. La volontà di trasformare questo territorio si iscrive all'interno del *Plan d'Aménagement, d'Embellissement e d'Extension* (PAEE) della città, elaborato per la municipalità lo stesso anno;

- Nel 1932, il piano dell'architetto Laforgue, prevede di trasformare la parte centrale dell'area in "una rotonda che circonda costruzioni di ogni genere" (Goyer 1999, Pagand 2006). Questo progetto si iscrive in una prospettiva di ampliamento della città integrando i sobborghi sud con un tessuto urbano che si basa su una gerarchizzazione degli spazi pubblici (parchi, boulevards, viali) e sviluppa un piano suddiviso in isolati;

- Il *plan directeur d'urbanisme* di Strasburgo del 1963, si ispira ad un piano dell'architetto Pierre Vivien, e classifica la parte centrale dell'area in una "zona di rinnovo urbano con la vocazione di sostegno e di estensione di un nucleo centrale" verso sud-est. Peraltro e paradossalmente, questo piano concepisce una rete stradale di collegamento veloce, prendendo in prestito i corridoi della cintura verde, accentuando così la rottura tra il centro città e i sobborghi sud;

- Lo *schéma directeur d'aménagement e d'urbanisme de l'agglomération* (SDAU) di Strasburgo, approvato nel 1973, iscrive l'area in una prospettiva di trasformazione. Riconoscendo la situazione eccezionale di questo territorio, prevede di sviluppare, a lungo termine, una "grande operazione terziaria con una funzione dominante centrale o di servizi" (Goyer 1999, Pagand 2006). Questa orientazione del SDAU sarà presa in considerazione nel projet d'agglomeration del 1990;

- Nel 1983 il *plan d'aménagement des Fronts de Neudorf*, prevede di fare del sito "una vetrina di Strasburgo", uno spazio a dominante terziaria e culturale con grandi strutture di influenza regionale ed internazionale;

- Il *projet d'agglomeration* del 21 dicembre 1990, si inquadra in uno scenario nuovo per la città: l'abrogazione della legge del 1922 (con la legge del 5 dicembre del 1990) consente agli attori pubblici di intravedere la possibilità di valorizzare il settore dell'Etoile e di integrarlo nel tessuto urbano, in quanto futuro perno della trasformazione dei *Fronts de Neudorf*.

Tutti i progetti proposti fino al 1990, anno in cui viene redatto il *projet d'agglomération*, sono rimasti, quanto alla realizzazione, allo stadio dell'intenzione, del virtuale. Nell'arco di cinquant'anni è stato realizzato solo l'edificio amministrativo della *Communauté Urbaine de Strasbourg* (CUS) (1973-1976), che risulterà una figura eccezionalmente significativa di una volontà di assicurare il rinnovo e la dinamizzazione di questo territorio, volontà che si affermerà in maniera netta solo dopo il 1989.

La CUS, relativamente alla *place de l'Étoile* progettò di creare un nuovo quartiere con l'obiettivo di conferirgli un "carattere urbano forte, simboleggiato da una concentrazione di immobili", occupati da "funzioni principali" e miste (alloggi, uffici, attrezzature pubbliche, attività commerciali, parcheggi, etc.), nell'obiettivo di occupare una posizione centrale nell'agglomerato; collegare meglio il centro e il sobborgo di Neudorf attraverso la rete tranviaria; fare di questo futuro quartiere, servito da numerosi vie di comunicazione, il fulcro della trasformazione dei *Fronts de Neudorf*, un fronte urbano che collega Strasburgo a Kehl.

La CUS si pose un ordine di problemi di natura spazio-temporale.

Da un punto di vista spaziale, essa si prefissò di agire su differenti scale. Alla scala locale, il progetto doveva creare un quadro costruito e dare vita ad una vita sociale, attraverso la predisposizione di attrezzature per i futuri abitanti. Alla scala dell'agglomerazione, doveva accrescere il settore terziario del centro città, attraverso attrezzature strutturanti che servissero da ossatura allo sviluppo urbano e all'uso di tutti gli abitanti della CUS. Infine, alla scala europea, doveva prevedere locali ad uso ufficio, per attività culturali e attrezzature all'altezza della sua funzione internazionale.

Da un punto di vista temporale, il settore dell'Étoile costituisce la prima tappa della strategia di sviluppo urbano condotto sui *Fronts de Neudorf*, con l'ambizione di prefigurare, a lungo termine, un agglomerato transfrontaliero.

I *Fronts de Neudorf* vanno ad occupare un posto centrale tra le ambizioni portate avanti dalla Trautmann, che si tradussero concretamente con il lancio di un concorso di idee, nel 1991, riguardante la parte centrale dell'area e di un concorso internazionale ad inviti per la *place de l'Étoile*. Il progetto vincitore del primo premio, per il concorso di questa piazza, fu *Projet Gregotti* (Fig. 4.4, Fig. 4.5 e Fig. 4.6), dal nome dell'architetto vincitore, con il quale si intendeva attualizzare quello che sembrava dovere essere allora il nuovo, o vero, progetto instauratore. Il territorio interessato non riguardava l'insieme dei fronti, ma l'attenzione progettuale si focalizzava su un settore specifico, detto dell'Étoile. Diciassette ettari venivano interessati da questo progetto, sotto forma di *Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC)¹⁹. Esso si proponeva di creare un quartiere dotato di un "carattere urbano forte, simboleggiato da una concentrazione di immobili", come dichiarato nelle intenzioni della CUS. In realtà l'analisi delle funzioni previste non mostra, al di fuori della *Cité de la Musique et de la Danse*, inaugurata nel 2006, nulla di così straordinario. Il progetto contestato dai potenziali utilizzatori e dai commercianti, a causa della presenza di un importante centro commerciale, sarà ridotto o rimodulato prima di essere abbandonato del tutto (Pagand 2006).

¹⁹ La *Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC) è una procedura di pianificazione del diritto francese urbanistico istituita dalla legge di orientamento fondiario n. 67-1253 del 30 dicembre 1967 per sostituirsi alla zone à urbaniser en priorité (ZUP), e poi modificata a più riprese. Per metonimia, un ZAC designa anche un habitat urbano che risulta dalla procedura di pianificazione. La ZAC Etoile è stata fondata nel 1991.

Ciò conduce evidentemente ad interrogarsi sul senso del progetto e sul concetto di “forza” chiaramente evocato. In realtà, il progetto non ha dimostrato di avere questa forza. L’assenza di forza di un progetto nella sua fase iniziale, può determinare di conseguenza un’assenza di forza anche nei suoi esiti, ovvero l’assenza di una vera strategia.

228



Fig. 4.4, Fig. 4.5 e Fig. 4.6 – Schizzi di progetto di Vittorio Gregotti per il concorso della place de l’Etoile: planimetria generale (in alto), veduta d’insieme (al centro) e veduta prospettica (in basso)

Nel 2008 è stato inaugurato il complesso commerciale Rivétoile e la *Médiatèque André Malraux*. Oltre ciò, sono stati realizzati: edifici di uffici e di alloggi, gli *Archives départementales* e gli *Archives communautaires*, la *Cité des Sciences*. Relativamente al quartiere Danube, zona centrale della città che beneficia del passaggio del tram, dal marzo 2008, è coinvolto in un processo di costruzione di un éco-quartier, tra il quartiere di Neudorf e l'Esplanade.

Nel dicembre 2010 è stata selezionata una équipe di lavoro (Devillers et Associés, Richter architectes, SOGREAH, COTÉBA, LEA e Philippe Obliger) con il compito di concepire e mettere in pratica il progetto urbano per il sito. Il *Plan Local d'Urbanisme (PLU)*²⁰ definisce, allo stato attuale, il settore dei *Fronts de Neudorf*, "poco integrato al quartiere: la continuità urbana tra i quartieri centrali e Neudorf non è che puntuale e la route du Rhin costituisce un reale taglio all'interno del quartiere" (Fig. 4.7, Fig. 4.8 e Fig. 4.9).



²⁰ Con deliberazione del 13 febbraio 2009, il *Conseil de la Communauté urbaine* ha prescritto la revisione del *Plan d'Occupation des Sols (POS)* di Strasburgo e l'elaborazione di un *Plan Local d'Urbanisme (PLU)*. Esso, attraverso il *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, fornisce un quadro di coerenza all'insieme delle politiche urbane e in particolare ai progetti urbani e alle trasformazioni progettate sul territorio comunale. Gli obiettivi previsti dal PLU sono: raggiungere un'equità sociale; trovare un equilibrio tra i ragionamenti condotti su scala internazionale e le necessità di prossimità, tra sviluppo e conservazione del patrimonio naturale ed urbano; ridurre il consumo di energia così come gli spostamenti.

Fig. 4.7 – Il quartiere di Neudorf a Strasburgo: reti di trasporti collettivi e assi di circolazione esistenti

Le réseau des transports en commun et les circulations actives



Fig. 4.8 – Il quartiere di Neudorf a Strasburgo: localizzazione delle attività commerciali, dei servizi, delle attrezzature e degli spazi verdi

Morphologie bâtie

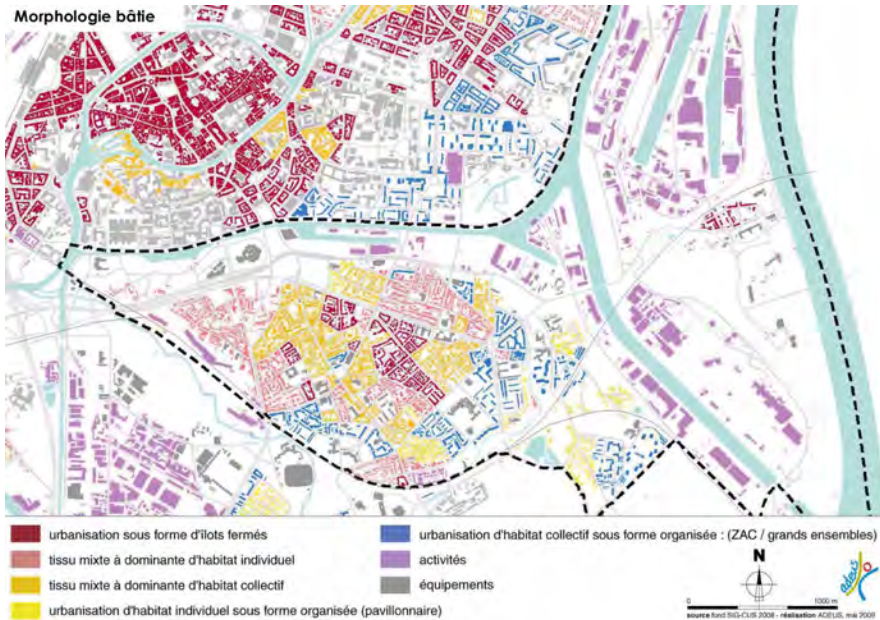


Fig. 4.9 – Il quartiere di Neudorf a Strasburgo: la morfologia del costruito

L'asse est-ovest

I numerosi progetti elaborati da una cinquantina d'anni a questa parte si pongono tutti il proposito di liberarsi dal peso del passato, che per lungo tempo ha paralizzato lo sviluppo dell'asse est-ovest. Si tratta di riconsiderare le rotture urbane e spaziali tra il nord e il sud e tra l'est e l'ovest del territorio, allo scopo di estendere lo sviluppo di Strasburgo e riconquistare lo spazio del Reno. Resta oggi da capire se il sito delle antiche aree *non aedificandi* potrà essere integrato nell'agglomerato e costituire così un vero asse di conformazione, di organizzazione e di sviluppo, da ovest dell'agglomerato (settore di Eckbolsheim) fino alla città di Kehl ad est, passando per la RN4 (strada nazionale che collega Strasburgo a Parigi attraverso Nancy). In questo senso, la scala di riflessione si amplia ancora una volta tanto da un punto di vista spaziale che da un punto di vista temporale.

Il termine "asse" risponde ad una definizione classica²¹.

L'asse est-ovest si sviluppa da Eckbolsheim al Reno e viceversa, per circa undici chilometri. Colonna vertebrale prevista per lo sviluppo urbano di Strasburgo, esso riunisce una parte importante dei grandi progetti presenti e futuri. Aspira alla strutturazione generale della città, alla considerazione degli spazi pubblici e alla pianificazione del paesaggio, dovendo contribuire alla coesione tra questi aspetti. Mette in evidenza e valorizza le aree di dismissione industriale (riserve fondiarie di alcune centinaia di ettari), nel tentativo di inglobarvi i poli delle attività al nord (Schiltigheim) e a sud (Illkirch-Graffenstaden). L'asse est-ovest Strasburgo-Kehl si pone a sud del centro città e si sviluppa verso ovest. Qui di seguito si propone una cernita dei piani più importanti che dal 1941 (Fig. 4.10) ad oggi hanno riflettuto sull'asse est-ovest Strasburgo-Kehl, mostrando le differenze significative apportate nel tempo.

²¹ *"Un asse è una linea immaginaria che riguarda un oggetto, un'idea. Esso può ricoprire un ruolo di relazione o di sviluppo, strutturato per lo più attraverso un elemento dominante, che contribuisce a marcare il suo posizionamento nello spazio. Attraverso il suo tracciato, l'asse definisce un territorio con limiti precisi, introducendo una dimensione temporale di appropriazione e di costituzione per un individuo o una comunità"* (Merlin e Choay, 2000).



Fig. 4.10 – Il piano direttore Strasburgo – Kehl nel 1941

Nel 1967 gli assi stradali occupavano uno spazio dominante. A ovest, la *place de l'Étoile*, punto di congiunzione della rete stradale che serve tutti i sobborghi, diventa un luogo strategico. A est, il *parc du Rhin*²² costituisce il primo grande spazio naturale dell'asse est-ovest, con le sue numerose strutture: un motel, un albergo della gioventù, una piscina poi trasformata in spazio nautico, etc.

Nel 1981 il funzionamento della *place de l'Étoile* si fonda in gran parte sul centro amministrativo, la cui superficie copre un grande perimetro. La parte orientale dell'asse est-ovest è ancora occupata da attività portuali. Nel 1982 sono stati presentati, nel quadro in una decentralizzazione parziale dell'Esposizione Universale parigina del 1989, due progetti concernenti i *Fronts de Neudorf*. La divergenza tra le idee, l'impossibilità di prendere delle decisioni, i diversi mutamenti del quadro politico, etc., hanno provocato l'abbandono, forse definitivo, del progetto urbano, limitato alla pianificazione di qualche strada attorno alla *place de l'Étoile*.

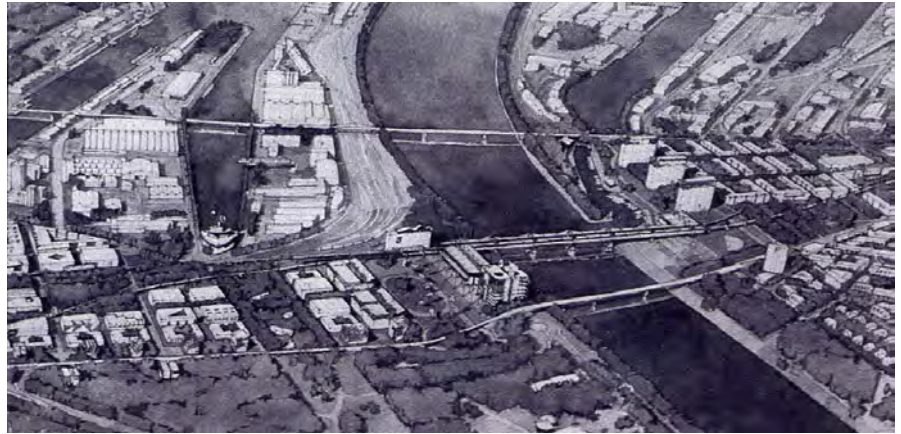
La cooperazione transfrontaliera nascente tra Strasburgo e Kehl si afferma attraverso il lancio di un concorso internazionale di idee (1990-1992), che nasce con l'ambizione di un progetto di sviluppo urbano transfrontaliero basato sull'integrazione europea. Incentrato su un settore di 200 ettari da una parte all'altra del Reno, tra la *place de l'Étoile* e il centro di Kehl, il progetto intende definire un nuovo quartiere urbano, prendendo in considerazione l'intermodalità tra la rete TGV e la sua corrispondente tedesca ICE. Cinque équipes pluridisciplinari furono invitate a sviluppare un'idea di città capace di forzare il destino dell'agglomerato. Così, l'équipe di Yves Lion, propose una "*Ville du Rhin*", città-giardino che valorizzava il paesaggio fluviale, mentre STEG e Associati svilupparono il progetto "*Eurodiscrict Strasbourg-Kehl*", come simbiosi urbana per una metropoli commerciale internazionale. L'équipe SEURA (Fig. 4.11) prevede di completare la città esistente e di costruire un nuovo centro urbano nel *port du Rhin* tra le due città, così come una stazione-ponte TGV/ICE sul Reno. I progetti considerano la RN4 come spina dorsale di una riconquista urbana, a condizione di trasformarla in *boulevard urbain* e di creare così un maggiore spazio pubblico est-ovest che lega i differenti quartieri alla tranvia. SEURA e STEG furono scelti per elaborare un progetto in vista del plan directeur, ma la decisione non ebbe seguito operativo (Tsiomis e Ziegler, 2007).

Nel 1997, il *plan d'aménagement général* dell'asse est-ovest (Fig. 4.12), si pone come strumento obbligato della messa in opera del progetto urbano. Esso riprende i principi generali del concorso del 1991. La trasformazione del sito si basa sulla realizzazione del *Plan d'Aménagement de Zone* (PAZ). Questo piano mette in luce alcuni elementi dominanti: l'acqua e i bacini ridiventano i maggiori protagonisti dell'animazione del sito; i punti di convergenza degli assi di relazione diventano i punti strategici della trasformazione futura; le funzioni terziarie sono garantite nella maggior parte dei settori; la realizzazione di spazi verdi, associata alle operazioni di trasformazione, garantisce un miglioramento dell'aspetto generale del sito.

I *Fronts de Neudorf* rappresentarono un motore dello sviluppo dell'asse est-ovest, a partire dal 1998. Si trattava di mettere in atto una operazione di trasformazione di grande qualità, che si proponga come innovativa offrendo agli abitanti un

²² Il *Jardin des deux rives* nascerà più tardi, grazie ad un concorso internazionale organizzato dalla città di Kehl, la città e la CUS di Strasburgo e il *Land de Bade-Wurtemberg*. Le équipes chiamate in causa dovevano riflettere in relazione a due temi: la trasformazione paesaggistica di un territorio transfrontaliero di 150 ettari, intorno al *Pont de l'Europe* e il concetto e l'organizzazione del festival dell'arte del paesaggio, manifestazione programmata per 6 mesi nel 2004. Il progetto vincitore è stato il "*Parc du temps*" (Fig. 4.15) concepito dagli architetti Agirbas e Wienstoer in collaborazione con gli architetti del paesaggio Rüdiger e Brosk. Il progetto si articola attorno alla darsena sulla sponda francese con diversi collegamenti che abbracciano il quartiere Kommandanieninsel sulla sponda tedesca, così da rendere necessaria la costruzione di una passerella per pedoni e biciclette. Il progetto vincitore della seconda competizione lanciata per la costruzione di questo ponte, è stato quello di Marc Mimram che riprende il principio della passerella parigina di Solferino, dove la questione dell'inondabilità del ponte è regolata grazie ad un sistema di doppi bracci che si congiungono al centro del fiume ("*Un pont entre deux rives*" in *Diagonal*, n. 144, juillet-août 2000).

settore residenziale attrattivo, con l'obiettivo di contrastare la diffusione urbana. Tale operazione deve tener conto, da una parte, dei vincoli del mercato immobiliare e, dall'altra, delle realizzazioni di infrastrutture come il *boulevard du Rhin* sulla RN4 e i nuovi ponti Winston Churchill e Ankara.



233

Fig. 4.11 – SEURA Projet Urbain: vista dell'attraversamento del Reno e della stazione TGV/ICE

PLAN DIRECTEUR / PLANNUNGSLEITLINIE STRASBOURG-KEHL
Etat des propositions long terme, février 1998 / Langfristige Vorschläge, Februar 1998



Fig. 4.12 – Piano direttore Strasbourg – Kehl nel 1998

Nel 2002 di assiste ad una forte densificazione del sito, a dominanza abitativa, lungo il bacino Dusuzeau. Nasce così un nuovo quartiere sui *Fronts de Neudorf*, mentre nuovi spazi culturali e pubblici caratterizzano il resto del sito. La strada del Reno, che ha una vocazione di boulevard urbano, viene delimitata da alberi, con il miglioramento dei servizi grazie al passaggio in senso perpendicolare della tranvia e alla creazione di un nuovo legame nord-sud attraverso il ponte d'Ankara.

Il piano direttore presentato dal comitato di pilotaggio Strasbourg-Kehl nel gennaio 2003 apporta una visione globale all'organizzazione dell'asse, mettendo in evidenza gli elementi strutturanti l'area in oggetto e i suoi principali settori (Fig. 4.13 e Fig. 4.14).

Strasbourg-Kehl : les secteurs de projet

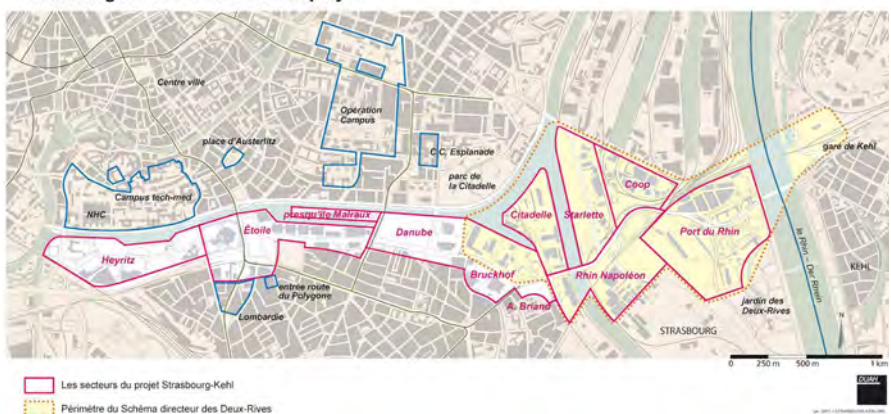


Fig. 4.13 – L'asse Strasbourg-Kehl nel 2006

FNAU - Club Projet Urbain : Journée «Quartiers durables» : visite de l'axe est-ouest - 18 mars 2008



Fig. 4.14 – L'asse Strasbourg-Kehl nel 2008



Fig. 4.15 – Il progetto vincitore per il Jardin des deux rives "Parc du temps" (Agirbas e Wienstoer in collaborazione con Rüdiger e Brosk)

Il piano direttore dell'asse est-ovest (2020-2040) fissa i principi di trasformazione fondamentali che guideranno lo sviluppo dell'asse est-ovest per circa vent'anni, presentando le intenzioni generali e fissando gli orientamenti, e permettendo così di elaborare un "progetto urbano" sull'insieme dell'asse est-ovest. Il piano direttore ha, oggi, come principale obiettivo quello di instaurare una riflessione globale per la "riqualificazione" dell'asse est-ovest, con lo scopo di creare uno spazio urbano omogeneo. Differenti elementi costitutivi dell'asse, in particolare costruzioni di elevata qualità architettonica o capaci di creare dei riferimenti spaziali, dovranno giocare un ruolo significativo in questa riqualificazione. "L'insieme dei principi e degli elementi determinati attraverso l'elaborazione del piano direttore dovrà garantire uno sviluppo equilibrato, coerente e complementare dell'asse est-ovest".

Non è stata ancora approfondita, come verrà fatto in seguito, una critica degli obiettivi o dei principi messi in opera attraverso questo progetto di lungo corso. L'annessione all'asse est-ovest delle operazioni del Wacken (nel settore delle istituzioni europee), ma anche il suo collegamento con settori molto più lontani (Schiltigheim o Illkirch-Graffenstaden) ha fatto emergere una propensione all'accumulo delle operazioni all'interno dell'agglomerato. Ci si chiede se ciò possa conferire all'asse est-ovest una reale funzione strategica strutturante. D'altra parte il progetto interroga numerose scale di articolazione spaziale, ma anche scale strategiche maggiori, come potrebbe essere non solo l'agglomerato, ma anche l'Europa. Ci si chiede allora se il progetto che riguarda Strasbourg-Kelch possa rappresentare adeguatamente il tempo dell'Europa.

Il progetto dell'asse est-ovest non può che basarsi su una logica di riflessione globale, pensata sul lungo termine, tenuto conto della complessità degli obiettivi considerati. La descrizione delle forme di organizzazione, capaci di assicurare la continuità del progetto sul lungo periodo, permette a tutti gli attori di identificare le differenti scale e temporalità, garantendo un termine alle realizzazioni in base agli obiettivi iniziali, al di là delle modificazioni del contesto e degli attori in gioco. La complessità di un progetto urbano è associata dunque alla lunga durata e alla "ricorrenza". La presenza permanente e simultanea di dimensioni, e temporalità associate, del virtuale, dell'attuale e del reale (o formale), potrebbe lasciar intendere che la sua finalità non sarà necessariamente esente di virtualità.

4.2.2.3 Il tempo della "congiunzione": il quartiere di Neuhof

Il "tempo della congiunzione" riveste una particolare importanza, in quanto permette ai progetti di svilupparsi attraverso un supporto reciproco, senza il quale nessuno di essi troverebbe la strada della propria realizzazione, rimanendo di conseguenza bloccati in una condizione virtuale.

La ricerca si basa pertanto sull'esame di un esempio, particolarmente esplicito sotto questo punto di vista. Si tratta di un progetto nel quale il vero sviluppo, trattandosi di un progetto di riqualificazione urbana, non si sarebbe potuto realizzare senza la

congiunzione con i progetti di ampliamento della linea tranviaria, la quale, a sua volta, non avrebbe potuto trovare, se non in questo progetto urbano, sufficienti ragioni per definire il proprio tracciato. Si tratta del grande progetto della città di Neuhof. Ancor più rispetto ad altri progetti, la congiunzione in questo esempio sopperisce alla disgiunzione tra la questione della mobilità e quella dell'urbanità. La logica dei trasporti può lasciare un grande vuoto sull'urbanità: l'esempio proposto dimostra come sia determinata una situazione all'interno della quale le riflessioni sulla tranvia e riflessioni sul quartiere si sono fatte leva reciprocamente. Nel momento iniziale dello sviluppo delle linee B e C della tranvia venne previsto di servire il quartiere di Neuhof, gravato da problematiche sociali. Questo raccordo, che sarebbe dovuto essere favorito, ha ceduto il passo a qualcosa che apparve come una visione politica di rottura, a causa di un'inversione di scelte rispetto al campus universitario. La politica ha cercato di spiegare questa inversione di tendenza con la nascita dell'idea di passare attraverso l'*Esplanade* per raggiungere Neuhof e così sviluppare un nuovo tracciato non previsto, capace di servire sia l'uno che l'altro settore, anche se in due tempi. Altre interpretazioni privilegiavano una motivazione economica, basata sul fatto che la popolazione di Neuhof fosse largamente inferiore rispetto al bacino di utenza del campus universitario, cosicché è apparsa illusoria, in un certo momento, l'idea stessa di far giungere il tram fino quel quartiere. La redditività economica sarebbe dunque stata preferita ad una eventuale redditività sociale.

Vent'anni di interventi pubblici e di mobilitazioni dei residenti non sono bastati per connettere il quartiere di Neuhof alle dinamiche di sviluppo dell'agglomerato. Questo quartiere di circa 20.000 abitanti è situato a meno di cinque chilometri dalla *place de l'Etoile* e concentra più del 60% degli alloggi sociali (il 15% di quelli dell'agglomerato), con una popolazione tra le più fragili dell'agglomerato sia da un punto di vista sociale che economico. Il conseguente isolamento fisico del quartiere accentua la sensazione di isolamento degli abitanti.

Già alla fine degli anni '80 è apparso un primo progetto urbano per trasformare Neuhof in "un quartiere come gli altri", ma non ebbe alcun seguito. Nel 1990 fu approvato un *Grand Projet Urbain*, provvisto di una programmazione finanziaria per un periodo di dieci anni e costruito con la partecipazione degli abitanti, con l'obiettivo di reintegrare il quartiere nella città, dotandolo di strutture adeguate e riqualificando gli edifici. Venne indetto un concorso di architettura su un sito strategico, la *place de Hautefort*, ma la riqualificazione della piazza si attuò solo nel 1994 ad opera della CUS-Habitat, organismo per l'habitat sociale di agglomerazione, con la prospettiva di accogliere la tranvia.

Diventato sito prioritario con il *Contrat de Ville*²³ nel 1995 e zona franca nel 1996, il quartiere Neuhof, dopo un secondo *Contrat de Ville* nel 2000, si iscrive attualmente in un *Grand Projet de Ville* (GPV). Lanciato attraverso il "programma Urban" e con la partecipazione statale, con la condizione di far rientrare la linea del tram nella prima fase di realizzazione (2000-2006), il GPV si trova così nella necessità di risolvere una quantità di problemi accumulati nel tempo: assicurare

²³ Il *contrat de ville* è stato istituito con la legge del 10 luglio 1989 al fine di intervenire sull'habitat, sull'ambiente, sull'educazione, sui trasporti, sulla sicurezza, sulla cultura, sulle strutture sportive e sui servizi sociali. Una circolare del Primo Ministro Lionel Jospin datata 31 dicembre 1998 precisa la definizione di *contrat de ville* e le modalità di organizzazione per il periodo 2000-2006. Si stabilisce che "esso costituisce il quadro per lo Stato, le collettività locali e i loro patneriati, che devono impegnarsi a metterlo in atto, in maniera concertata, le politiche territoriali di sviluppo solidale e di rinnovamento urbano, con l'obiettivo di contrastare il processo di dequalificazione di certe aree delle nostre città". Questi provvedimenti ruotano attorno a quattro obiettivi principali: mantenimento del patto repubblicano, rafforzamento della coesione sociale, mobilitazione per un progetto collettivo e costruzione di un nuovo spazio democratico per gli abitanti. Questa disposizione è stata poi sostituita dal *Contrat urbain de cohésion sociale* (CUCS) per il periodo 2007-2013.

le relazioni con i quartieri vicini e con il centro città; pianificare la rottura dell'isolamento geografico e psicologico; ripensare uno spazio globale, oggi frammentato; sviluppare attività economiche; favorire l'eliminazione della logica di concentrazione delle difficoltà sociali; costituire o ricostituire spazi pubblici di qualità.

Nel 2001 la CUS lanciava una consultazione internazionale. Il progetto era guidato dall'équipe parigina *Atelier Yves Lion* (Fig. 4.16 e Fig. 4.17), con l'obiettivo, da una parte, di effettuare una ricostruzione territoriale che permetta l'insediamento di attività economiche, eliminando la monofunzionalità del quartiere, grazie alla modifica delle trame urbane e alla progettazione degli spazi aperti liberati con le demolizioni, e dall'altra, un riequilibrio sociale del quartiere, attraverso l'offerta di un gran numero di alloggi privati e lo sviluppo del commercio di prossimità. Il progetto di ricomposizione urbana si struttura attorno alla tranvia, con tre fermate distribuite lungo una linea di più di un chilometro e mezzo, attraverso un processo di demolizione di oltre 700 alloggi sociali e la realizzazione di nuove costruzioni e trasformazioni. La tranvia si pone, in tal senso, come lo strumento che consente di mettere in relazione il quartiere con i quartieri limitrofi e con il centro città e che, nello stesso tempo, è capace di supportare la ricomposizione – riqualificazione locale tra le parti del quartiere in un insieme equilibrato.

Nel 2004 l'iter si blocca, poiché il tribunale amministrativo annulla la dichiarazione di pubblica utilità dei lavori, che riprenderanno alla fine del 2005 per essere poi conclusi nel 2007.

Alla scala locale, i principi di pianificazione possono essere schematizzati attraverso alcune parole chiave: asse "storico" per l'avvento del tram; organizzazione dei centri e dei poli di servizio funzionali alle nuove relazioni generate dalla comparsa del tram; definizione di un centro di quartiere (vicino alla fermata Reuss) e di un polo amministrativo; riqualificazione dei margini e delle "frange" della città; diversificazione dell'habitat e soppressione degli alloggi obsoleti; gestione urbana riferita ad una definizione o ridefinizione del dominio pubblico e privato degli usi e della qualità degli spazi pubblici; miglioramento delle strutture pubbliche. Alla scala settoriale delle relazioni inter quartiere, si attua una ridefinizione delle trame viarie.

Alla scala urbana, ma con implicazioni a livello locale, oltre delle funzioni privilegiate collegate all'offerta del tram, il progetto mira ad una "mixité funzionale", basata su una zona franca urbana, e ad una "mixité sociale" dell'habitat, finalizzata a trasformare Neuhof in un "quartiere della città" e non in un quartiere esclusivo.

Uno dei ruoli svolti dal tram è quello quindi di rafforzare la mobilità e gli scambi, riunendo ciò che è separato e ponendosi come colonna vertebrale di un sistema tanto fisico quanto sociale. In un quartiere come quello di Neuhof, oggetto di una serie di infruttuose operazioni urbanistiche caratterizzate da una "temporalità di insuccesso", il progetto urbano deve avere un carattere prioritario per l'agglomerato, deve rafforzare il ruolo e i caratteri del quartiere, deve partecipare alla sua crescita e al suo sviluppo, deve cioè "partecipare alla sua urbanità".



Fig. 4.16 – GPV di Neuhof (Atelier Yves Lion, 2005)
Piano di riqualificazione del quartiere



Fig. 4.17 – GPV di Neuhof (Atelier Yves Lion, 2005)
Vista vicino a Carrefour Reuss, capolinea provvisorio della tranvia nel centro di Reuss

4.2.2.4 Dal tempo dell’“attesa” al tempo del “divenire”: la stazione e il suo quartiere

L’intento della città di Strasburgo e della Regione Alsazia è quello di rendere la velocità accessibile a tutti, realizzando una stazione “cardine” che metta in relazione i comuni della *Communauté urbaine de Strasbourg*, i poli di sviluppo dislocati sull’asse est-ovest e l’insieme del territorio alsaziano. Il concetto di cardine è largamente utilizzato per qualificare il ruolo della stazione e del suo quartiere, oltre che per rappresentare una funzione già rafforzata di fatto dalla comparsa del TGV²⁴ nel 2007. La stazione assume così un ruolo fondamentale nei trasferimenti multimodali, in particolare quelli legati al treno e alla tranvia, oltre che in tutte le altre forme di spostamento classico.

La stazione e il suo quartiere si pongono come uno spazio di transizione non solo tra i settori dell’asse est-ovest in contatto a sud con il centro città e quelli che, sullo stesso asse, si sviluppano più a ovest verso Eckbolsheim, ma anche tra il centro città e i suoi quartieri inadeguatamente collegati. Secondo alcuni osservatori, la questione del settore della stazione si pone, assieme a quelle dell’asse est-ovest e del settore Wacken-Europe, come uno dei tre grandi cantieri urbani di Strasburgo.

Così come quando si è parlato di permanenza o ricorrenza per l’asse est-ovest, l’obiettivo della ricerca è quello di definire la questione del divenire per i progetti del settore stazione.

L’idea del “progetto in divenire” suggerisce una indagine permanente sulla necessità di una costruzione territoriale, che però resta allo stadio virtuale, addirittura astratto, a causa non solo di vincoli tecnici a volte insormontabili, ma anche per l’assenza di chiare soluzioni concettuali per la maggior parte degli attori coinvolti all’interno del processo. Il divenire conduce, peraltro, alla inevitabilità di una soluzione le cui condizioni di emergenza sono a tutt’oggi sconosciute, in relazione sia alle temporalità, sia agli spazi e sia alle scale di riferimento.

²⁴ Con il termine TGV, che deriva da *Train à Grande Vitesse* (treno a grande velocità), viene definita una serie di convogli a trazione elettrica di concezione francese, progettati dalla *Société nationale des chemins de fer français* (SNCF) (Società nazionale delle ferrovie francesi), in collaborazione con la società costruttrice Alstom (GEC-Alsthom). Il primo TGV è entrato in funzione per la prima volta fra Parigi e Lione nel settembre 1981, sfruttando la prima tratta della nuova linea costruita fra Saint-Florentin e Sathonay-Camp, nei pressi di Lione.

²⁵ Si veda la scheda di approfondimento "Il quartiere della stazione di Strasburgo".

²⁶ L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) è una convenzione francese tra comune, EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale), stato, regione e Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), che ha l'obiettivo di riqualificare e di riabilitare quartieri già esistenti. Lo scopo di una OPAH è quello di creare delle condizioni più favorevoli, agevolando gli investitori, i mono-proprietari o i comproprietari negli investimenti per il miglioramento o la ristrutturazione di abitazioni insistenti all'interno di un preciso perimetro.

La procedura OPAH, creata nel 1977, si svolge in tre fasi:

- una fase di diagnosi, con cui vengono censite le disfunzioni del quartiere o degli edifici all'interno di un determinato perimetro: problematiche urbane, fondiarie, sociali, relative allo stato degli edifici e alle condizioni di vita degli abitanti, etc.;
- una fase di studio, attraverso cui vengono proposte le soluzioni da applicare alle disfunzioni rilevate nella fase della diagnosi e con cui si definiscono gli obiettivi qualitativi e quantitativi da attuare nella fase successiva;
- infine l'OPAH propriamente detta, che è avviata per una determinata durata, generalmente compresa tra i tre e i cinque anni, nel corso della quale lo stato (con l'ANAH), il Conseil Régional, il Conseil Général, gli EPCI (a seconda dei casi) e la Ville, erogano aiuti finanziari. Questa fase è affidata ad un organismo esterno, incaricato dell'attuazione e del buon funzionamento dell'operazione.

I primi quartieri che ne hanno beneficiato, nel 1978, sono stati l'Ainay a Lione ed il Krutenau di Strasburgo.

Il "progetto in attesa" può apparire come un caso quasi contrario, in cui il potenziale territoriale o spaziale di un luogo, che si coniughi con le necessità del momento, cioè con un tempo opportuno, non viene preso in considerazione per assicurare uno sviluppo urbano comprensibile, restando ignorato più o meno inconsciamente.

Si sono richiamati questi concetti perché il quartiere della stazione sintetizza le due temporalità di cui sopra, che verranno approfondite, in questa sede, nel senso del "tempo del divenire".

Dopo aver approfondito i caratteri spaziali, temporali e sociali del quartiere²⁵, la trattazione proseguirà con l'obiettivo di chiarire come e perché il quartiere della stazione rimase per tanto tempo in attesa di un progetto, nonostante la sua immediata prossimità con il centro storico della città, e si concluderà con il tentativo di cogliere il rapporto tra le scale e le temporalità. Nello specifico, ci si concentrerà sui tre luoghi che costituiscono il "territorio" della stazione: la stazione stessa, la sua piazza e il suo quartiere, nella convinzione che la comprensione di questo territorio richieda un approfondimento in termini di tempo e di spazio.

Lo spazio nel tempo: un territorio in progetto

Gli sconvolgimenti strutturali e funzionali dell'inizio degli anni '60 non hanno condotto ad una presa di coscienza e, "a fortiori", neanche ad una analisi del quartiere. Ciò corrisponde a quello che si può chiamare "il tempo dell'attesa" del progetto, in questo caso relativo ad un quartiere che appariva e che veniva percepito come un sobborgo o addirittura come una zona malfamata. Il *plan Vivien*, evocato nell'ambito dell'asse est-ovest, ignorava sia la stazione che il suo quartiere. A partire dagli anni '70, si concretizzano alcune opportunità fondiarie grazie alle quali viene avviata una riflessione più globale, consentendo di sviluppare un progetto urbano del quartiere. Caserme, mattatoi e altri elementi scompaiono, lasciando molte aree vuote che vennero recuperate dalla pubblica amministrazione attraverso lo sviluppo di una logica di grandi strutture, volta a "sostituire delle utilità con altre utilità": l'area dei mattatoi destinata ad accogliere un museo; la prigione, l'École Nationale d'Administration (ENA); al posto di un grande parcheggio, l'École Nationale Supérieure d'Architecture; al posto della caserma Barbade, il Conseil Général; la caserma Kageneck trasformata in *Maison de l'Image*.

Il complesso endoregolato nel quartiere, grazie a queste rilevanti operazioni, ha causato un rialzo di mercato e una rivalorizzazione del patrimonio immobiliare.

In questo contesto, a partire dalla fine degli anni '80, si è sviluppato un progetto urbano, nell'ambito della Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)²⁶, in collegamento con i lavori della tranvia e nella prospettiva dell'arrivo del TGV.

La strategia di intervento si articola secondo un triplice obiettivo:

- la pianificazione, guidata da un "quartiere di accoglienza", "porta della città", che si concretizza attraverso la riqualificazione della piazza, associata alla creazione della stazione sotterranea della tranvia, con azioni di pedonalizzazione del quartiere, azioni di miglioramento delle piazze e degli spazi pubblici ed il restauro delle facciate degli edifici;

- la trasformazione del quartiere, di concerto con la popolazione residente e con il recupero delle strutture mancanti nel quartiere, apportando diverse migliorie alla vita quotidiana;

- una pianificazione solidale, basata su diverse componenti del quartiere, ivi comprese le persone che vi transitano.

Il progetto ricerca un equilibrio tra le operazioni che concorrono alla rivalorizzazione del quartiere, ancorandolo al paesaggio globale del centro città ed alla dimensione sociale che dovrà soddisfare le varie necessità dei residenti. La conclusione dell'OPAH segnerà sensibilmente la definizione del progetto, ma non quella del "tempo degli studi". Ogni prospettiva sembra allora scontrarsi con la questione della scala, nella presa in carico di un nuovo progetto di maggior respiro che sia associato alla dimensione del TGV.

Tre luoghi e temporalità

Sul sito della stazione (Fig. 4.18 e Fig. 4.19) si realizzano ininterrottamente trasformazioni dello spazio, in scale differenti, ma è possibile cogliere in maniera più agevole alcune fasi caratteristiche, associate ai tempi dei progetti più significativi e legate a circostanze strutturali e funzionali diverse. All'interno di questo progetto continuo di trasformazione dello spazio nel tempo, è possibile cogliere un certo numero di riferimenti chiave:

- per ciò che concerne la "stazione", dopo la costruzione all'inizio del XX secolo degli edifici della posta da una parte e della guardia daziaria dall'altra, ci si trovava di fronte ad un insieme di edifici complessivamente immutati, fatta eccezione per alcune modifiche interne legate a necessità funzionali. Oggi, il progetto con il quale è stato aggiunto un involucro di vetro, con il quale si inglobano, al fine di proteggerli, i punti di accesso alle interconnessioni della rete, ha trasformato radicalmente una figura secolare.

- per ciò che concerne la "piazza", essa ha subito, in rapporto alle vicissitudini del tempo, una serie di trasformazioni i cui effetti sono facilmente percepibili: apparizione della tranvia, sua scomparsa e riapparizione della stessa rinnovata; efficacia a livello territoriale del bus; presenza trionfante dell'automobile; apparizione, scomparsa e riapparizione della vegetazione; tutti avvenimenti scanditi da fasi di trasformazione della piazza, fino ad arrivare, a partire dalla fine degli anni '70, ad una sua trasformazione volumetrica, attraverso piani interrati, sullo stesso registro della *galerie à l'En-verre* d'accesso alla tranvia, tra la stazione e la piazza.

- per ciò che concerne il "quartiere", il cambiamento della sua natura corrisponde a movimenti che superano il riferimento a progetti di qualsivoglia tipo, ed infatti nessun progetto d'insieme ha mai anticipato, orientato, accompagnato, o anche solo talvolta seguito, le sue spontanee trasformazioni (in relazione, per esempio, al tempo della piazza o a quello della stazione). Si è parlato di un quartiere fortemente caratterizzato dalla concentrazione esoregolata: magazzini, botteghe artigiane, negozi all'ingrosso, tutti situati in prossimità della

stazione, come in tante altre città. L'espansione del trasporto su strada ha dequalificato questo settore, peraltro molto ristretto. La sua vocazione originaria si è esaurita con le correnti degli anni '60, per lasciar posto ad un quartiere popolare sul genere di quello dei sobborghi, oggi in via di gentrificazione. È a partire dall'inizio degli anni '90 che vari progetti e studi, a volte molto numerosi, hanno mostrato un rinnovato interesse per quello che si considerava quasi un margine, o in ogni caso un territorio minore, in depressione, verso il quale né la politica né possibili investitori avevano mai prestato grande attenzione. Questa situazione era talmente evidente che il primo progetto urbano, già ricordato, si poneva come obiettivo quello di elevare il quartiere ad un livello più simile a quello dei quartieri centrali o pericentrici, dotandolo di strutture, sviluppando prassi di riqualificazione (OPAH) o di rinnovamento puntuale, migliorando gli spazi pubblici (le strade in primis) e relazionandolo con la città sia sotto il profilo strutturale che funzionale (tranvia).

La fine degli anni '90 e l'inizio degli anni 2000 mostrano una rinnovata attenzione per il quartiere, percepibile attraverso vari e numerosi studi tematici o di fattibilità (almeno una ventina), senza contare altri studi condotti soprattutto in seno alle università.

In tali proposte non mancano considerazioni sugli effetti della rete tranviaria, anche se essi sono stati, in sostanza, precedenti. E' infatti impossibile non collegarli alla storia del TGV. L'anno 1990 è segnato dalla nascita dell'associazione TGV Est, la quale, avendo concluso i lavori avviati nel 1986 e nel 1999-2000, subentra dopo un momento di grande impulso, in cui i finanziamenti furono prima considerati come acquisiti (1998) e poi messi in discussione, poichè nel 2002 l'intervento era stato declassato a priorità secondaria. Il ritorno del TGV si accompagna oggi ad un progetto di piazza e di stazione, come già accennato. Stranamente, l'attenzione verso il quartiere della stazione sembra ora nuovamente diminuito. La questione di un nuovo quartiere verso ovest è viva, ma resta da sviluppare un grande progetto urbano, con una strategia globale e con la riqualificazione della parte retrostante la stazione.



Fig. 4.18 e Fig. 4.19 – La stazione di Strasburgo: vista dell'esterno (a sinistra) e vista dell'involucro di vetro (a destra)

Elementi sulle temporalità e sulle scale

Finora è stata evidenziata la necessità di guardare le forme urbane in rapporto alle temporalità. Tali forme sono in perpetua trasformazione o, più semplicemente, in modificazione e conoscono il tempo forte nel processo quando sviluppano progetti fondati su molteplici criteri che mettano in evidenza o che influenzino differenti fattori (sociali, politici, economici). Possiamo dunque immaginare un movimento incessante, multiforme, con sequenze che comportano picchi e crolli. Se, attraverso la forma architettonica, possiamo avere l'illusione di fissare, di stabilizzare una forma nello spazio, attraverso la scala urbana (o la forma urbana) questo sguardo risulta improprio, e il tempo si pone in fin dei conti come una quarta coordinata.

Questo approccio, associato ai progetti della stazione, pone la questione di cogliere un fenomeno prima quasi indefinibile, salvo che per certi aspetti. Avviene così che legare il territorio, la città e il quartiere alla questione della tranvia o alla presenza del TGV, per esempio, al fine di tentare di cogliere le reattività reali o mancate, le previsioni e gli effetti indotti, può consentire di fissare dei punti di riferimento, di estrapolare il nostro oggetto dal tempo generale per includerlo nel tempo particolare, al fine di leggerlo in una maniera migliore.

Conoscere i movimenti della trasformazione nel tempo, dunque, all'interno di un movimento permanente, può risolversi solo per selezione ed approssimazione.

Il territorio per la geografia, lo spazio per l'architetto, la composizione urbana per l'urbanista, la stazione, la sua piazza e il suo quartiere, si combinano tutti in una configurazione sintagmatica²⁷.

In tal senso, si indagherà in questa sede sull'ultimo progetto inquadrato nella prospettiva dell'arrivo del TGV, constatando che, dei nostri tre elementi iniziali, soltanto due sembrano oggi essere direttamente coinvolti nelle azioni sullo spazio volte a generare nuove forme: la stazione e la piazza della stazione. La stazione è ornata da una immensa vetrata, con la quale si inglobano le connessioni con la tranvia, la cui copertura non si era invece riusciti a realizzare all'epoca del precedente progetto. La piazza, oggi grande spazio pedonale tra la stazione e il boulevard, si trasforma in un impianto che, da una parte, dovrebbe riuscire a moltiplicare i diversi flussi e, dall'altra, vuole reintegrare gli elementi vegetali, come nelle passate configurazioni del XIX secolo o dell'inizio del XX secolo²⁸. A questa rapida descrizione è possibile far corrispondere una indicazione ridotta soltanto ad aspetti funzionali.

Al di là delle legittime domande sul senso di una figura architettonica contemporanea (la vetrata high-tech) su un edificio classico, o sul disegno della attuale piazza rispetto ai canoni paesaggistici seguiti nel secolo scorso, o ancora sulla dimensione assunta dalla stazione con l'arrivo del TGV Est, emerge in ogni caso, esaminando questi progetti, una temporalità nuova, basata su un concetto di lungo termine, che determina inevitabilmente una visione globale della pianificazione.

In realtà, la questione del lungo termine e la necessità di una visione globale della pianificazione non sono mai state seriamente prese in considerazione, e ci si è nascosti dietro l'ostentazione di operazioni e inchieste pubbliche. Numerose critiche sono state rivolte alla SNCF, responsabile della realizzazione della co-

²⁷ Il "sintagma" è la combinazione di due o più elementi linguistici che costituiscono un'unità sintattica dotata di specifica funzione all'interno della struttura di una frase.

²⁸ Tale posizione è confermata nel documento di indagine pubblica, svolta dal 22 settembre al 24 novembre 2005, intitolato "*Réaménagement de la place de la gare de Strasbourg et restructuration du parking*", in cui viene evocato un progetto con cui si sostituisce all'antica piazza uno spazio fittamente alberato, attraverso un approccio contemporaneo alla natura.

apertura in vetro e dell'operazione della piazza della stazione, per la mancanza di confronto con altri progetti o idee che riguardassero non solo la piazza, ma anche l'intero settore. Restano così ancora aperte alcune questioni sollevate per lungo tempo dopo l'istituzione del TGV, tra cui ad esempio la riqualificazione della parte retrostante la stazione e l'inclusione dei quartieri ovest.

Lo stesso polo multimodale viene fortemente criticato: l'allontanamento dei servizi e delle biglietterie, lo sfruttamento delle parti sotterranee, la piazza con i bus interurbani che vengono mantenuti nel cuore della città, la stazione tram-treno, ma anche la circolazione che taglia in due la nuova piazza, trasformandola in una immensa rotonda, la sua prossimità con la vetrata, le strozzature dei passaggi pedonali, i problemi di circolazione, rappresentano una serie di potenziali verifiche che i tempi della politica non permettono di svolgere, poiché si arriverebbe alla scadenza dei mandati delle amministrazioni con i cantieri in pieno caos. Questa è la debolezza dei tempi della democrazia partecipativa.

Il progetto in divenire

Una proposta varata dall'ADEUS nel 2006, relativa al quartiere della stazione e alla stazione di Strasburgo, ha segnalato la necessità di un concetto integrato su scale differenti. La difficoltà di superare la complessità della questione del retro-stazione, la prevenzione di poco auspicabili involuzioni del suo quartiere, la questione della costituzione di una "porta" di Strasburgo, e ancora l'erezione della città ad una collocazione europea, impongono l'adozione di una strategia globale. La riduzione ad una strategia segmentata mostra i limiti della politica e degli attori particolari a livello locale, prigionieri delle proprie temporalità a discapito di quelle della città.

Tra questi attori sono compresi anche i tecnici, i quali ben sanno come il "divenire" presupponga la raccolta e l'integrazione dei dati sopra richiamati, oltre che la loro interazione all'interno della costruzione di un progetto urbano. Il vero problema si pone per un'altra categoria di attori: i politici. Il tempo fondamentale ed indispensabile per la decisione, come già evidenziato, ambisce in questi casi alla presenza di attori decisionali migliori. Il progetto in divenire attende di essere considerato "il cavallo di battaglia della prossima grande politica visionaria di Strasburgo". Il passo per arrivare a ciò non potrà essere quello di limitarsi ad assumere una decisione, ma dovrà anche creare la temporalità dell'urgenza della stessa, cosa che presuppone il concorso di molteplici attori a livello decisionale.

²⁹ Le riflessioni alla scala locale della piazza e della stazione di Strasburgo si basano su: Dehaynin, C. (2006), "La place de la gare de Strasbourg 1875-2005" in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril.

4.2.3 La scala locale: la piazza della stazione di Strasburgo

In questa terza ed ultima parte della ricerca sulle significazioni temporali del progetto urbano a Strasburgo, si andrà ad analizzare il "tempo del progetto" come rappresentazione simbolica anticipatrice di una trasformazione dello spazio, di una costruzione urbana, di un modo di configurazione della società²⁹.

L'analisi si concentrerà sulla successione delle forme di edificazione elaborate a partire dal 1875 fino ad oggi, con riguardo alla scala locale della piazza della stazione di Strasburgo. Sarà proposta una cernita dei differenti progetti elaborati, e così pure una definizione di progetto architettonico comune a ciascuna delle specifiche edificazioni. Ci si riferirà, per questo motivo, alla concezione sulla quale si fonda la specificità del concetto architettonico dopo il Rinascimento. Secondo questa concezione, il progetto architettonico è uno strumento di "dominio del tempo che scorre, nel caso in cui risponda al soddisfacimento dei bisogni in un determinato momento". È sulla base di questa definizione che si tenterà di circoscrivere una relazione comune tra tutti i progetti, e stessa cosa verrà fatta all'interno di ciascuno di essi. Per ciò che concerne i casi in cui non si disponga di documentazione, che dimostri in quale modo, nelle varie epoche considerate, sono state percepite le scelte fatte, ci si baserà su fonti visive, disegni, foto e incisioni, oltre che su situazioni comparabili, al fine di perfezionare la loro interpretazione.

4.2.3.1 Il tempo nel concetto di progetto architettonico

Ci si riferisce in questo caso alle ricerche sviluppate da Leon Battista Alberti sulla natura e sulla significazione dell'edificazione, viste come discipline autonome fondate sulla sola Ragione. Su quest'ultima si fonda "l'arte di edificare", a partire dal principio secondo il quale l'uomo, non possedendo che l'anima, il corpo ed il tempo, non può appropriarsi dello spazio se non attraverso forme generate da una misurazione dell'anima e del corpo. In questo modo, le forme dello spazio, quando sono adeguate, partecipano all'*"opporsi del passaggio del tempo (...)* e al dilatarsi dell'istante che passa, conferendogli il suo spessore e la sua durata"*"* (Giontella, 2010). Alberti riprende la distinzione vitruviana delle tre qualità, distinguendo la concezione architettonica dagli altri modi di concezione: la necessità, la comodità e il piacere estetico. Egli pone per primo il sistema della necessità, basato sull'ordine della natura e su una condizione di costrizione che restringe la libera scelta sia dal punto di vista della costruzione che del pubblico benessere. Questo livello è integrato dal secondo, quello della comodità, il quale si ricollega al modo particolare con cui gli uomini manifestano i propri desideri. Infine, questo secondo livello è a sua volta integrato dal terzo, che riguarda il piacere provocato dalla bellezza e il suo potere di rendere eterno il presente. L'ordine e l'armonia tra queste tre qualità hanno come obiettivo quello di procurare il piacere e permettere così al tempo di sfuggire dal principio della misurazione. La felice relazione tra questi tre livelli *"fa dell'edificazione l'origine della unione degli uomini in società"* (D'Alfonso, 1986). E' qui invertito, secondo Choay, l'ordine tradizionale, ripreso da molti autori anche successivi all'Alberti, *"per il quale lo stato di società è la condizione preliminare che consente all'architettura di nascere e svilupparsi"* (Choay, 1980).

4.2.3.2 La temporalità delle forme e la temporalità dei desideri

Il limite è, al tempo stesso, la linea che disegna una forma edificata percepita e la conclusione di una concatenazione di intenzioni legate da un nesso di necessità logica. In questo senso, il pensiero rivolto all'edificazione è argomento che rimanda ai limiti delle qualità sopra precisate (necessità, comodità, piacere estetico), con lo scopo di far coincidere i limiti del desiderabile (disegno interno) con i limiti edificati (disegno esterno). Quando, sotto l'influenza di nuove rappresentazioni, i limiti del desiderabile si spostano, si pone conseguentemente la questione della modifica dei limiti edificati. A seconda del tipo di spostamento dei limiti (necessità, comodità o piacere estetico) e del grado di ripristino dei limiti esistenti, gli elementi architettonici principali potranno essere conservati oppure formare oggetto di demolizioni e ricostruzioni. Quando i limiti di una forma esistente sono incoerenti con i limiti del desiderabile, nasce un nuovo progetto. Sullo stesso luogo, il "ritmo dell'urgenza" dei nuovi progetti può essere rivelatore di un conflitto tra i limiti del desiderabile e i limiti esistenti. In questo caso, è necessaria una analisi dell'insieme dei limiti, allo scopo di identificare l'ostacolo che impedisce di far coincidere il limite delle trasformazioni dello spazio con i suoi nuovi disegni. L'analisi deve permettere di distinguere, oltre al ritmo dell'urgenza dei nuovi limiti, il registro della qualità vitruviana al quale si riferisce il limite del desiderabile:

- trasformazione al livello di un registro di qualità: passaggio da una forma ad un'altra influenzato da un cambiamento di contenuto del registro, come per esempio la combinazione, all'interno di una unità di tracciato, di più obiettivi di mobilità: pedoni, vetture, tranvia;
- trasformazione dell'insieme dei registri: passaggio da una forma ad un'altra ispirato dal cambiamento del principio strutturale architettonico. Il nuovo principio architettonico è regolato in modo diverso da quello che lo ha preceduto e coniuga in altra maniera la concatenazione delle idee. Esso organizza in modo diverso le regole con le quali i concetti vengono portati avanti e legati insieme all'interno di una nuova composizione.

4.2.3.3 La composizione urbana come mezzo di dilatare l'istante che passa

In tutti i campi, sia che ci si riferisca alla filosofia, alla psicologia o all'arte di edificare, i piani orizzontali e i piani verticali possiedono qualità esclusive idonee alla comprensione della conoscenza dello spazio e del tempo. Ogni piano si distingue dall'altro, ciascuno di essi è considerato il complemento dell'altro, a condizione che tale complementarità sia frutto di un ragionamento. Quando sono divergenti, essi mostrano la loro reale struttura. Il recepimento dei limiti dei piani orizzontali e verticali passa obbligatoriamente per la loro percezione. Le sensazioni provocate dai piani, orizzontali o verticali che siano, sono ordinate ed interpretate al fine di rappresentarle attraverso l'impressione della loro realtà.

All'interno dei limiti di un piano verticale, ad esempio di una facciata, si può percepire l'orizzontalità dei tagli secondo il loro posizionamento all'interno dell'ordine verticale. Quando osserviamo una serie di facciate, il limite verticale può essere letto attraverso le differenze tra le aperture, i piani, le dimensioni, le proporzioni, ove può prevalere una lettura orizzontale e continua oppure una lettura verticale e particolare.

L'osservazione frontale o laterale del piano orizzontale è subordinata alla lettura, orizzontale o verticale, dei piani verticali. Il piano orizzontale è, allo stesso tempo, difficilmente riconoscibile. Quando si deve osservare meglio un piano orizzontale, al fine di leggerne le discontinuità, è necessario introdurre il piano verticale. Così, attraverso i caratteri complementari dei piani verticali ed orizzontali e la costruzione di un'euritmia, ovvero una proporzione tra il continuo e la presenza singolare, è possibile dimostrare la qualità del tempo, la dilatazione dell'istante che passa.

Principi e metodi della composizione urbana³⁰

La parola "composizione" indica lo studio volto ad organizzare le forme visuali, la costruzione, l'ordine, l'equilibrio e la concatenazione delle parti in vista per formare un tutto. Il termine tecnico "composizione urbana" designa, a partire dal XIX secolo, la rappresentazione in tre dimensioni di una parte della città, con l'intento di ricercare una sua unità e una sua tangibile espressione adeguata al progresso della civiltà.

La volontà di comporre e di rappresentare un insieme urbano attraverso le tre dimensioni, lunghezza, altezza, profondità, nasce dalla preoccupazione di valutare linee, aree e volumi nel tentativo di stabilire un rapporto di corrispondenza e di logica attraverso la percezione dei cittadini. Le regole "sensibili" che guidano il compimento di questo lavoro di composizione sono scelte dall'architetto in base alla loro capacità di rafforzare l'unità dell'insieme. Questa unità è affrontata per mezzo di una ricerca di ordine, di ritmo e di proporzioni.

Quando il cittadino coglie l'unità dell'insieme e l'attenzione alla proporzione formale, si rapporta alle altre sue esperienze e attribuisce una qualità di espressione più o meno alta. L'aspetto espressivo di un edificio è il beneficio più importante del lavoro di composizione. La riflessione sui migliori mezzi di espressione, come la ricerca di forme che possano stimolare lo sguardo e armonizzarsi con le azioni, si pone l'obiettivo di unire il cittadino all'edificio attraverso l'esperienza e l'emozione. Da questo punto di vista, l'ordine visibile è un investimento con cui si supera la semplice misurazione delle azioni del cittadino.

Investire per mezzo di un ordine visibile presuppone che venga superato il distacco tra concezione tecnica e approccio estetico. Questo sorpasso viene realizzato nel XIX secolo, quando la progettazione viene concepita in funzione dell'effetto da provocare sul cittadino. L'architetto fissa ciò che sarà visibile e ciò che rimarrà invisibile, le irregolarità che bisognerà ridurre e quelle alle quali il cittadino dovrà adeguarsi. Il cittadino spettatore costituisce il parametro principale nella ricerca di una struttura dello spazio pubblico come riferimento dell'esplorazione architettonica.

³⁰ Si veda il paragrafo 2.2 "Il dibattito sul tempo delle città e sulla composizione urbana".

La composizione tridimensionale è lo strumento che permette di riflettere sulle qualità spaziali di un luogo; si adatta ai problemi aperti, ai ragionamenti complessi in cui i dati si riferiscono a logiche diverse, come il sentimento estetico e l'efficacia tecnica; consente di raffigurare queste logiche secondo rapporti di pieni e di vuoti, di associare modelli di efficacia e regole estetiche, di legare queste logiche come se fossero i soggetti di una messa in scena unitaria e continua dal punto di vista del cittadino spettatore.

4.2.3.4 Dalla composizione monumentale alla decomposizione funzionale

Al fine di delineare in maniera più precisa i criteri di qualità della piazza della stazione, è importante comprendere le differenze tra le varie trasformazioni che si sono succedute nel tempo, sotto il punto di vista dei loro effetti in riferimento all'uso. Una migliore conoscenza di questi effetti può permettere di fissare meglio il metro per valutare le nuove trasformazioni³¹.

La prima trasformazione della piazza della stazione, risalente al 1883, su progetto di Conrath, è il risultato dell'ambizione imperiale. Direzioni privilegiate, effetti prospettici e composizione urbana sono rivolti a magnificare tanto il potere militare di un paese vincitore (la corte antistante e la *hall*), quanto il nuovo spazio pubblico di fronte alla stazione, strumento di scambio e prosperità (la *hall* e le strade di collegamento). D'altro canto con esse si vuole esaltare il viaggiatore, celebrando solennemente l'arrivo e la partenza.

Le successive trasformazioni della piazza non sono rivolte né ad esaltare l'ambizione imperiale né a gratificare il viaggiatore. Nel 1891, nel 1908 e nel 1932, infatti, la regolazione della circolazione e la moltiplicazione degli scambi fissarono un nuovo modello di trasformazione, fondato sull'incrocio. L'ambizione diventa ora quella di regolare la circolazione delle vetture e della tranvia, ridurre le intersezioni, delimitare i flussi, assicurare la continuità funzionale treno-tranvia. Questo nuovo modello di circolazione, che assoggetta il viaggiatore e il pedone al sistema di circolazione secondo una concezione "meccanicista", si riflette nella trasformazione spaziale della piazza, nella quale la viabilità non è più pensata in funzione della composizione urbana. La svalutazione del piano orizzontale, come effetto della svalutazione del sistema di circolazione, mette in luce la stabilità e la forza del piano verticale. Il piano verticale materializza una composizione, dei ritmi e delle proporzioni che non hanno più corrispondenza con il piano orizzontale. Il primo rappresenta la permanenza della grandezza in una composizione urbana superata, mentre il secondo esprime una nuova concezione dello spazio, secondo la quale lo scambio prevale sull'uso.

Già nel 1932 il progetto della piazza, fondata su ragionamenti che conducevano all'unificazione dei flussi e dei movimenti, riuniva la composizione della piazza della stazione invertendo la subordinazione piano verticale – piano orizzontale.

³¹ Si veda la scheda di approfondimento "La composizione della piazza della stazione a Strasburgo".

4.2.3.5 I progetti che fissano nuovi principi architettonici

All'inizio del XX secolo, gli architetti, sotto l'influenza del gruppo De Stijl³², abbandonarono la sintassi classica del punto di vista prospettico che era stato alla base della sensazione di maestà e di grandezza imperiali. Essi si impegnarono nell'esplorazione di nuove sintassi che si rendevano possibili con la decomposizione parziale o totale del "blocco prospettico". Tale lavoro di decomposizione ha determinato una maggiore libertà di elaborazione dal punto di vista della "necessità, della comodità o della bellezza". Il fatto che un piano sia in rapporto di complementarità rispetto ad altri offre a chi lo progetta la possibilità di più ampie significazioni. La concezione architettonica "moderna" invita a elaborare programmi complessi e in evoluzione, mentre al contrario la prospettiva classica distingueva gli elementi della composizione per celebrare tutto ciò che si adattava a programmi autoritari e chiusi.

Come ha scritto Bruno Zevi ne "Il linguaggio moderno dell'architettura", la composizione architettonica moderna consiste nel "perché". Questo nuovo processo di concezione stabilisce che l'architetto debba interrogarsi sulle ragioni che giustificano un dispositivo spaziale, e così pure interrogarsi sulle ragioni che giustificano una tendenza alla progettazione. La ricerca del "perché" implica innanzitutto il rifiuto ad obbedire a priori a leggi di simmetria e di prospettiva, e in seguito la proposta di nuove ipotesi e la loro verifica (Zevi, 1973).

Questa nuova concezione architettonica permette a chi la impiega di esplorare gli accordi tra la psicologia dell'uso e lo spazio di raccoglimento. La stazione è al centro di più logiche: del viaggiatore, dei servizi, del comfort e della identità. Ciascuna di queste logiche si apre a problemi di comodità, di pratica, di modi di agire complessi. La logica del viaggiatore impone che lo spazio architettonico partecipi a rendere comprensibili le azioni successive, al fine di anticipare e ridurre l'ansia del viaggiatore. La logica dei servizi impone che questi (librerie, ristoranti, negozi, etc.) siano spazializzati secondo un impianto che consente all'utilizzatore di organizzare un proprio piano personale. La logica del comfort e dell'identità impone che la performance dei dispositivi sia coordinata con le identità locali, con l'indipendenza del progetto e con i tragitti dell'utilizzatore. La spazializzazione di queste diverse logiche si basa sullo stesso presupposto, cioè la creatività dell'utilizzatore, la sua abilità ad utilizzare lo spazio così come la sua abilità ad utilizzare il tempo. A partire dal 1883, anno in cui venne inaugurata la stazione di Strasburgo, e fino ai nostri giorni, la moltiplicazione delle esigenze di mobilità dei viaggiatori ha determinato la trasformazione dell'edificio della stazione e della piazza circostante.

Tuttavia, pur se le modifiche della piazza del 1979 non differiscono in maniera così evidente rispetto a quanto previsto dai progetti del 1891 e del 1908, mostrando ancora assenza di continuità tra gli spazi e temporalità diverse tra spazi verdi, circolazione e stazionamento, è comunque a partire da quella data che l'edificio si è trasformato in maniera sostanziale. Già nel 1965 l'architettura

³² *De Stijl* (in olandese, "Lo Stile") è il nome di una rivista fondata a Leida (Olanda) nel 1917 da Theo Van Doesburg e Piet Mondrian. Con esso si indica il gruppo di artisti e architetti che, raccolti intorno alla rivista, diedero vita al movimento del neoplasticismo. La rivista cessò le pubblicazioni nel 1932, l'anno successivo alla morte di Van Doesburg. Le ricerche di questi artisti si applicarono alla definizione di un linguaggio che, libero da ogni vincolo contenutistico e comune a tutte le arti, si risolvesse in un equilibrio puramente visivo, capace di esercitare un'influenza positiva sulla vita sociale; le loro esperienze esercitarono un grandissimo influsso sugli altri movimenti d'avanguardia europei che rappresentano l'anticipazione del Movimento Moderno, in particolare sulle ricerche astratte e sulle sperimentazioni del Bauhaus, nonostante la contrapposizione che si creò con Walter Gropius.

Il movimento esprime il linguaggio della scomposizione quadrimensionale, che nasce già in pittura con la nuova grammatica del cubismo. Rappresenta un superamento dai codici formali del classicismo e teorizza l'asimmetria e la disarmonia, emancipandosi dalla prospettiva, e diviene nello stesso tempo un metodo progettuale e di lettura critica delle opere architettoniche, anche del passato. La tematica neoplastica, nella sua analisi, scava nel profondo di un edificio o di una progettazione, destrutturalizzandoli ed andando a ricercarne le condizioni e le basi creatrici, i caratteri e le essenze di valore. Nel primo numero di *De Stijl* vennero enunciati i principi fondamentali del gruppo e successivamente fu in particolare Van Doesburg a fissare gli ulteriori punti basilari. A riguardo dell'architettura, egli concettualizzò la forma a posteriori, la funzionalità e l'economicità dell'architettura moderna, oltre alla sua relazione dipendente dal tempo e dallo spazio.

originaria degli interni non era più riconoscibile. Le realizzazioni della galleria commerciale e del parcheggio sotterraneo, nel 1979, della stazione della tranvia sotterranea e della *galerie à l'En-verre*, nel 1994, hanno rivoluzionato completamente i rapporti spaziali e di funzionamento della stazione.

Al vertice di questa metamorfosi si possono porre le trasformazioni effettuate in previsione dell'arrivo del TGV EST, inaugurato nel giugno 2007, consistenti nel restauro della facciata della stazione e nella realizzazione del grande involucro in vetro, esempio di abilità tecnica e di audace estetica. Trasformazione accompagnata da un'importante modifica interna dell'edificio della stazione e dalla riqualificazione della piazza, con l'evidente obiettivo di creare un polo di scambio intermodale che privilegi il trasporto in generale e i mezzi di trasporto alternativi, che migliori la piazza della stazione e che crei uno spazio più aperto verso il quartiere e la città³³.

4.3 Conclusioni

È senza dubbio opportuno attribuire a questa ricerca una dimensione politica: non si intende pensare alla temporalità soltanto nella sua dimensione storica, ma anche al tempo della città nell'avvenire del "tempo lungo". Il tempo lungo non è soltanto rappresentato dalla storia e dal presente, ma implica anche la proiezione nell'avvenire delle tracce e delle strutture politiche del presente. Pensare alla dimensione lunga delle temporalità urbane significa pensare all'elaborazione di una politica urbana nel tempo lungo, cioè ad una strategia di sviluppo dello spazio urbano.

Un approccio strategico delle temporalità urbane articola il tempo lungo del progetto urbano (il progettare) e il tempo corto delle pratiche dello spazio urbano (l'abitare): esso costituisce la dimensione politica della mediazione temporale dell'urbanità, nell'espressione delle logiche di potere messe in gioco nella strutturazione delle diverse dimensioni del tempo urbano, dei singoli e della collettività.

Nell'affrontare lo studio delle "significazioni temporali del progetto urbano" a Strasburgo si è proceduto secondo due prospettive temporali complementari: "durata" e "valore". Lo studio delle temporalità ha così permesso di ragionare su tre scale spaziali: la "scala globale", relativa allo spazio dell'agglomerato di Strasburgo, la "scala intermedia", relativa ai quartieri ed alle diverse parti della città, ed infine la "scala locale", relativa alla stazione e alla sua piazza.

La scala globale

È vista come lo studio delle temporalità che si manifestano al livello della scala globale dell'agglomerato di Strasburgo, ed esamina la complessità dei rapporti tra le "strutture spaziali di superficie", relative ai tessuti urbani, e le "strutture spaziali profonde", ordinatrici dell'insieme urbano.

³³ Si veda la scheda di approfondimento "L'accre-scimento della mobilità come motore di trasformazione della stazione e della piazza".

Lo studio delle "strutture spaziali di superficie" è affrontato considerando sia le strutture spaziali interne di Strasburgo che quelle della corona esterna alla città. La grande diversità morfologica delle "strutture di superficie", emersa dalle dettagliate analisi condotte attraverso l'approccio morfogenetico, ha dimostrato che tali strutture sono determinate da qualità posizionali differenziate, generate da fasi di appropriazione e di occupazione dello spazio riferite, come detto, a traiettorie di stabilimento differenziate: il raggruppamento e l'evasione, endoregolati, la concentrazione e la dispersione, esoregolati. La successione temporale di queste fasi di morfogenesi e la combinazione spaziale delle qualità posizionali, legate alle suddette traiettorie, fanno emergere le "strutture spaziali profonde".

Nello specifico, sono emersi due grandi periodi di morfogenesi urbana:

- uno, dal 1848 alla prima guerra mondiale, che comprende tre fasi distinte intercalate nel tempo (concentrazione, evasione e raggruppamento), le quali hanno presidiato alla formazione di una "configurazione di soglia", strutturando in profondità lo spazio dell'agglomerato di Strasburgo;
- l'altro, dal 1950 ai nostri giorni, nel quale la città, ancora fortemente strutturata secondo la "configurazione di soglia", è segnata dallo sviluppo e dall'incremento della diffusione urbana e della periurbanizzazione.

L'esame delle "strutture spaziali profonde" conduce all'elaborazione di un modello spaziale che rappresenta la struttura profonda dell'agglomerato. Essa è organizzata attraverso una struttura astratta, che comporta due gradienti morfogenetici distinti: un gradiente positivo, in direzione SO-NE, e un gradiente negativo, in direzione N-S. Questi due gradienti si incrociano nel cuore di Strasburgo, determinando una configurazione di "soglia". Dopo la "formazione della soglia", lo sviluppo della città nuova si è conformata, in gran parte, ai caratteri posizionali e agli orientamenti differenziati della struttura profonda.

Lo studio della morfogenesi di tali strutture profonde riveste un'importanza particolare per la comprensione dei progetti urbani, poiché esso fa emergere:

- le modalità attraverso le quali tali progetti si inseriscono nella scala globale e nelle temporalità lunghe degli agglomerati urbani;
- quali rapporti di congruenza o incongruenza vengono intrattenuti tra progetti urbani, scala globale e temporalità lunghe;
- quali valutazioni dei progetti possono essere espresse a partire da questa conoscenza e quali possono essere gli apporti nelle forme di concezione rinnovate.

Tale "approccio morfogenetico" è particolarmente appropriato per trattare le questioni relative alle innovazioni tipologiche ed allo sviluppo sostenibile, poiché esse possono assumere tutta la loro portata proprio nei tempi lunghi e nello spazio globale delle strutture urbane profonde.

La scala intermedia

L'analisi della scala intermedia è stata condotta analizzando i diversi quartieri di Strasburgo ed a partire dal progetto della rete tranviaria. Si è segnalato

come ogni progetto analizzato abbia instaurato uno specifico rapporto con il progetto urbano della tranvia, con l'obiettivo di ragionare sul rapporto tra le differenti scale e temporalità dei progetti urbani rispetto alle differenti scale e delle temporalità del progetto della tranvia. Come postulato da Marcel Roncayolo, accanto alle temporalità principali, ovvero il "tempo della creazione", il "tempo della negoziazione" ed il "tempo degli usi", è stato possibile far emergere declinazioni intermedie e secondarie, determinate secondo criteri specifici o approcci di varia natura.

L'evidenza della contiguità teorica tra Roncayolo e Greimas ha quindi orientato la ricerca verso un "approccio semiotico" delle temporalità e ha poi condotto a considerare un tempo principale ed indispensabile, ovvero il "tempo della decisione" (o delle decisioni), che definisce un prima e un dopo nel processo del progetto e che fonda il progetto stesso, inaugura cioè un processo che fino a quel momento era di natura astratta e sistemica per renderlo concreto e operativo. La decisione determina una divisione tra un prima e un dopo, tra un passato e un futuro. Il tempo che la precede e quello che la segue sono di natura totalmente diversa.

Si è notato come, prima della decisione, la questione del tempo sia senza valore, perché il tempo della domanda o non è conosciuto o lo è poco. Dopo la decisione, l'elaborazione avviene all'interno di un sistema. Una volta che la decisione è presa, oltre all'innegabile constatazione che essa determina conseguentemente delle scadenze, dunque un tempo "metrico" o tecnico, essa implica anche il confronto con un oggetto. Nasce dunque la necessità di mettere in evidenza questa decisiva temporalità, quali che siano le scale interessate, ogni qualvolta ci si trovi ad affrontare un progetto urbano.

Nello specifico, è stata considerata una temporalità associata ad una dimensione virtuale, corrispondente ad una fase del progetto inserita nel "volere e dover fare". Il progetto entra, da quel momento, in una temporalità di attualizzazione in cui al volere e al dovere si aggiungono il sapere diretto alla ricerca e la costruzione delle competenze. Infine, esso entra nel formale (alcuni direbbero il reale), attraverso il potere, l'azione del fare, la realizzazione dimostrativa della performance.

Roncayolo evocava dei tempi assimilabili a questi, cioè il tempo della creazione (di natura astratta), quello della negoziazione (comune a tutti gli attori), che costruisce il possibile, e quello degli usi, che conferma o meno la validità della performance.

Michel Lussault, basandosi su Paul Ricoeur³⁴, deduce una logica di articolazione del campo del progetto (Lussault, 1996):

- pre-comprensione delle modalità di azione, cioè dell'operazione considerata;
- rappresentazione della trama o della messa in atto della trasformazione proposta;
- intreccio tra il mondo del progetto e quello dei "non esperti", rappresentato, ad esempio, dai suoi sostenitori, dalle diverse associazioni, dagli utenti.

³⁴ Ricoeur, P. (1991), *"Temps et Récit 1. L'intrigue et le récit historique"*, Paris, Seuil, 1991.

Se si esaminano i progetti dell'asse est-ovest analizzati in precedenza, si ritrovano, sia nella loro fase preparatoria, sia in quella pre-operativa e sia in quella operativa, le tre temporalità che sono state considerate come fondamentali e che sono servite da filo conduttore per questo studio. La temporalità virtuale integra correttamente il preparatorio, l'astratto. Il tempo della creazione o della pre-comprensione delle modalità di azione, ovvero ciò che fonda l'attualizzazione, è assimilabile al pre-operativo, alla messa in atto della trasformazione e alla negoziazione, aspetto della messa in atto che include la ricerca delle competenze.

Infine, il tempo della performance, della realizzazione, riguarda le fasi operative, con la confluenza tra il mondo del progetto e quello dei "non esperti".

Si è cercato di ipotizzare altre forme di temporalità significanti, enunciando tre definizioni fondamentali:

- un tempo della "rinascita", legato, nel caso della tranvia, prima alla sua scomparsa e successivamente alla sua ricomparsa (virtuale) non molto tempo dopo;
- una temporalità associata alla "permanenza" o alla "ricorrenza", nella quale emerge la presenza permanente e simultanea di dimensioni del virtuale, dell'attuale e del reale (o formale), nel caso delle vicende che caratterizzano i *Fronts de Neudorf* e l'asse est-ovest;

- un tempo della "congiunzione", particolarmente importante poichè permette ai diversi progetti di svilupparsi attraverso un supporto reciproco, senza il quale nessuno di essi troverebbe la strada della propria realizzazione, rimanendo così strettamente legati ad uno stato virtuale, come nel caso del quartiere di Neuhof;

- le temporalità dette dell'"attesa" e del "divenire", nelle quali progetti che apparivano per lungo tempo evidenti e necessari sono emersi soltanto tardivamente, mentre altri, nonostante siano considerati essenziali, non riescono a trovare le condizioni della loro attualizzazione, come nel caso della stazione e del suo quartiere.

Questi tempi semantici potrebbero senza dubbio essere moltiplicati con la esplorazione dei progetti ma, al fine di per coglierli meglio, essi sono stati artificiosamente isolati, a causa delle trasversalità dei progetti che li caratterizzano, e guardati sotto l'angolo prioritario di questa raffigurazione. Infatti, tutte queste temporalità, o almeno parte di esse, si ritrovano, più o meno sensibilmente, all'interno dei diversi progetti.

La scala locale

L'analisi condotta alla scala locale sulla piazza della stazione di Strasburgo ha permesso di distinguere due forme principali di temporalità:

- la temporalità delle tattiche di progetto;
- la temporalità delle strategie di progetto.

Dal 1883 ad oggi si sono succeduti vari progetti di trasformazione. La comparazione tra le trasformazioni permette di far emergere le differenze tra le modalità attraverso le quali i progetti sono stati concepiti e gli obiettivi a cui questi miravano. Se colui che concepisce il progetto si applica al miglioramento del quadro di funzionamento (come, ad esempio, la riduzione del numero degli incroci nella piazza), l'ideatore può definirsi un "tattico" ed è asservito al perfezionamento delle *performances* di

un dispositivo esistente; se colui che concepisce il progetto si dedica, invece, alla questione dei rapporti tra il quadro degli usi e il quadro del funzionamento, allora può definirsi uno “stratega”, ovvero il motore dell’innovazione, secondo un senso analogo a quello proposto da Patrice Flichy per l’innovazione tecnica .

Le trasformazioni della piazza del 1891, del 1908 e del 1932 svelano una predisposizione verso la concezione tattica, mentre le trasformazioni del 1883, del 1979, del 1994 e del 2004, svelano una predisposizione strategica. Dal 1891 al 1979 il concetto di trasformazione è dominato da un approccio meccanicista. Dopo questa data è possibile osservare una nuova aspirazione, che vuole considerare lo spazio e le sue qualità sensibili come elementi strutturanti della percezione e della esortazione ad agire. La decisione di allargare lo spazio pubblico nel sottosuolo, adottata al fine di liberare la piazza, si pone così come un orientamento di nuova concezione. Lo sviluppo dell’“appropriazione” e dell’“esperienza emozionale dello spazio” apre alla possibilità di conciliare la composizione architettonica ed urbana esistente con i nuovi quadri di funzionamento e di uso di quegli spazi. Se nel progetto del 1979 il potere propulsore delle percezioni non appare ancora persuasivo, le riflessioni preliminari al concorso del 1990 evidenziano invece la nuova angolazione sotto la quale viene osservato il quadro di riferimento. La qualità dell’uso e di un adeguato funzionamento non sorgerà con il ripristino delle vecchie trasformazioni, ma dalla ricerca di una sintesi tra nuove questioni funzionali e nuove possibilità di uso. L’ambizione è quella di ripristinare il ruolo di luogo di accoglienza, di luogo di arrivo e di luogo di rappresentazione della città, di eliminare il frazionamento dello spazio, di integrare l’insieme delle funzioni di trasporto. La piazza non deve più essere un campo di forza. La qualità dell’uso deve consentire di ripristinare il processo di identificazione attraverso la composizione urbana.

Questa tematica è in rottura con le precedenti. Essa si schiera dalla parte della riproduzione della vita quotidiana, nel tentativo di accordare l’equilibrio tra composizione urbana e *performances* della intermodalità. Azioni ed emozioni devono ridiventare complementari. La piazza deve consentire un “diritto allo sguardo” e un “diritto di accesso”. Viene privilegiata la camminata pedonale, in virtù della sua capacità di mettere in relazione tutte le altre modalità di spostamento e in quanto essa è all’origine della riproposizione del “diritto di accesso” e del “diritto di sguardo”.

Nuove prospettive

Partendo dallo studio che è stato elaborato, è possibile proporre quattro proposizioni che consentano di pensare ad un approccio strategico delle temporalità metropolitane.

1. La prima proposizione consiste nell’integrare il pensiero semiotico negli usi della città. Si tratta di integrare la questione della significazione dell’interpretazione dei tempi della città, per comprendere meglio come gli abitanti possano appropriarsi di questa temporalità durante i loro usi dell’urbanità e come le istituzioni e gli attori della città possano immaginare una pianificazione e una previsione del divenire della città, secondo la loro lettura e la loro interpretazione del presente e del passato.

2. La seconda proposizione consiste nell'elaborare una temporalità della decisione nello spazio urbano. Si tratta di fare in modo che la politica della città si esprima secondo una temporalità appropriata e che, di conseguenza, essa possa partecipare alla comprensibilità della decisione urbana. Comprendere il tempo della decisione significa essere in grado di seguire il procedimento con cui viene presa la decisione, prevedere le difficoltà della sua messa in opera ed essere in grado di fare una valutazione "a posteriori" di questa stessa decisione. È così che l'approccio temporale nella decisione urbana può concorrere all'elaborazione di una metodologia di valutazione di una iniziativa come quella della pianificazione della tranvia.

3. La terza proposizione riguarda l'articolazione della pianificazione delle modalità di spostamento, all'interno di una messa in opera dell'integrazione metropolitana delle periferie (concetto da distinguere rispetto all'avvicinamento funzionale dagli spazi urbani periferici). E' senza dubbio inopportuno pensare alle modalità di spostamento collettivo come se fossero semplici servizi o mere modalità di percorrere lo spazio urbano, ed è invece utile attribuire loro il giusto significato, pensarle cioè come norme di temporalità dell'uso della città e come modi di definire un tempo legittimo, un tempo "normale" della città e delle attività urbane.

4. Infine, una semiotica delle temporalità della città implica l'introduzione del "tempo lungo" e dello "spazio lungo" nella definizione della politica della città: è certamente inappropriato pensare al tempo della città in maniera omogenea, ma, al contrario, occorre pensarlo all'interno di questa fondamentale distinzione. Il "tempo lungo" si fonda sul modo di concepire la città aldilà della sua quotidianità e oltre una suddivisione strettamente istituzionale del tempo politico, e quindi sul modo di interpretare le temporalità, sul ragionare intorno alle dinamiche con cui il tempo della città ha cambiato significato, sia per coloro che la abitano che per coloro che la governano. Il tempo della città, come si può osservare nel caso di operazioni come quella della pianificazione delle risorse del tram, è un tempo che diventa comprensibile solo quando si va oltre il tempo reale del presente, per proiettarsi nel tempo lungo delle trasformazioni dello spazio urbano.

Approfondimenti

4.0 Le significazioni temporali del progetto urbano: il caso di Strasburgo

01. La geografia umana strutturale: il pensiero di Gilles Ritchot

258 A cavallo tra gli anni '70 e gli anni '80, Ritchot comincia ad interessarsi alla geografia umana, ma l'articolo fondatore a partire dal quale Ritchot elabora la "Teoria della forma urbana" è datato 1982. Egli ritiene di poter studiare le morfologie spaziali dell'insediamento umano a partire dalle forme astratte (mancanti) che si concretizzano nello spazio geografico attraverso strutture di posizioni positive (urbane) o negative (rurali). La teoria della forma urbana è definitivamente enunciata e precisata nel 1985 (Ritchot e Felts, 1985). Nel criticare ciò che chiama un "luogo comune ufficiale", secondo il quale l'uomo si dirige direttamente verso le risorse dell'ambiente naturale, Ritchot difende, al contrario, il divieto politico (la proprietà), criticando il rapporto uomo/natura e condizionando le "traiettorie di mobilità".

Critica del rapporto diretto uomo/natura e concetto di "vacuum"

Per Ritchot, contrariamente ai presupposti classici, marxisti o neo-classici, il rapporto uomo/natura non è diretto. Esso è al tempo stesso determinato e definito da un divieto: la proprietà immobiliare. Il divieto di proprietà mediatizza il rapporto uomo/natura organizzando un sistema di discontinuità qualitative nello spazio geografico. Così, l'uomo si distingue dagli altri e, nello stesso tempo, rompe il *continuum* spaziale originale. Questo divieto materializza così il passaggio da un'economia di "predazione" ad un'economia di "produzione". Per ciò che riguarda l'analisi delle cause di questo divieto fondatore, Ritchot si congiunge alle ricerche di sociologi e antropologi come Girard e Levi-Strauss. Egli prende in considerazione un regolamento dei conflitti legati all'appropriazione dell'ecumene (i territori conosciuti ed esplorati dai geografi) attraverso una soluzione violenta, ma decisiva: il sacrificio di un capro espiatorio. Santificato ulteriormente, come un vero martirio, la vittima conferisce al luogo un aspetto sacro. Questo luogo che Ritchot chiama "*vacuum*" è al tempo stesso attraente (perché sacro) e repulsivo (perché vietato). Esso determina delle traiettorie di mobilità e delle posizioni più o meno valorizzate. Così l'ecumene si struttura a partire da esternalità vuote: i "*vacuums*".

Mobilità e posizioni

Per comprendere la logica delle traiettorie, Ritchot distingue due tipi di attori:

- coloro che hanno il controllo della loro propria mobilità, che chiama "nomadi selettivi";
 - coloro che non hanno questo controllo e le cui mobilità sono sottomesse agli ordini dei nomadi selettivi, che chiama "sedentari".
- Così, alle direzioni tradizionali, vanno ad aggiungersi altre traiettorie di mobilità, dette "endo o esoregolate"¹, di qualità differenti a seconda che appartengano ai "nomadi selettivi" o ai "nomadi sedentari".

L'intersezione di queste variabili determina così quattro tipi di traiettorie (Fig. 4.20):

- esoregolate polarizzate / concentrazione;
- endoregolate polarizzate / raggruppamento;
- esoregolate diffuse / dispersione;
- endoregolate diffuse / evasione.

Gli assi "strutturanti" della città sono quelli per i quali le traiettorie sono dominate da uno stesso tipo di regolazione. Gli assi principalmente portatori di traiettorie esoregolate sono qualificati come negativi, in opposizione a quelli positivi principalmente portatori dei traiettorie endoregolate.

Nel lungo tempo storico e alla piccola scala, le quattro fasi si succedono nel seguente modo:

concentrazione/evasione/raggruppamento/dispersione.

Questa spiegazione semplificata della significazione delle mobilità nella geografia umana di Ritchot non rende giustizia all'autore della ricchezza dei suoi concetti, che continuano ancora oggi ad essere analizzati e discussi dai geografi strutturalisti.

¹ Dal greco [endon], che significa "interno", ed [exo], che significa "esterno", e dunque regolate dall'interno o dall'esterno.

Il controllo politico della mobilità

La geografia strutturale propone il concetto di "controllo politico della mobilità" per rispondere alle insufficienze della definizione classica dei generi di vita. Questo concetto permette di distinguere il "nomadismo selettivo" proprio degli attori che controllano la loro mobilità, dalla sedentarietà e dal "nomadismo residuale", caratteristici degli attori in cui la mobilità è controllata dai nomadi selettivi.

L'endoregolazione ed esoregolazione della mobilità non rinviano al potere di essere umano sulla natura o viceversa. L'endoregolazione non è il controllo del suo movimento verso la natura, ma il controllo di una traiettoria verso una posizione politicamente generata, che è correlativa all'esoregolazione delle traiettorie dove si impegnano gli altri attori. L'endoregolazione è dunque il controllo di una traiettoria verso una posizione interdotta ad altri. L'interdizione spaziale è insieme politica. Il concetto strutturale di "controllo politico della mobilità" mette in luce una dimensione insospettata della dinamica interna che genera la differenziazione regionale.

Le regioni culturali non emergono da una trasformazione diretta delle risorse del mondo esteriore. La loro segmentazione procede piuttosto da una strutturazione spaziale in posizioni endoregolate ed esoregolate, le prime appropriate agli attori nomadi selettivi, le seconde attribuite agli attori sedentari e ai nomadi residuali. Questa differenziazione politica di ecumeni precede l'insieme degli scambi economici e delle occupazioni concrete.

La geografia umana strutturale

Le quattro traiettorie di Ritchot conducono, quando sono dominanti, verso strutture di posizioni più o meno valorizzate. Così, la dispersione corrisponde al rurale profondo e l'evasione al rurale dinamico o peri-urbano.

Il raggruppamento conduce all'urbano mentre la concentrazione produce paradossalmente il rurale agglomerato (città del terzo mondo, città di regioni industriali, etc.) o l'urbano svalutato secondo un vocabolario più tradizionale.

Questa costruzione è il frutto della distinzione che Ritchot opera tra forme e forze.

Le forme valorizzano le forze e le forze mobilizzano le forme.

Tra questi livelli (processo/forma concreta) si situa la struttura astratta, sistema di discontinuità qualitative che regola le morfologie concrete (forme).

Qualità delle traiettorie	Direzioni di mobilità	
	Polarizzate	Diffuse
ESOREGOLATE (positive)	CONCENTRAZIONE	DISPERSIONE
ESOREGOLATE (negative)	RAGGRUPPAMENTO	EVASIONE

Fig. 4.20 – Traiettorie e mobilità

02. Le strutture spaziali di superficie: elementi di morfogenesi urbana

L'organizzazione spaziale interna di Strasburgo

La parte a più alta densità di Strasburgo, luogo privilegiato di concentrazione del commercio e delle istituzioni, è senza alcun dubbio l'ellisse insulare centrale (Fig. 4.21), chiaramente delimitata a sud-ovest dal *Ponts Couverts*, a sud e a sud-est dal fiume Ill e a nord-ovest e nord dal *fossé du Faux Rempart*. Su questa isola matriciale che costituisce il centro organizzativo, la cui origine risale alle epoche celtiche e romane¹, sono ancora visibili le trame dei diversi periodi di formazione della città. Osserviamo così due settori facilmente ascrivibili al "raggruppamento". Questi due settori concentrano l'attività turistica e la ricchezza patrimoniale della città: l'uno, a sud-est, dove un tempo abitava la nobiltà francese cattolica e i funzionari dell'amministrazione reale, intorno alla Cattedrale e alla *Place du Château*, così come lungo la *rue Brûlée* e la *rue du Dôme*, dove sono stati costruiti numerosi hôtels; l'altro, a sud-ovest, dove risiedeva la borghesia alsaziana, legata all'*Église réformée*, intorno alla *Place Saint-Thomas* e al *Chapitre* protestante, lungo la *rue des Veaux*, la *Grand rue* e al più lontano quartiere della *Petit France*. Nello spazio compreso tra questi due facoltosi settori e nella parte nord dell'ellisse insulare, si estendeva una volta un quartiere artigiano legato alla "concentrazione". Questo quartiere artigiano era caratterizzato da abitazioni più modeste poste lungo strade strette, le cui tracce risalgono al Medioevo e al XVI secolo. Solo qualche "brandello" sussiste ancora oggi, dopo le distruzioni e le ricomposizioni provocate dalle aperture realizzate nel 1911, per costruire edifici collettivi e grandi negozi (provocando così un "raggruppamento" accresciuto a carico della concentrazione): la *rue du 22 novembre*, la *rue de la divisione Leclerc*, la *Place Kléber* e la *place Broglie* e i loro prolungamenti fino alla *rue de Vieux-Marché-aux-Vins*. Si tratta delle aperture che, nel dispositivo di circolazione indotto dall'attuazione recente della tranvia, sono state chiuse al traffico automobilistico. La pedonalizzazione di una parte crescente di strade intorno alla Cattedrale, alla *place Kléber* e al quartiere della *Petit France* ha generato un nuovo uso più conviviale di questo spazio nel cuore della città.



Fig. 4.21 – Estratto dell'IGN (1:25.000): a colori, l'ellisse insulare della città di Strasburgo

¹ Gli scavi archeologici condotti fino ad ora a Strasburgo non hanno portato al ritrovamento di alcuna traccia modesta di costruzioni all'interno dell'ellisse insulare, precedente alla conquista romana, fatta eccezione per i resti di un altare sacrificale messi in luce nell'area dell'attuale Cattedrale, mentre le rare tracce di edificazioni celtiche ritrovate si situano sulla circonferenza esterna, sotto l'attuale quartiere della stazione. Sembra dunque plausibile pensare che l'ellisse insulare costituisca per i Celti un centro sacro. In seguito, il "castrum" romano fu fondato nel cuore di questo "vacuum" sacro, il foro si sostituì all'altare sacrificale e, più tardi, il primo vescovato prese il posto del forum.

In una prima corona attorno all'ellisse insulare (Fig. 4.22), si estende a nord-est la città tedesca attraversata dalle ricche *avenue des Vosges* e *avenue de la Paix*. La *Neustadt* (città nuova) comprende numerosi immobili borghesi, realizzati in pietra, raggruppati dietro i sontuosi palazzi di *place de la République* e vicino ai giardini *de Contades* e dell'*Orangerie*. Questo quartiere esclusivo, "raggruppamento", si prolunga, ai nostri giorni, verso il Wacken, dove si trovano le istituzioni europee e il nuovo *Hôtel de la Region* ("raggruppamento"), così come per l'antico settore orticoltivo di Robertsau, oggi caratterizzato da opulente ville che ne fanno uno dei luoghi più facoltosi della città ("evasione"). Oggi all'interno di questa prima corona, si trovano, in una prospettiva aperta verso *place de la République* e in contatto col quartiere esclusivo dell'*Orangerie*, il *Palais de l'Université* e i prestigiosi immobili dell'istituzione datati al periodo tedesco ("raggruppamento"). A sud de l'*avenue de la Victoire*, si dispongono gli immobili moderni del nuovo quartiere universitario l'*Esplanade* ("raggruppamento"), poi l'antico sobborgo di Krutenau ("concentrazione") a sud del centro città e, più ad ovest, il grande settore dell'*Hôpital Civil* e il quartiere di Finkwiller ("raggruppamento"), ai quali si sono aggiunte le costruzioni recenti della *Faculté de médecine* e del *Conseil général* del Basso Reno (accrescimento del "raggruppamento"). A nord-ovest dell'ellisse centrale, si è sviluppato il quartiere della stazione e di *Sainte-Aurelie* ("concentrazione") dove, agli immobili modesti e agli antichi laboratori, restano legate diverse attività di servizi e commerciali, caratteristiche degli spazi prossimi alla stazione, che hanno conosciuto tuttavia un certo declino dovuto alla forte concorrenza esercitata dal centro commerciale moderno *des Halles* ("raggruppamento"), situato nel punto di congiunzione di questo quartiere della stazione con la città vecchia.

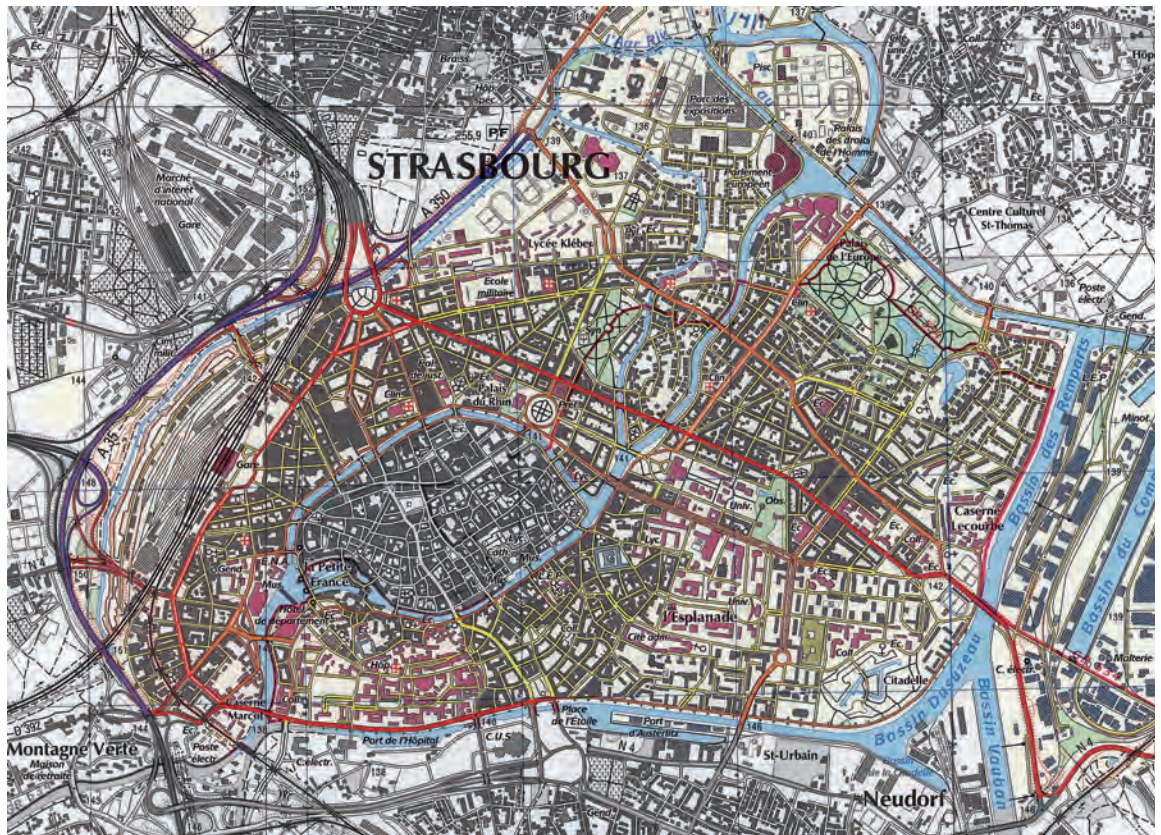


Fig. 4.22 – Estratto dell'IGN (1:25.000): a colori, la prima corona attorno all'ellisse insulare

Al di là di questa prima cintura di quartieri si sono consolidati i sobborghi della città, costituiti progressivamente sulle antiche aree paludose, praterie e foreste, soprattutto a partire dal XIX secolo, spesso intorno a qualche attività industriale o ad alcune strade di circolazione (Fig. 4.23).

A sud, il sobborgo di Neudorf ("concentrazione"), già servito dalla tranvia nel 1895, costituisce un serbatoio di sviluppo urbano che associa attività artigianali e terziarie, così come importanti complessi d'habitat sociale, su una trama urbana eterogenea fatta di immobili e di case individuali di dimensione e aspetto molto variabile. La sua vicinanza col quartiere universitario l'Esplanade al nord ("raggruppamento") ne fa una zona d'estensione attualmente ricercata dalle classi medie (accrescimento del "raggruppamento" a spese della "concentrazione"), malgrado le barriere urbane importanti che lo separano dal centro città, tra cui il canale di congiunzione tra l'Ill e il Reno e questa "no man's land", che ha costituito a tutt'oggi la *place de l'Etoile*. Diversi progetti sono falliti in questo non-luogo della dispersione dopo l'insediamento del centro amministrativo della *Communauté Urbaine de Strasbourg* ("raggruppamento").

A sud di Neudorf, delimitato dalla ferrovia che conduce dalla stazione di Strasburgo a quella di Kehl, si attestano altri tre sobborghi meridionali della città. Il sobborgo di Neuhof ("concentrazione"), antico villaggio esteso fino alla foresta del Reno, è circoscritto da una serie di costruzioni sociali edificate negli anni del dopo guerra e spesso connotato come la periferia difficile dell'agglomerazione. Le "torri" e le "barre" di questo quartiere popolare contrastano con le caratteristiche "da villaggio" di Neuhof e con un altro complesso di habitat sociale che costituisce la città-giardino di Stockfeld ("evasione").

Più a ovest, Meinau ("concentrazione") è un quartiere operaio di immobili e di piccole case individuali associate alle diverse fabbriche, magazzini e laboratori del settore industriale della pianura dei Bouchers. All'inizio degli anni '60, furono costruiti tremila alloggi sociali del grande insieme de la Canardiére (accrescimento della "concentrazione").

Quanto al quartiere Elsau, a ovest di Meinau da cui è separato tramite il canale *du Rhône au Rhin* e dall'autostrada che circonda il cuore di Strasburgo a ovest e a nord, è essenzialmente votato all'habitat sociale ("concentrazione"), situato in prossimità di qualche nucleo di case individuali che preesistevano rispetto al programma lanciato alla fine degli anni '60 ("evasione").

Tra l'ansa dell'Ill che delimita il sobborgo Elsau e la municipalità di Schiltigheim al nord, i quattro quartieri Montagne Verte, Koenigshoffen, Haute Pierre e Cronenburg, compongono la corona dei sobborghi ovest della città.

Il quartiere Montagne Verte, serrato tra due linee ferroviarie, è separato dalla città dall'antico bastione militare della porta di Schirmeck. In questo quartiere, dove confluiscono l'Ill e la Bruche, l'attività è stata per lungo tempo legata all'industria del trasporto fluviale, alla quale si sono aggiunti, all'inizio del XX secolo, laboratori industriali o artigianali e, alla fine degli anni '50, una serie di alloggi sociali sotto forma di case unifamiliari e di edifici collettivi ("concentrazione").

Il quartiere di Koenigshoffen, nato come villaggio lungo la strada romana, è un settore misto di abitazioni operaie e attività industriali come la saponeria, la metallurgia e la tipografia, avente a nord un settore d'habitat sociale con i *grands ensembles*² della città di Honberg e della città di Geroldseck ("concentrazione").

² In Francia il movimento *Habitat Social* è stato fondato nel 1889. I primi organismi che si sono occupati di costruzione di alloggi popolari sono stati creati nel 1919 ed hanno cominciato la costruzione di abitazioni nel periodo fra le due guerre. L'espressione "grand ensemble" appare per la prima volta nel titolo di un articolo dell'urbanista Maurice Rotival nella rivista *l'Architecture d'aujourd'hui*, del giugno del 1935, intitolato appunto "Les grands ensembles". Indica sia una forma degli isolati (le barre e le torri), sia la dimensione degli insediamenti (da oltre 500 fino 1000 alloggi), il finanziamento per la costruzione di alloggi sociali, la localizzazione in banlieue, o nel territorio della municipalità centrale, ma in rottura con il tessuto antico. Rappresentano bene la risposta quantitativa dello stato dirigista entro una cornice di crescita economica e modernizzazione del paese che, fra gli anni '50 e '70, ha affrontato una consistente domanda di alloggi a basso prezzo per operai, soprattutto immigrati, rimpatriati dall'Algeria. Nel 1973, una direttiva del Ministero delle politiche abitative stabilisce che non si dovranno più realizzare forme di urbanizzazione come quelle dei "grands ensembles", poiché espressione e strumento di segregazione sociale (Fourcaut, 2002).

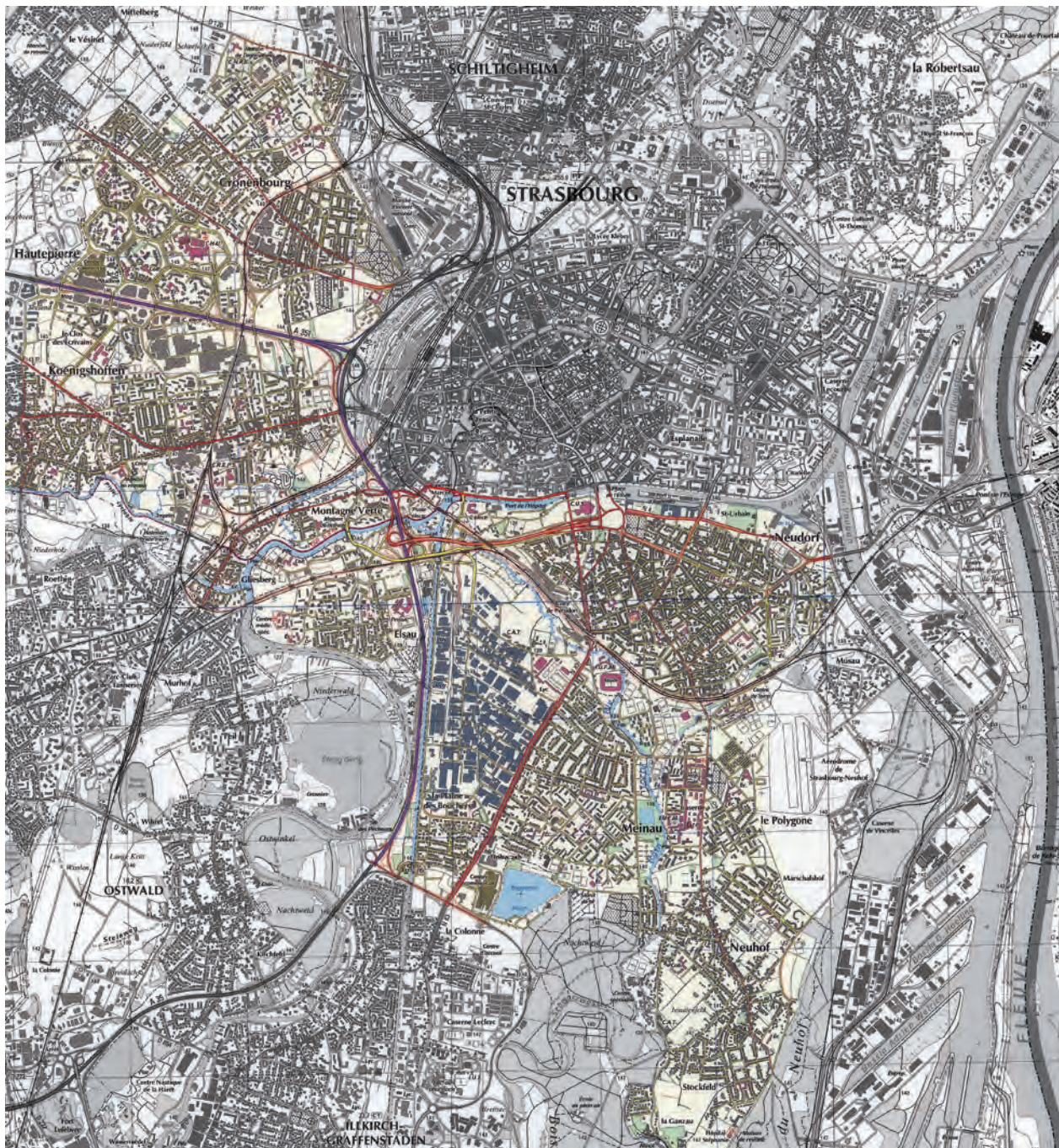


Fig. 4.23 – Estratto dell'IGN (1:25.000): a colori, i sobborghi della città di Strasburgo

Il quartiere di Haute Pierre è stato senza dubbio l'operazione urbanistica di Strasburgo più audace della seconda metà del XX secolo. Pianificato sotto forma di ZUP³ nel 1964, il grand ensemble d'habitat sociale fu concepito per accogliere all'incirca trentamila persone ("concentrazione"), con un dispositivo di spazi interni regolati da moduli riservati alla circolazione pedonale, ai giochi per bambini e alle scuole, mentre la circolazione automobilistica è convogliata lungo la circonferenza dove sono relegate anche le attività commerciali.

Cronenburg, infine, è separato dai bastioni delle antiche fortificazioni, oggi ricoperte dall'autostrada che circonda la città. È un quartiere misto di abitazioni e attività industriali, dominato dalla presenza della fabbrica della birra Kronenbourg, i laboratori dell'amministrazione della *Compagnie des Transports Strasburgoeois* (CTS), il mercato di interesse nazionale, i mattatoi e la stazione delle merci. Immobili d'abitazione collettivi, edificati all'inizio del XX secolo ("concentrazione"), avvicinano una città d'abitazione sociale con più di duemila alloggi ("concentrazione") ad una zona abitata costituita da ville private ("evasione").

La corona esterna di Strasburgo

Alcuni comuni possiedono caratteri urbani affermati ed un'importanza demografica non trascurabile, come i tre comuni del nord: Schiltigheim, Bischheim e Hoenheim, o il comune a sud di Illkirch-Graffenstaden (per i quali la "concentrazione" è nettamente più sviluppata rispetto al "raggruppamento") (Fig. 4.24). Altri sono meno marcati dalla diversità sociale e funzionale e hanno un carattere più residenziale come: Ostwald, Lingolsheim e Ecbolsheim a sud-ovest (qui l'"evasione" si associa alla "concentrazione"). Altri ancora conservano i caratteri tipici del villaggio, come Gispolsheim, Oberschaefolsheim o Eckwersheim (che abbinano "concentrazione" e "dispersione"). Alcuni sono diventati punti di ancoraggio della periurbanizzazione, come Undolsheim, Souffelweyersheim o Wantzenau ("evasione" e "dispersione").

La maggior parte di questi comuni hanno visto la loro popolazione accrescersi nel corso degli ultimi decenni, spesso in modo intenso sotto la spinta della diffusione urbana e della moltiplicazione delle lottizzazioni in piccole ville ("evasione" e soprattutto "dispersione"), mentre la popolazione di Strasburgo, così come quella di Schiltigheim e di Bischheim, rimane costante. La differenza è in certi casi molto evidente: la popolazione di Mundolsheim, per esempio, è cresciuta del 32,5% dal 1975 al 1990, mentre quella di Strasburgo è cresciuta soltanto dello 0,73%.

Dovendo affrontare la crescita demografica dell'agglomerazione, questi comuni periferici si sono trovati nell'obbligo di fornire strutture di accoglienza nei riguardi di popolazioni sempre più numerose, che si spostano nel centro città per lavoro. Da qui è derivato la necessità di un riequilibrio delle risorse finanziarie e una politica dei trasporti tra il comune-centro e la sua periferia. Questo è stato uno degli obiettivi per la creazione della *Communauté Urbaine de Strasbourg*, con il quale si sopperisce a queste disparità e si agevolano i collegamenti centro-periferia attraverso lo sviluppo della rete tranviaria.

Si evidenzia, all'interno di un perimetro in cui la periferia si estenderebbe da Benfeld a Soufflenheim, passando per Barr, Obernai, Mutzig, Wasselonne, Saverne, Schweigger e Haguenau, una zona di crescente integrazione dal punto di vista economico e delle relazioni residenza-lavoro, che patisce di una mancata presa in considerazione delle sue istanze come un insieme, se non solidale, almeno associato. Essa dovrebbe includere, infine, un altro elemento dell'agglomerazione di Strasburgo, Kehl. Dal 1975, questa costituisce un'entità amministrativa che si compone di 11 località al centro dell'Ortenaukreis, la cui popolazione rappresenta quasi la metà del totale. Approfittando della sua posizione di frontiera, il comune ha saputo sviluppare un dispositivo adattato ai flussi commerciali provenienti da Strasburgo e da altri comuni, pur valorizzando il suo tessuto d'attività economiche intorno al porto della città. La necessità di una strategia di sviluppo comune con Strasburgo resta ancora problematica, benché alcuni progetti siano stati realizzati: in particolare il *Jardin Deux Rives* e altri nel quadro dell'operazione denominata "asse est-ovest".

³ La zone à urbaniser en priorité (ZUP), chiamata più precisamente zone à urbaniser par priorité, è una procedura amministrativa di urbanistica operativa utilizzata in Francia tra 1959 e 1967 per rispondere alla domanda crescente di alloggi. Le ZUP erano destinate a permettere la creazione di quartieri nuovi, con i loro alloggi, ma anche le loro attività commerciali e le loro attrezzature. Assumendo la forma dei grands ensembles, hanno contribuito a riassorbire le carenze di alloggio, ma in generale non hanno permesso la creazione di quartieri dinamici. Per metonimia, il termine di ZUP designa anche i quartieri ed i complessi urbani generati da questa procedura di pianificazione.



Fig. 4.24 – Estratto dell'IGN (1:25.000): a colori, la corona esterna della città di Strasburgo

03. Le strutture spaziali profonde: elementi di morfogenesi urbana

La "formazione della soglia"

Per il primo periodo, le analisi storiche permettono di riconoscere tre fasi di morfogenesi distinte dal punto di vista delle traiettorie delle forme di insediamento in gioco: una fase di "concentrazione" (1848-1880) determina l'emergere di una fase di "evasione" (1875-1885), la quale condiziona a sua volta la realizzazione di una fase di "raggruppamento" (1880-1914).

Si può osservare come queste tre fasi siano intercalate nei tempi: l'inizio dell'"evasione" si verifica nel momento in cui la "concentrazione" è ancora in corso; quest'ultima termina nel momento in cui l'"evasione" è ancora in corso di realizzazione; il "raggruppamento" inizia nel momento in cui l'"evasione" è effettiva e prosegue molto dopo la fine di questa.

Iniziata in un'epoca in cui Strasburgo è ancora un comune francese, la fase di "concentrazione" prosegue dopo la conquista alemanna e l'annessione del 1870. Qui s'intercala l'inizio della fase di "evasione". Le traiettorie di stabilimento esoregolate polarizzate dominano la fase di "concentrazione" e si traducono concretamente in una intensa trasformazione delle strutture di trasporto e di produzione, accompagnate da uno sviluppo dei sobborghi raggruppati le abitazioni operaie. A titolo d'esempio, la prima stazione della ferrovia venne edificata sulle paludi situate alle porte dell'antico borgo, verso il nord-ovest. A partire da qui, una linea ferroviaria fu inaugurata nel 1840 per collegare Strasburgo a Bâle. Un'altra venne costruita nel 1852 per collegare Strasburgo a Parigi. Una rete locale fu messa in opera con lo sviluppo delle linee regionali che collegavano Strasburgo a Wissembourg, Haguenau, Saverne et Sélestat (1855-56).

Allo stesso modo, il trasporto fluviale fu migliorato durante la fase di "concentrazione". Il troncone del canale Marne Rhin tra Strasburgo e Nancy fu terminato, permettendo così il trasporto delle merci attraverso battelli a vapore verso Parigi e Lione. Un grande canale fu scavato a sud delle fortificazioni dell'antico borgo per raggiungere il Reno verso nord-est. In tal modo, il lungofiume dell'Ill e lo sbarramento Vauban vennero trasformati.

Da parte loro, le strutture produttive furono impiantate in stretta relazione con le infrastrutture dei trasporti. La riqualificazione del porto del Reno e i nuovi canali determinarono l'impianto di numerosi magazzini, laboratori e manifatture. Nello stesso modo, in relazione con le linee ferroviarie, altre manifatture, laboratori e fabbriche furono edificati attorno ad antichi villaggi della periferia, ad una discreta distanza dal borgo fortificato. Queste strutture produttive attirarono nel loro vicinato un rilevante numero di lavoratori venuti dalle campagne circostanti, assicurando lo sviluppo di sobborghi. L'industria alimentare, le fabbriche di birra, le concerie, i laboratori di confezione e di tipografia, così come le altre fabbriche, polarizzano nel loro vicinato la formazione dei nuclei di abitazioni di operai, soprattutto al nord dell'antico borgo, a Bischheim, Schiltigheim e Cronembourg, così come a sud, con il Neudorf e il comune di Graffenstaden.

Con la conquista tedesca, furono installate una stazione merci a Schiltigheim (1875), grandi laboratori di riparazione della ferrovia a Buschheim (1879) e una stazione di smistamento a Hausbergen. La crescita di questi sobborghi del nord avvenne attraverso lo sviluppo delle lottizzazioni operaie e delle città-giardino. La strada di Bischwiller, che collega tra loro questi sobborghi, divenne un luogo ad alta densità di popolazione, congiungendosi con Strasburgo.

Sempre nel periodo tedesco della fase della "concentrazione", fu pianificata una cintura di dodici fortificazioni al di là dei sobborghi operai, in un raggio di 7 km dall'antico borgo. Le vecchie fortificazioni furono allora distrutte a nord, ad ovest e ad est, ma conservate e anche rinforzate a sud fino alla *Citadelle*. Intorno al 1880, la città industriale si apriva verso una costellazione di sobborghi operai che si densificavano a distanza dall'antico borgo, che risultò così fortemente trasformato. Tra l'antico centro e la periferia dei sobborghi, si poneva una corona di spazi agricoli ancora non coinvolti dall'insediamento, soprattutto a nord e a sud.

La fase di "evasione" si avvia quando la fase di "concentrazione" è ancora in corso, nel momento in cui Strasburgo è sotto la dominazione tedesca. Le traiettorie di insediamento endoregolate diffuse si manifestarono a causa della partenza di numerosi notabili e membri delle grandi famiglie di Strasburgo, i quali lasciarono l'antico borgo per installarsi nelle loro sontuose residenze e nelle ville a sud-ovest a Montagne Verte e a nord-est a Robertsau, così come, in questa stessa direzione

ne, ma più vicino al borgo, intorno ai grandi giardini dell'*Orangerie* e dei *Contades*, già pianificati in piena campagna nel XVIII secolo per la *promenade*. Tali spazi, prima dedicati alla villeggiatura, divennero così, sotto l'effetto dell'evasione, nuovi centri attrattivi che polarizzarono uno sviluppo dei quartieri ricchi. Strasburgo comprendeva oramai nuclei di sobborghi di "concentrazione", nella direzione N-S e nuclei di quartieri di "evasione" in direzione SO-NE.

La "città tedesca"

Dal 1871, Strasburgo fu promossa al rango di capitale del *Reichland*, nell'Alsazia-Lorena dell'impero tedesco guidato dal carismatico Bismark, segnando la fine dell'imperatore Napoleone III. Per Bismark e il suo governo, Strasburgo doveva diventare una città imperiale, certamente industriale, ma anche moderna e germanica. Da qui il progetto di estensione dell'antico borgo, densamente costruito nel cuore dell'agglomerazione, per la trasformazione in una città nuova, che accogliesse tutte le istituzioni degne di una capitale. Questo progetto, applicato grazie ad un decreto del 1880, esordì con l'edificazione di un nuovo muro di cinta intorno agli spazi vuoti da nord-ovest a nord-est, che separavano l'antico nucleo dei sobborghi operai del nord e dei quartieri di "evasione" del nord-est. I giardini dell'*Orangerie* e dei *Contades* furono così inglobati tra le nuove mura che triplicarono la superficie del nucleo centrale. L'operazione non aveva rilievo dal punto di vista della difesa militare, assicurata dalla cintura di bastioni realizzati precedentemente nella fase di "concentrazione". L'operazione è "urbana" e rappresenta l'esercizio del diritto di proprietà per l'appropriazione e la lottizzazione del suolo. Lo spazio vuoto circoscrive e valorizza la nuova cintura, destinata essenzialmente ai funzionari, agli universitari e ai dignitari tedeschi che si raggruppavano oramai a Strasburgo. Dal 1870 al 1914, la città passò da 70.000 a 180.000 abitanti.

Nella sezione nord-est dello spazio circoscritto, il "raggruppamento" si tradusse nella realizzazione di diversi edifici pubblici e di importanti istituzioni intorno all'attuale *place de la République*, legati agli edifici della nuova Università dal tracciato di una grande prospettiva. Intorno ai giardini dell'*Orangerie* e dei *Contades*, le lottizzazioni in piccole ville d'"evasione" si trovavano presso immobili collettivi di "raggruppamento". Grandi *avenues* furono così tracciate e delimitate da tali immobili collettivi, dove regnava la proprietà privata. Si sviluppò così un quartiere esclusivo, abbinando l'"evasione" e il "raggruppamento" e consolidando la concretizzazione del gradiente positivo SO-NE.

Nella sezione nord-ovest dello spazio circoscritto, la situazione era tutt'altra. L'antico nucleo di "concentrazione" del *Faubourg National* fu mantenuto, densificato e limitato dalla traccia dei *boulevards* di Nancy e di Metz, delimitati da immobili collettivi affetti dal "raggruppamento" e dall'appropriazione selettiva. L'insieme del settore diventò allora un quartiere artigiano che abbinava numerose posizioni di "concentrazione" (piccoli immobili e laboratori lungo le vie secondarie) e posizioni di "raggruppamento" (grandi immobili collettivi dove regnava la proprietà privata, lungo le *avenues* principali). Benchè questo quartiere artigiano abbia subito numerose trasformazioni nel corso del tempo, è sorprendente constatare come abbia conservato, più o meno fino ai nostri giorni, questo accostamento della "concentrazione esoregolata" e del "raggruppamento endoregolato".

Peraltro, nel 1883, gli edifici della stazione furono demoliti e la stazione fu spostata verso ovest, su un sito prima occupato da caserme militari, in prossimità del *Faubourg National*. Il complesso della rete ferroviaria fu annesso alla nuova stazione tedesca e un'altra linea della ferrovia fu aggiunta per collegare Strasburgo a Berlino. È importante notare che questo cambiamento di posizione e questa trasformazione non furono insignificanti. La composizione architettonica della stazione s'ispirava ai modelli del palazzo. Essa si apriva su una vasta piazza semi-circolare delimitata da prestigiosi *hôtels*, integrata nella rete dei grandi *boulevards* dove si determinava il "raggruppamento endoregolato" e da cui partivano tre strade "a zampa d'oca", componendo altrettante prospettive in direzione del cuore di Strasburgo. Oltre che semplice infrastruttura di trasporto che esercitava una funzione d'utilità e dove la trasformazione si svolgeva generalmente in una fase di "concentrazione", si trattava più verosimilmente di un'edificazione monumentale, legata ad una fase di "raggruppamento" e che esercitava una funzione simbolica legata all'affermazione di valori identitari fortemente pregnanti.

Uno spazio di progetti

Così, dagli anni '50 fino alla fine degli anni '70, si interpongono due fasi di "evasione endoregolata" e di "concentrazione esoregolata" che hanno generato edificazioni distinte localizzate lungo i prolungamenti dei gradienti positivi e negativi: le classi medie superiori si sono principalmente insediate nelle lussuose ville di Lingsheim a sud-ovest e di Robertsau a nord-est; i gruppi sociali più poveri, con numerosi cittadini immigrati, si sono stabiliti nei *grands ensembles* di abitazioni sociali edificate nei sobborghi meridionali (Neudorf, Neuhoof, Meinau e Elkasau) e settentrionali (Koenighoffen, HautePierre, Cronenburg, Schiltigheim, Bischheim e Hoenheim).

268

Dopo l'inizio degli anni '80, tuttavia, la situazione è cambiata. Si può rilevare un considerevole accrescimento del valore fondiario ed immobiliare, riguardante ormai tutti i quartieri dell'agglomerato ad alta densità di edificazione. Questo valore è ancora più elevato all'interno dell'ellisse insulare, nei quartieri esclusivi ad essa prossimi, nel settore caratterizzato dalle ville d'"evasione", strutturate lungo il gradiente SO-NE, ma un aumento non trascurabile riguarda anche i quartieri artigiani e i sobborghi operai localizzati nell'area di influenza del gradiente negativo, dove la gentrificazione¹ fu iniziata soprattutto nel quartiere della stazione di certi settori di Neudorf e di Schiltigheim. Questo accrescimento dei valori fondiari ed immobiliari ha provocato l'avvio di una fase inedita di "dispersione esoregolata", in cui famiglie a basso reddito e addirittura i membri delle classi medie, non avendo più i mezzi per abitare a Strasburgo, si trovano costretti a trasferirsi in lottizzazioni di piccole case unifamiliari che proliferavano in tutti i comuni della prossima e lontana periferia. È il caso questo di fenomeni meglio conosciuti come "diffusione urbana" e "periurbanizzazione".

Nel corso di questa fase, che si protrae ancora fino ai nostri giorni, le residenze si sono spostate sempre più lontano, verso la campagna. Per esempio, la popolazione di Erstein è accresciuta del 16% dal 1980 al 1990, quella di Benfeld del 17%, quella di Wasselonne del 18%, quella di Brumath del 19%, quella di Molsheim del 20%, quella di Obernai del 22%, quella di Truchtersheim non meno del 41%. Questa dispersione verso i comuni rurali ha largamente contribuito alla presa di coscienza di una nuova realtà: quella di una "regione urbana" i cui limiti si avvicinano a quelli del *Département*.

¹ La gentrificazione è un processo secondo il quale i decadenti quartieri operai del centro cittadino vengono recuperati attraverso la partecipazione di capitale privato. Alla ristrutturazione degli immobili ed alla riqualificazione delle aree in oggetto segue l'insediamento di un nuovo tipo di inquilini *middle class*, la nuova gentry appunto. Gli originari abitanti vengono "rimossi" (sia in senso lato che letterale) e destinati a zone più periferiche. Questo processo si riferisce alla ristrutturazione globale delle relazioni socio-spaziali attraverso nuove modalità d'investimento. La gentrificazione presuppone una deindustrializzazione delle aree centrali che vengono occupate da membri della classe media e sviluppate come aree turistiche e di consumo culturale.

04. Il progetto Viaropa: da est ad ovest, Strasburgo in movimento

Che cos'è Viaropa

Iniziato a partire dal 2001, Viaropa è un progetto urbano ambizioso, vero *trait d'union* tra i diversi quartieri che aprono la città ad un ambiente naturale eccezionale: l'acqua, i canali, il Reno. Inoltre, esso offre l'opportunità di trasformare antiche aree industriali e aree dismesse che apparivano fino ad allora come "ferite" nel paesaggio. Con Viaropa, Strasburgo si assicura uno sviluppo armonioso, fondato sulla realizzazione di nuove strutture come spazi di vita e del tempo libero, in modo da favorire l'incontro tra i suoi abitanti. Intere parti della città sono allo stesso modo trasformate per realizzare attività commerciali, per la costruzione di immobili ad uso abitativo, per la realizzazione di strutture dedicate al tempo libero e alla vita culturale, o ancora per la creazione di attività di natura economica legate all'arrivo del TGV Est Européen (Fig. 4.25 e Fig. 4.26).

269



Fig. 4.25 – Il progetto Viaropa

All'estremità ovest della Viaropa, in prossimità del quartiere di Hautepierre, si trova lo Zénith Europe. Questa sala per gli spettacoli, concepita su un progetto di Massimiliano Fuksas per accogliere i più grandi artisti internazionali, caratterizzata da un'architettura contemporanea, con la sua tela arancione e le sue ellissi decentrate, costituisce un gesto architettonico di grande audacia. Formidabile carta vincente per lo sviluppo culturale ed economico di Strasburgo e della sua Regione, lo Zénith Europe ricopre un ruolo fondamentale per l'accoglienza di congressi e manifestazioni di livello mondiale. Viaropa ingloba, alle porte di Strasburgo, un progetto ad oggi già concluso: la ristrutturazione della stazione TGV, la cui facciata è stata chiusa da un'immensa vetrata, e la sua conversione in polo multimodale. Oltre a ciò, la municipalità ha realizzato il restauro delle sale dell'Aubette (palazzo neoclassico costruito nel 1778, che costituiva in origine un corpo di guardia, diventato poi conservatorio di musica e oggi sede di boutiques e ristoranti), decorate da Arp, Tautberg e Van Doesburg, che ha guadagnato l'appellativo di "Cappella Sistina dell'arte moderna". Infine, è stato realizzato l'abbellimento degli spazi pubblici e nello specifico della place Kléber, una delle più importanti piazze di Strasburgo.

Sede delle istituzioni europee, il settore detto "Wacken" si arricchisce con l'estensione del *Conseil de l'Europe*, la costruzione della *Pharmacopée européenne*, sede della regione Alsazia, il prolungamento della tranvia fino al *Palais des droits de l'Homme*. Tra la *place de l'Etoile*, ormai trasformata in parco paesaggistico e la *Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Danube*, all'imboccatura del nuovo ponte Churchill, a metà strada tra Neudorf, l'Esplanade e le sue università, prende forma un nuovo quartiere: l'*Archipel Cultural*. Nel suo centro si trova la *Presqu'île Malraux*, mentre tutto intorno si distribuiscono la *Cité de la Musique et de la Danse*, il *Vaisseau*, il complesso cinematografico, gli archivi della comunità urbana e dipartimentali e la *Grande Bibliothèque Médiathèque*, oltre al centro commerciale *Rivétoile* con i suoi negozi e ristoranti lungo il fiume. L'insieme forma un nuovo quartiere con architetture contemporanee, principalmente dedicato al tempo libero e alla cultura. Gli spostamenti dolci ed in particolare l'uso della bicicletta sono prioritari grazie alle numerose passerelle e ponti. In prossimità dell'*Archipel Cultural*, il centro commerciale *Rivétoile*, l'isolato di Danube, ma anche le rive del bacino Vauban e le aree di Starlette, offrono un gran numero di superfici destinate alla costruzione di piccoli immobili d'abitazione e per l'insediamento di uffici e di servizi. L'estremità est della Viaropa è rappresentato dal *Jardin des Deux Rives* e dalla passerella sul Reno. Il parco, da una parte all'altra del Reno, è oggi il simbolo di una cooperazione tra Kehl e Strasburgo. Da qui a qualche anno il settore dovrà trasformarsi e divenire la *Porte de France*: un nuovo quartiere di abitazioni, nel rispetto della *mixité sociale*.

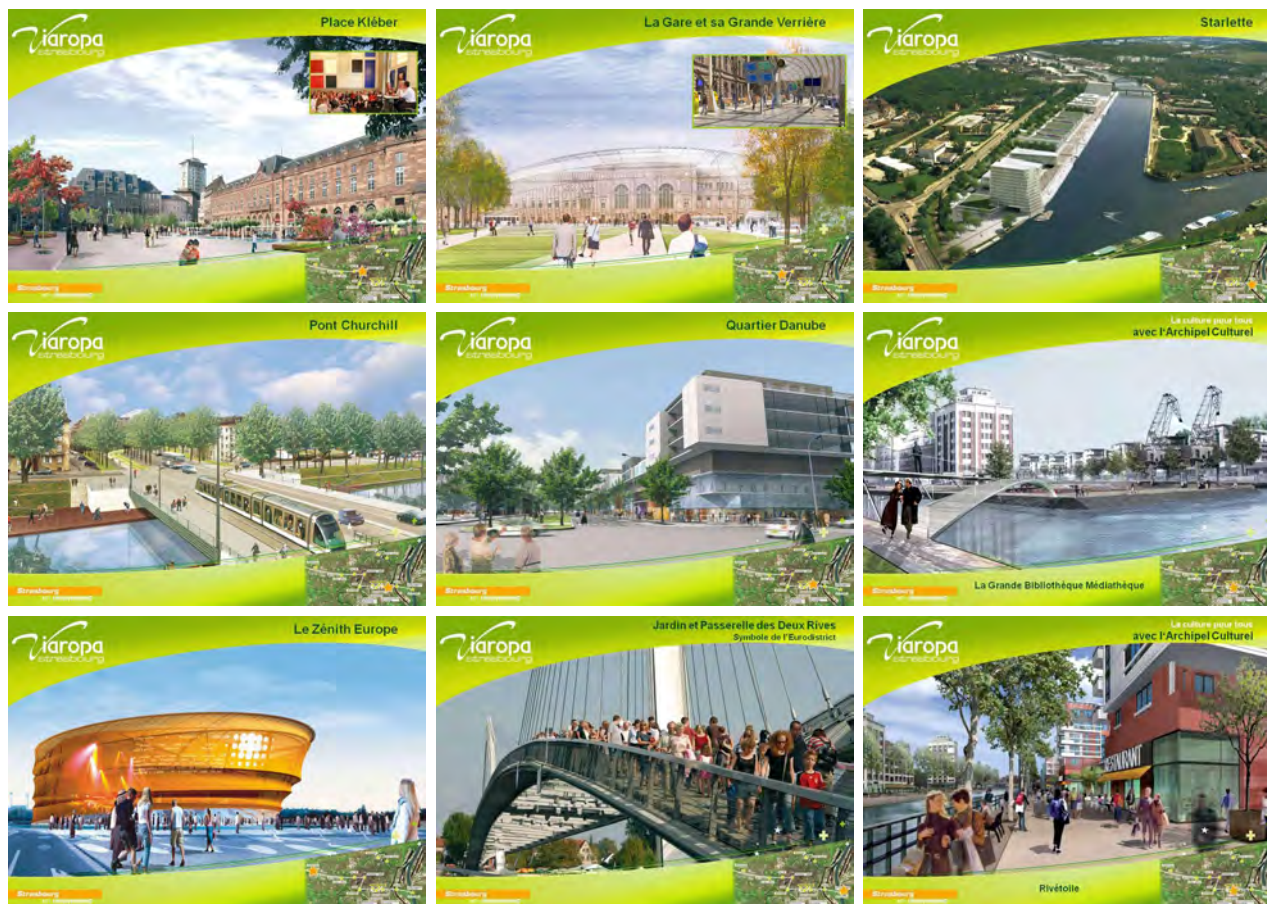


Fig. 4.26 – I grandi progetti per Strasburgo

Il progetto Viaropa attraverso lo strumento metodologico della morfogenesi urbana¹

Attraverso l'osservazione delle forme concrete ("strutture superficiali"), l'obiettivo è quello di stabilire un'ipotesi della natura delle forme astratte sottese ("strutture profonde") e così proporre una lettura della sua struttura. Il Reno è stato originariamente repulsivo, perché considerato pericoloso e poco fruibile. Di conseguenza, la popolazione ha preferito sfruttare i suoi affluenti e Strasburgo è nata per questo motivo poco più lontana rispetto al fiume, verso ovest. Storicamente, sembra che la città si sia principalmente sviluppata secondo una direzione N/S parallela al Reno (Fig. 4.28). Numerose industrie si sono installate su un asse orientato secondo questa direzione, passante per il centro di Strasburgo (asse N1). Ciò ha determinato l'insediamento dei lavoratori nelle vicinanze di quest'asse e la formazione di quartieri operai (concentrazione /traiettoria esoregolata). Stessa cosa si è verificata per il porto autonomo di Strasburgo, sviluppato lungo il Reno, in un periodo più recente, contemporaneamente all'habitat sociale (asse N2).

A causa di questo sviluppo economico, si mette progressivamente in atto un fenomeno d'evasione, che coinvolge le classi superiori stabilite al centro della città (evasione / traiettoria endoregolata). Questa evasione ha condizionato un raggruppamento lungo un asse S-O/N-E (asse P1), sul quale emergono nuovi centri d'attrazione (raggruppamento / traiettoria endoregolata). Gli assi "strutturanti" della città sono quelli per i quali le traiettorie sono dominate da uno stesso tipo di regolazione. Gli assi principalmente portatori di traiettorie esoregolate sono qualificati come negativi, in opposizione a quelli positivi principalmente portatori di traiettorie endoregolate. Gli assi N1 e N2 sono dunque assi strutturanti negativi e l'asse P1 è un asse strutturante positivo. L'intersezione di un asse positivo e di un asse negativo si traduce in una configurazione di soglia. Nel caso di Strasburgo, gli assi P1 e N1 si intersecano nel centro città, all'interno dell'ellisse insulare. Il processo di evasione / raggruppamento, così come l'effetto soglia, è servito da base al progetto urbano tedesco di Neustadt secondo un (piccolo) asse E-O (asse P2). Questo progetto rinforza l'asse P1 e qualifica globalmente la metà est di Strasburgo in senso "più positivo" rispetto alla metà ovest. È allora curioso constatare che il percorso della "Viapora", voluto dalle politiche come un asse E-O "strutturante" Strasburgo, non si appoggia sulla Neustadt (Fig. 4.29 - immagine 1 e 4).

Analisi della Viapora per sezioni

La Viapora si immette dentro Strasburgo da est e si dirige verso ovest, a nord dell'asse P2 e parallelamente a questo. Essa prosegue fino ad incontrare l'asse P1, che segue verso N-E fino alla configurazione di soglia del centro città. È a questo punto che riprende una direzione E-O, secondo l'asse esatto della Neustadt (asse P2). La Viapora può essere così suddivisa in tre porzioni distinte (V1, V2 e V3 - Fig. 4.29 - immagine 1) che si possono analizzare separatamente. A queste tre porzioni sono stati aggiunti i progetti "Rhénus sport" e "Quartier européen" (V4). Ciò appare singolare, dal momento che essi non rientrano nell'esigenza assiale che vorrebbe attribuirsi il Viaropa. Analizziamo qui di seguito le tre porzioni: V1, V2 e V3.

La porzione V3 è fortemente dominata dalla concentrazione (quartieri Rotonde e HautePierre). Su questo asse si attestano due grandi progetti, lo *Zénith Europe* e la pista di pattinaggio Iceberg, pensati come punti di partenza di un processo di riqualificazione di quest'asse negativo in asse positivo. Ora, a parte le caratteristiche stesse dei loro programmi, che in linea di massima non comporta un rialzo dei valori fondiari nelle aree circostanti (a causa di fattori di degrado), si ritiene che difficilmente potranno apportare da soli la prevista riqualificazione. Allo stato attuale dei fatti, sembra che la porzione V3 resti a dominanza negativa. In più, non sembra essere strutturante per la città, ma strutturante per l'asse N1, per effetto di diffusione.

La porzione V2 non è altro che la sezione dell'asse P1 influenzata dalla configurazione di soglia del centro città.

La porzione V1 segue la strada nazionale che circonda il centro città, passando per spazi che rimasero per lungo tempo non costruiti (cintura militare soggetta ad inondazioni non edificata / dispersione / traiettoria esoregolata). Peraltro, sembra che la zona tra la *place de l'Etoile* e la *place de la bourse* abbia sempre determinato il raggruppamento, trattandosi di un'antica porta della città. Oggi, il preteso divieto di costruire e i frequenti problemi di inondazione hanno fatto sì che i poteri politici preferissero a questo luogo altri luoghi di raggruppamento, come la CUS o la *cit  del la musique et de la danse* (raggruppamento /traiettoria endoregolata). In ogni caso, non si tratta di luoghi di insediamento individuale, ma di strutture collettive pubbliche (raggruppamento + dispersione).

¹ L'applicazione del metodo della morfogenesi urbana al progetto "Viaropa" è qui delineato sulla base dello studio condotto da Camille Lairez.

Si può allora ammettere l'ipotesi secondo la quale la *place de l'Etoile* possa considerarsi come un nuovo centro in via di formazione, che si sovrapporrebbe ad un vacuum attrattivo (raggruppamento + dispersione = *vacuum*). Da una parte all'altra di questo centro, si attuano progetti potenzialmente generatori di raggruppamento (Rivétoile, La Grande bibliothèque) e che sembrano per il momento sostenere adeguatamente questo ruolo. Tuttavia, si evidenzia che più ci si allontana da *place de l'Etoile*, meno i progetti soddisfano questa funzione di raggruppamento che gli è stata attribuita. Il *jardin des deux rives* risulta poco frequentato dai francesi, che privilegiano invece la parte tedesca; il progetto Starlette si è bloccato perché non gradito dalla nuova municipalità; la realizzazione dei progetti Brückhof e Danube si è scontrata con diversi problemi. Dall'altra parte della *place de l'Etoile*, il nuovo ospedale civile costruito accanto al vecchio forma una nuova enclave nella città e non è stato previsto nessun futuro per le aree dismesse e gli antichi edifici.

La porzione V1 sembra trovarsi in una fase di proiezione, di pianificazione degli attori. Si osservano forme concrete d'occupazione economica dello spazio, il cui scopo è quello di aumentare la rendita fondiaria di questa zona, ad esempio attraverso la costruzione di quartieri esclusivi. Così, la porzione V1 sembra essere in via di riqualificazione con risultati per il momento assai discordanti.

Gli ultimi elementi della Viaropa sono i due progetti "*Rhenus sport*" e "*Quartier européen*", porzione V4, che sono sciusi da questo asse. Può essere allora ipotizzata l'emergenza di un asse strutturante positivo N-S che parte dal parlamento europeo per dirigersi fino a Stockfeld (asse P3). In effetti, sembrerebbe che le condizioni di emergenza di un asse strutturante non si mettano in atto secondo una direzione E-O, come vorrebbe la classe politica, ma piuttosto in una direzione N-S. Nella parte sud di questo asse, si osserva una gentrificazione di Neudorf e di Stockfeld. Questo processo, relativamente spontaneo, beneficia dell'attrattività del vacuum dell'Etoile e dell'evasione trascinata dalla fine di una sequenza di forte concentrazione. Nella parte nord dell'asse, grazie ad un processo di pianificazione con i due progetti suddetti, i quartieri esclusivi dell'Orangerie e del Wacken sono oramai consolidati e la città-giardino Ungemach appare imborghesita. Questo settore così valorizzato, diventa un polo di raggruppamento ancora più forte. Il *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* (PADD)² appoggia ugualmente questa ipotesi (Fig. 4.27). Osservando tale settore, ci si rende conto del fatto che l'attenzione della politica è concentrata sull'asse P3. Comparando il numero e il tipo di interventi progettati, ci si accorge che sull'asse P3 sono raggruppati molti più progetti, suscettibili di generare delle traiettorie endoregolate, rispetto a quelli raggruppati sulla Viaropa (per esempio, su tre "*Centralités métropolitaines à renforcer*" due si trovano sull'asse P3 e una sola sulla Viaropa; su dodici "*Centralités de quartier à développer*", cinque si trovano sull'asse P3 e solo due in prossimità della Viaropa). Di conseguenza, i progetti messi in atto sull'asse V3, nel quadro della Viaropa, saranno strutturanti per Strasburgo, ma faranno piuttosto da supporto per un altro asse orientato N-S (asse P3).

Viaropa, una linea virtuale

Lungo la Viaropa, le decisioni della politica cercano di generare il raggruppamento (positivo) su uno spazio dominato a volte dalla dispersione e a volte dalla concentrazione (negative). Si rivela che la Viaropa è una linea spezzata (dunque non un asse), eterogenea (tanto positiva quanto negativa) e dove solo uno dei suoi segmenti ha un potenziale realmente strutturante per Strasburgo. Ora, questo potenziale pare svilupparsi ad angolo retto in rapporto all'orientamento voluto dalla politica. La Viaropa è una linea che lega diversi progetti (poli positivi) appartenenti ad assi strutturanti differenti. Malgrado ciò, secondo l'autrice, non se ne comprende appieno il tracciato. Se si tratta di collegare tutti i progetti tra loro, perché allora sono stati accollati i tracciati viari sulle porzioni V1 e V3 (Fig. 4.29 - immagine 2) (mentre non ne è stato tenuto conto sulla porzione V2)? Se si tratta di creare un legame transfrontaliero da est a ovest, perché decidere per un tracciato così tortuoso e non una linea dritta, mettendo in evidenza sia il vacuum dell'Etoile sia l'inizio dell'asse positivo della Neustadt (Fig. 4.29 - immagine 3 e 4) ? Infine, si tratta di sviluppare un asse strutturante per Strasburgo, perché allora non aver orientato la Viaropa N-S (Fig. 4.29 - immagine 5)? Sembra che il tracciato della Viaropa sia la combinazione delle immagini 2, 3, 4 e 5 della Fig. 4.29. Per questioni di sintesi, i tre obiettivi appena definiti sono stati raggruppati nello stesso progetto urbano.

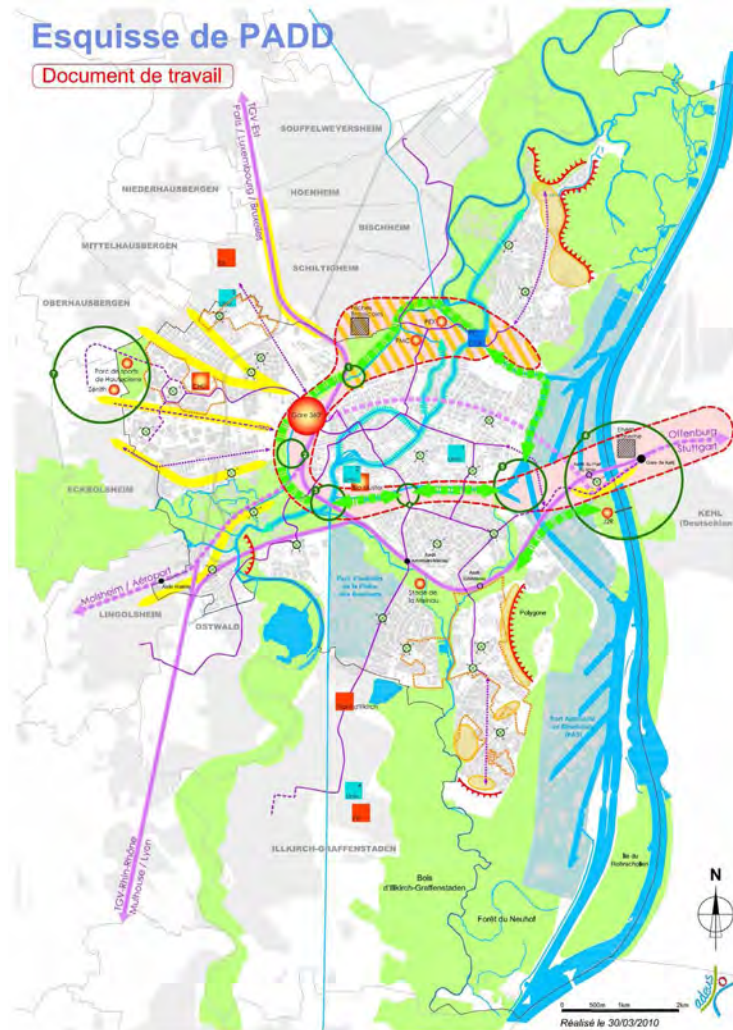


Fig. 4.27 – Il PADD di Strasburgo (marzo 2010)

² Il *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* (PADD) definisce gli orientamenti generali di pianificazione e di urbanistica per l'insieme dei comuni. Con il passaggio dal POS al PLU, il legislatore ha modificato la struttura del principale documento di pianificazione alla scala comunale, o intercomunale in certi casi. Precedentemente la struttura della POS era la successiva: un regolamento e dei documenti grafici, un rapporto di presentazione e infine degli allegati. Oramai la struttura dello PLU è la successiva: un PADD, degli orientamenti di pianificazione, facoltativi, un regolamento e dei documenti grafici, un rapporto di presentazione e infine degli allegati. Il PADD pertanto, è il documento centrale del PUL. Nel caso specifico di Strasburgo, il PADD lancia alcune sfide riguardo a: una città a dimensione di tutti i cittadini (maggiore equità sociale ed urbana nei diversi quartieri), una città con uno sviluppo urbano equilibrato (sviluppo dell'habitat, del lavoro, dei servizi, del commercio, oltre che degli spazi verdi e ricreativi, nel rispetto della valorizzazione degli spazi naturali e della biodiversità), una città metropolitana e di prossimità, una città esemplare in materia di energie e risorse, una città accessibile a tutti (riducendo i tempi e il numero di spostamenti in rapporto ai ritmi della città legati al lavoro o al tempo libero, ma anche favorendo la mobilità e l'uso della città in generale). Due grandi obiettivi trasversali costituiscono l'ossatura del PADD: creare una città "giusta", riducendo le ineguaglianze urbane, per determinare uno sviluppo più solidale; valorizzare e creare una "trama verde e blu" che leghi la città e il suo agglomerato per offrire un migliore ambiente naturale ed umano.



LEGENDE DES CARTES ET SCHEMAS

	Focalisant	Diffusant
Endo. Positif	Rassemblement 	Evasion
Exo. Négatif	Concentration 	Dispersion

- Viaropa
- Tendance(s) espérée(s) à court ou moyen terme
- Tendance(s) dominante(s) actuelle(s)
- Trajectoires endorégulées
- Trajectoires exorégulées

Fig. 4.28 – Individuazione degli assi strutturanti e delle porzioni attraverso lo strumento della morfogenesi urbana

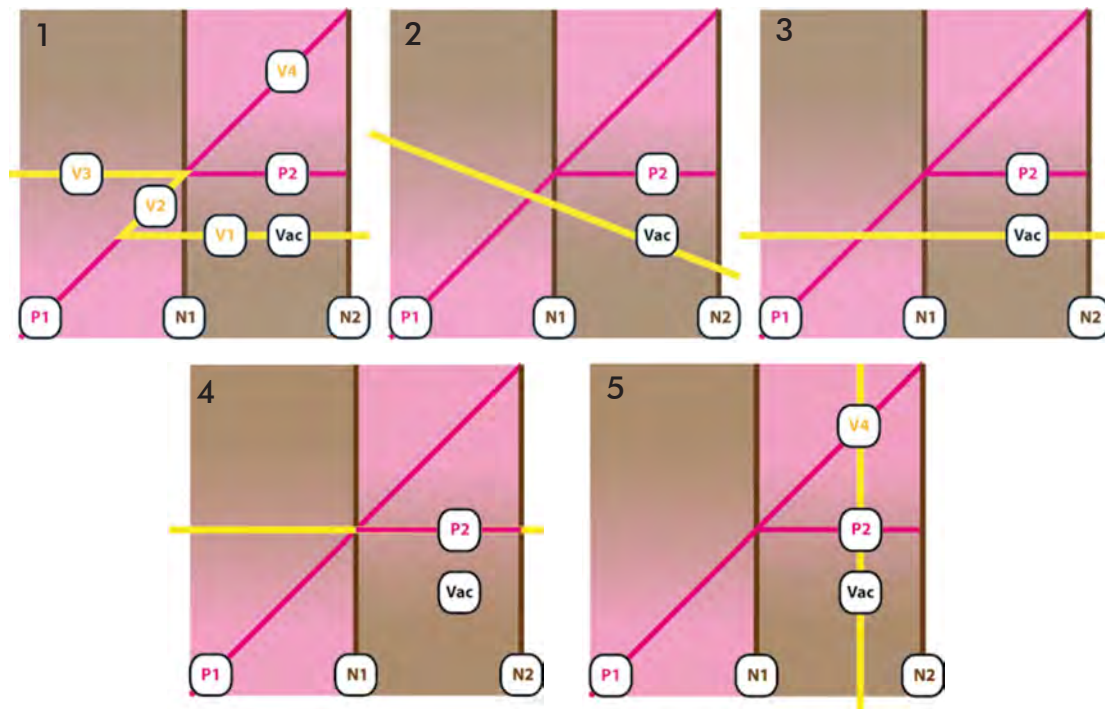


Fig. 4.29 – Possibili schemi di funzionamento
 1 - La Viaropa e gli assi strutturanti di Strasburgo
 2 - Ipotesi A: connettere i grandi progetti di Strasburgo
 3 - Ipotesi B₁: creare un luogo transfrontaliero
 4 - Ipotesi B₂: creare un luogo transfrontaliero
 5 - Ipotesi C: sviluppare un asse strutturante

05. Lo studio semiotico della narratività: Algirdas J. Greimas

Algirdas J. Greimas si è occupato dello studio semiotico della narratività (studio semiotico del racconto, o più in generale della narratività come si realizza nei testi) come parte della corrente di studi semiotici detta "semiotica generativa", collocandosi nella tradizione strutturalista. La semiotica di Greimas e dell' *École de Paris* è essenzialmente una metodologia d'analisi e quindi più vicina alle esigenze descrittive della linguistica (Saussure, Hjelmslev), da cui peraltro in larga misura deriva, che alle forme speculative della filosofia del linguaggio.

276

L'interesse di Greimas è rivolto a grandezze manifeste di qualunque tipo che si propone di conoscere e di descrivere: un paesaggio, due persone che passeggiano, un racconto, un testo audiovisivo, un quadro, una struttura architettonica, una jam session, etc. Queste "porzioni di realtà" devono essere concepite come "insiemi significanti" e diventano i "testi" da descrivere e da conoscere.

Il primo passo del semiologo consiste nell'ipotizzare che la "porzione di realtà" sulla quale si è concentrata l'attenzione possieda un'organizzazione, un'articolazione interna autonoma. Greimas pensa infatti che il testo sia provvisto di almeno due piani di articolazione (espressione e contenuto) e sia dotato di un duplice modo di esistenza, paradigmatico e sintagmatico (e dunque pensabile come sistema o come processo). Greimas, tuttavia, non si occupa del piano dell'espressione (già molto studiato dalla linguistica comparativa) e concentra la sua attenzione sul "piano del contenuto", pensando di descriverlo secondo il suo modo di produzione: qui si innesta quella "forma generativa" che ricostruisce la produzione come un movimento che va dal più semplice al più complesso, dal più astratto al più concreto. Nelle strutture semio-narrative, Greimas pone la "narratività" come principio dell'organizzazione di ogni discorso. Nel livello più concreto delle strutture discorsive, egli colloca invece la messa in scena delle strutture narrative più profonde. Va ribadito però che Greimas e l' *École de Paris* lavorano soltanto sul piano del contenuto sviluppando di fatto una "semantica generativa".

La teoria greimasiana, di tipo generativo, "costruisce" pertanto il proprio oggetto di analisi e ne simula il percorso che, di livello in livello, porta alla sua costruzione: "In altre parole, il senso non viene colto nella manifestazione caotica dei segni in superficie, ma in base alla ricostruzione ipotetica del suo percorso che, partendo da un livello profondo, da una base logico-semantica, si converte in piani più superficiali fino all'incontro con i sistemi dell'espressione". Il "percorso generativo" è pertanto un "modello teorico della significazione" che dispone le varie categorie secondo un'organizzazione controllata in "livelli di pertinenza", ciascuno dotato di un'organizzazione autonoma ma tutti coordinati da una logica di presupposizione, per cui un livello più superficiale rappresenta un incremento di significazione rispetto ai livelli più profondi e astratti. Così, se da un lato la teoria deve fornire un quadro correlato e definito di strumenti di indagine, dall'altro deve preservare l'autonomia dei vari livelli (strutture semio-narrative, strutture discorsive) per ordinare in modo coerente le diverse problematiche della significazione. Ne consegue che nelle analisi è fondamentale applicare il "principio di pertinenza", precisando il livello (o i livelli) in cui ci si intende situare. A maggior ragione, se si conducono analisi comparative, è importante mantenere un livello comune di indagine confrontando i testi di un corpus sulla base di una medesima area di pertinenza. Il principio di pertinenza può sembrare restrittivo e riduttivo rispetto ai materiali ricchi e articolati sottmessi all'analisi, ma bisogna ricordare che un oggetto si studia necessariamente da un'angolazione particolare e scegliendo una certa prospettiva: "un fiore verrà studiato in modo del tutto diverso se l'analista sarà un fioraio, uno studioso di botanica o un esperto di regali romantici".

Infine, a proposito della prospettiva generativa con la quale si intende impostare l'analisi semiotica, occorre evitare un equivoco: il percorso generativo intende descrivere un oggetto significante secondo il suo modo di produzione e non secondo la "storia" della sua produzione. In altri termini, il percorso generativo non ripercorre le fasi attraverso le quali un enunciatore costruisce un testo, ma rappresenta la ricostruzione del senso così come viene effettuata a posteriori dall'analista. La "generazione del senso", ricostruita analiticamente quando il testo è già stato prodotto, non va dunque confusa con la "genesì del testo", cioè con le fasi cronologiche che sono state necessarie per concepirlo e per realizzarlo.

Queste teorie sono state esportate, fin dalla fine degli anni '60, nel campo dell'architettura, dando origine alla "semiotica dell'architettura". I suoi apporti sono stati numerosi e diversi, nelle molteplici direzioni e nelle varie applicazioni. È interessante il contributo offerto da Albert Levy nello studio del progetto architettonico, ricordando certi aspetti della ricerca di Alain Renier in questo campo. Tra i contributi di Renier, quello relativo ad un approccio generativo della concezione trae spiccatamente spunto dal pensiero di Greimas appena enunciato.

In particolare, per generatività si intende dunque un approccio teorico, acronico, del processo di produzione del progetto. Qui non è ricercata la storia della creazione del progetto, né il tempo occupato o utilizzato per la sua concezione, né una spiegazione della sua realizzazione in base alle sue condizioni esterne, o per la presa in considerazione delle relazioni dell'architetto con altri attori, né una storia (ideologica) del discorso architettonico intravisto come un tentativo verso il progresso, ma piuttosto è ricercata l'organizzazione logica dello spazio: una grammatica generativa dello spazio.

Su questo tentativo generativo, lo sforzo concettuale di A. Renier è stato costante: fin da 1982 il suo testo di introduzione al simposio di Albi, *"Espace, représentation et sémiotique de l'architecture"*, lo dimostra. Egli propone un'interpretazione del percorso generativo della significazione, dove sono distinti differenti livelli, fondamentale/narrativo/discorsivo, sul piano del contenuto, i quali, unendosi al piano dell'espressione (testualizzazione), consentono la nascita del piano della manifestazione architettonica.

06. La rete tranviaria a Strasburgo

La rete tranviaria alle origini: 1878-1960

La prima linea della tranvia collegava la porta di Pierre ed il ponte di Kehl passando per la *place Kléber*. Fu prolungata a Hoenheim verso nord poco più tardi. Altre linee completavano progressivamente la rete: la linea di Koenigshoffen e quella del Robertsau. Infine, una nuova linea fu aperta nel 1885, tra la *place Kléber*, Neudorf e Neuhof, mentre la linea di Koenigshoffen fu prolungata a Wolfisheim. Il tram, in origine, era trainato da cavalli, soprattutto le linee che percorrevano il centro città, ma fin dalla concezione della rete questa modalità appariva troppo lenta in relazione alle distanze da percorrere; la trazione a vapore fu adottata così sui tronconi periferici per accelerare il trasporto. Così, tra il 1886 e il 1909, fu messa a punto una vasta rete complementare, di circa 194 chilometri, che collegava l'agglomerato di Strasburgo ai comuni della regione fino ai Piedmont des Vosges, a Colmar e fino a Pays de Bade. Alla fine della prima guerra mondiale, l'Alsazia ridiventava francese e questo fatto costituisce l'occasione propizia per la riorganizzazione e l'estensione della rete tranviaria. Nel 1930, i 234 chilometri della rete assicuravano più di 55 milioni di viaggiatori all'anno e la rete suburbana collegava Strasburgo a Piedmont des Vosges (Ottrott, Marckolsheim), al Ried (direzione di Colmar) e alla Germania (Kehl, Offenburg, Rastatt). Essa assolveva ad una duplice funzione: locale da una parte, e metropolitana, nel bacino d'utenza di Strasburgo, dall'altra, così come in altre città. Da questo punto di vista si trattava di una prefigurazione delle nuove definizioni del modo collettivo di trasporto allargato, come il tram-treno.

Nel corso degli anni che hanno preceduto la Seconda Guerra Mondiale la tranvia ha fatto parte della vita quotidiana della città. La facilità degli spostamenti nell'agglomerato è stata possibile attraverso il contributo di alcuni quartieri allo sviluppo economico e sociale. La trazione elettrica consentì alla tranvia di continuare il suo servizio nei periodi più difficili. I dati relativi alla frequentazione della rete parlano di 70 milioni di utilizzatori nel 1943. Durante gli anni '50 il tram, a causa dei danni apportati dalla guerra, fece concorrenza all'automobile e al bus. La modernità e il comfort di questi mezzi di trasporto resero antiquati i sedili in legno e le piattaforme aperte della tranvia.

Con l'aumento del numero di automobili in città, si assistette alla scomparsa del tram: l'ultimo rientrò definitivamente in deposito nel 1960. Le linee furono allora smantellate e rimpiazzate dalle linee del bus, la cui rete si era nel frattempo ampliata.

Esitazione tra tranvia e metropolitana: la scelta della tranvia

Questa linea, lunga 9,8 chilometri, è stata inaugurata nel 1994 con la linea A, segnando così il grande ritorno della tranvia dopo il 1960. La linea A parte da nord-ovest (Hautpierre-Maillon), attraversa il centro cittadino e arriva fino a sud (dove si trovano l'ospedale principale, lo stadio, l'università e il sobborgo di Baggersee). Sostenendo un costo minore, la città si è dotata di una rete tranviaria, in applicazione di una politica esemplare di sradicamento della circolazione automobilistica dal centro città. Nel 1998 è stata inaugurata una nuova fase di estensione della linea A verso sud Illkirch-Graffenstaden e la realizzazione della linea D, *Rotonde- Étoile Polygone*, che ha permesso di rinforzare i collegamenti con il centro città.

L'espansione della rete fino ai nostri giorni

Nel 2000, le linee B e C furono messe in servizio per una lunghezza totale di 11,9 chilometri. Esse hanno un capolinea in comune all'interno del quartiere residenziale di Elsau. Da qui, un tratto comune conduce al centro città, attraversandolo in direzione S-E/N-O. Al livello della stazione *Homme de Fer*, situata in prossimità di *place Kléber*, le due linee incrociano le linee A e D. Tale stazione diventa allora il cuore della rete. Le due linee si separano al livello della stazione della *République*: la linea C si dirama e prosegue fino al capolinea de l'Esplanade, attraversando il quartiere dell'università, mentre la linea B si dirige verso nord, servendo il *parc des expositions* del Wacken. Essa attraversa i comuni di Schiltigheim e Bischheim, terminando nel comune di Hoenheim. Tra il 2007 e il 2008 si determinarono cambiamenti ancora più consistenti. Nel 2007 si intervenne con l'estensione delle linee C e D e con la creazione della linea E. La linea D fu prolungata dalla stazione *Étoile Polygone* fino al nuovo capolinea

Aristide Briand, mentre la linea C fu prolungata dalla stazione dell'Esplanade fino al cuore di Neuhof, in precedenza enclave nel sud di Strasburgo. Questi prolungamenti costruirono a creare un nuovo asse N-S al servizio della parte est della città. La linea E introduce un cambiamento ancora più rilevante all'interno della rete poiché si tratta della prima linea trasversale. Essa corre parallelamente alle altre linee nel tratto Wacken-Baggersee, ma poi se ne discosta evitando il traffico in corrispondenza della stazione *Homme de Fer*. Tale linea è stata poi prolungata da Wacken fino a Robertsau Boecklin. La linea B, nel 2008, ha subito una estensione in due tappe: in principio collegava Elsau fino a Ostwald, poi Ostwald fino a Lingolsheim.

Tali trasformazioni hanno permesso di trasformare una "rete a forma di croce" con al centro la stazione *Homme de Fer*, in una "rete a maglie" con dei tronconi percorsi da due linee nel centro città, che moltiplicano le possibilità di corrispondenza e permettono di aumentare le frequenze nel cuore dell'agglomerato. È attesa la Linea F (aggiornamenti del gennaio 2011), tratta urbana di una linea tram-treno che, sfruttando (in condivisione, dal 2014) i binari della ferrovia TER Alsace, permetterà di collegare la stazione ferroviaria all'aeroporto Entzheim, ai comuni della Vallée de la Bruche (Gresswiller, Mutzig) e del Piemont des Vosges (Obernai, Barr). La linea ferroviaria, una volta giunta alla fermata Gare (nuova fermata tranviaria in superficie), potrà proseguire su nuovi binari tranviari, raccordandosi al tracciato esistente delle linee B e C (da Homme de Fer a République) arrivando a biforcarsi lungo la tratta esistente della linea E fino a Robertsau Boecklin (dopo avere servito il Parlamento Europeo) e su nuovi binari sino alla fermata Vauban (Fig. 4.30).



Fig. 4.30 – Le linee della rete tranviaria a Strasburgo

07. Il quartiere della stazione di Strasburgo

Il quartiere della stazione esiste ben prima dell'impianto della stazione stessa, contrariamente a quanto si verifica in numerose città francesi dove la stazione fu una figura generatrice di sviluppo urbano. Questo quartiere costituiva un sobborgo ortivo antico (un sito di concentrazione esoregolata) dove alcune edificazioni, prima del XIX secolo, hanno dato vita ad un movimento di "durcification" consistente nella lottizzazione delle particelle agricole e trasformazione dei percorsi in strade. Campi, giardini, baracche di orticoltori lasciarono il posto ad abitazioni artigiane ed operaie, al momento della conquista della città nel 1870 da parte delle forze tedesche, a causa delle quali il quartiere subì una distruzione significativa. Esso fu ricostruito molto velocemente per motivi politici, di immagine certamente. Le parti rinnovate lasciavano apparire una parcellizzazione più ampia, nonostante le nuove strade interpretassero gli antichi tracciati conservati. La stazione andò esattamente a giustapporsi nel luogo nel quale sorgeva una caserma, la cui vasta piazza d'armi è ancora oggi uno dei luoghi della stazione più ampi e panoramici. Impiantata nel 1883, dieci anni dopo la ricostruzione del quartiere, da una parte essa si apriva verso la Germania attraverso diciassette nuove linee, dall'altra di chiudeva alla Francia per la presenza delle fortificazioni.

Quanto alla piazza della stazione, nei suoi primi piani, essa connetteva la stazione col quartiere utilizzando il prolungamento delle strade, attraverso una configurazione a ventaglio, alternando accessi e parti vegetali per riprendere in definitiva uno schema assiale più marcato e classico, rimettendo in gioco la vasta piazza d'armi. La tranvia ha preso posto, trovando all'interno di tale piazza la sua stazione principale. Nell'insieme, tre tipi di tessuti si giustappongono (Fig. 4.31): un tessuto denso di stratificazione antica, un tessuto ordinato classico del XIX secolo e alcuni dispositivi liberi o aperti che sfuggono ai vincoli della parcellizzazione ereditata e alle regole della lottizzazione urbana. Grandi attrezzature andarono a racchiudersi entro questo insieme, diventando comunque elementi di qualificazione e di valorizzazione. Peraltro, la rete viaria non permetteva che una debole penetrabilità dell'automobile dentro il quartiere della stazione.

È interessante, per il proseguo della ricerca, non tanto insistere sulle trame che si disegnano e si sovrappongono nel settore, quanto piuttosto sul loro rapporto con l'insieme (stazione, piazza, quartiere, settore) al fine di rilevare diverse forme di continuità. Non è possibile, a tal fine, non approfondire la questione legata alle persone e alle attività del settore, ma possiamo cogliere sinteticamente qualche tendenza in corso, valutata nell'ambito di una ricerca condotta nel 2000, e che resta sufficientemente valida (Pagand, 2000).



Fig. 4.31 – La stazione, la piazza della stazione, il quartiere della stazione e i settori associati

Il quartiere della stazione, raggruppa la maggior parte delle attività del settore in generale e del commercio in particolare (il 70% dell'attività commerciale). Ci troviamo all'interno di un quartiere caratterizzato in particolare da strade commerciali e da un'armatura stabile in termini di quantità, ma che mostra movimenti relativi e addirittura molto importanti. Il gioco di mutazione delle attività commerciali e dei relativi servizi, allora osservati, proseguono ancora. Queste mutazioni ne producono di altre, strutturali e funzionali, che negli anni '60 hanno visto sparire o diminuire fortemente laboratori artigiani, piccole industrie, esercizi commerciali all'ingrosso e magazzini. Oggi il quartiere della stazione possiede una struttura legata all'accoglienza e al passaggio dei viaggiatori, probabilmente estendibile in quantità e qualità, ma anche un tessuto commerciale diversificato e servizi che possono essere qualificati come "etnici". Il risultato è, tra il flusso della stazione e l'attrattività commerciale, un quartiere attivo, animato e accogliente. Questo si traduce nello straripamento delle attività del centro città verso il quartiere. Dal punto di vista della popolazione e degli alloggi, il quartiere possiede una caratteristica assai comune ai quartieri della stazione, cioè quella di avere un grande numero di piccoli alloggi, in genere destinati a studenti o ai nuovi arrivati in città, implicando movimenti di popolazione ben definiti. D'altro canto, il quartiere è soggetto ad una trasformazione di ciò che potrebbe essere chiamato un settore sociale di fatto: alloggi di qualità media o mediocre, che accolgono strati di popolazione a debole o assai debole reddito, verso una netta orientazione d'attrattività e di stabilizzazione di una popolazione più agiata, con l'obiettivo di ristrutturare, a dei prezzi ancora non proibitivi, un'ultima riserva in città di alloggi ampi spaziosi. Si delinea dunque l'inizio del processo di "gentrificazione" (accrescimento del raggruppamento endoregolato dipendente dalla concentrazione esoregolata). Il quartiere non presenta più, in tutti i casi, i tratti di un sobborgo popolare, tratti nettamente presenti al sud del settore, con caratteri di *mixité* sociale.

08. La composizione della piazza della stazione a Strasburgo

Ordine e concatenazioni delle parti della composizione

La promozione di Strasburgo a capitale del Reichland impose agli amministratori e ai militari di risolvere le costrizioni economiche, tecniche e funzionali investendo nella qualità del “capitale” architettonico ed urbano. L'antico quartiere della palude Kagueneck fu ristrutturato dopo la distruzione del 1870. All'estremità della via principale di questo quartiere, fu progettata una nuova caserma. Questo progetto di ricostruzione del quartiere ha preceduto quello della stazione e della piazza.

282

Questo permette di leggere i criteri puramente economici che sono all'origine della sua concezione. Le nuove strade sono state tracciate secondo una doppia ambizione: creare un nuovo quartiere e aumentare il numero di particelle costruibili, al fine di moltiplicare le possibilità di investimenti. L'economia e l'iniziativa privata sono le molle di questo processo di costruzione degli edifici. Lo spazio pubblico è analizzato dal punto di vista del miglior rapporto tra la circolazione e il numero di lotti costruiti.

Nel luglio 1875, la decisione di impiantare la nuova stazione sul sito delle fortificazioni, aldilà della futura ubicazione della caserma, non provocò nessuna modificazione del piano di quartiere, né alcuna alterazione della sua concezione “economica”. Tuttavia, ciò che cambia, è la “dimensione” delle rappresentazioni. La stazione è luogo della connessione con l'impero tedesco (17 linee – 350 stazioni costruite). Essa deve corrispondere tanto al potere militare di un paese vincitore, quanto ad un nuovo spazio pubblico, supporto di iniziative economiche. Il problema che si pone è quello della sovrapposizione tra questi due livelli. La composizione della piazza della stazione è l'espressione di questa sovrapposizione: è innanzitutto un omaggio all'imperatore (la corte antistante e la hall), poi uno strumento di scambio e prosperità (la hall e le vie). Il “modello-scala” del castello è quello che si addice alla risoluzione del problema. Per la sua dimensione, la sua monumentalità, il suo simbolismo, la grandezza del castello è portatore di sensi. Esso è associato al contenuto spirituale identificabile che si accorda con la grandezza simbolica e funzionale della hall.

“Nei castelli barocchi e in quelli dell'epoca successiva, il cortile antistante, costruito su tre lati e aperto sul davanti, è divenuto un motivo permanente. Tutte le numerose residenze principesche del XVIII secolo seguono quasi senza eccezione questo tipo: così il castello di Coblenza, la Residenza di Würzburg, lo Zwinger di Dresda e molti altri. (...) L'idea della prospettiva teatrale, soggiacente a tutte queste realizzazioni, si esprime chiaramente nell'organizzazione dei castelli e di altri edifici pubblici” (Sitte, 1953). Il modello di castello che, all'interno degli studi condotti dall'equipe di ricerca, è apparso come quello che fornisce il più grande numero di riferimenti, addirittura operazioni di misura della stazione, è quello di Haut Belvedere a Vienna edificato dall'architetto Lucas von Hildebrandt nel 1721-1722: la massa, i ritmi, le modanature del “monumento-stazione” sono state disegnate secondo il modello del suddetto castello.

Struttura della composizione e struttura della percezione

La prima trasformazione della piazza della stazione risale al 1886 ad opera di Conrath. Lo studio della forma della piazza della stazione per mezzo dell'analisi di ciascuna delle sue caratteristiche (sito, rete viaria, trama particellare, spazio vuoto e spazio costruito), permette di cogliere le ragioni sensibili che distribuiscono, gerarchizzano, dimensionano, classificano l'espressione del costruito in un insieme solidale. L'analisi dei rapporti di dipendenza reciproca mette in luce lo studio della composizione che è stato condotto al fine di superare la disposizione ordinaria, del quartiere di Kagueneck, dove lo spazio pubblico non produceva né emozione, né ricordi duraturi. Il lavoro di composizione della piazza della stazione mira a distribuire e a materializzare le dimensioni complementari del potere e dell'iniziativa pubblica.

La distribuzione: due poli e due retoriche distinte

Due poli fissano i valori e le regole estetiche della piazza della stazione. L'impressione del movimento continuo dato dalla forma circolare della *place-parvis* è bloccata, stabilizzata, giustificata dalla forma rettangolare ed orientata della corte antistante. Al centro della corte antistante, l'edificio d'accoglienza della stazione, da una parte all'altra delle ali più basse, più a nord e più a sud, ci sono due ali a gomito nelle quali sono situati i servizi. Queste due ali limitano e segnalano la stazione per le persone che circolano sul boulevard di 30 metri di larghezza che attraversa in obliquo la piazza (Fig. 4.32).

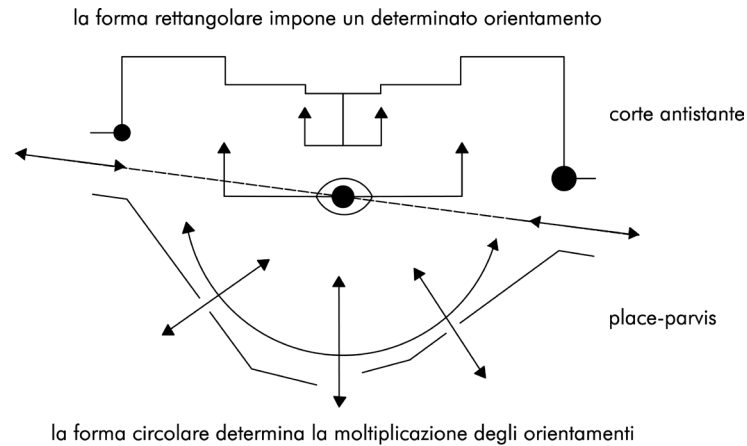


Fig. 4.32 – I poli di distribuzione della piazza della stazione

Il castello: la corte antistante aperta e la retorica del potere

La *place-parvis* e la corte antistante aperta sono coordinate e subordinate, l'una all'altra, per i loro caratteri formali. Le strade del nuovo quartiere Kaguenek e il boulevard di 30 metri convergono in un punto situato al limite della corte antistante e sull'asse dell'edificio di accoglienza. Questo punto di concentrazione delle strade è situato di fronte al padiglione che ha un valore funzionale ed estetico più elevato. È caratterizzato da grandi aperture vetrate le cui dimensioni sono equivalenti a quattro piani degli edifici di abitazione. La comparazione delle dimensioni, permette di mettere in luce i legami tra quantità e qualità, tra grandezza fisica e grandezza morale. Dopo l'antichità, la composizione monumentale è sempre stata utilizzata per definire, ai fini della glorificazione, l'autorità del momento. Una composizione monumentale stabilisce dunque un dialogo tra un modello di scala "comune" e un modello di scala "notevole" e fa di questa gerarchia lo strumento di produzione del sentimento di potere.

I palazzi: la place-parvis e la retorica del dinamismo economico

La trasformazione del tracciato triangolare, del limite del quartiere Kaguenek, con il tracciato di un poligono irregolare permette di far nascere un sentimento di avvolgimento. Il poligono irregolare, a seconda del numero dei segmenti di cui si compone, si ravvicina al cerchio o all'ellisse. Secondo il punto di vista sulla place-parvis, il fronte costruito dei palazzi, che si attestano sulla piazza, suggeriscono un'ellisse o una molteplicità di viste frontali. L'occhio percorre alternativamente ciascuno dei palazzi e il movimento continuo e avvolgente che li riunisce. Tale fronte costruito fa apparire con forza lo spazio pubblico che sembra essergli subordinato.

L'ellisse, figura dell'unità e dell'alleanza delle retoriche di potere e di prosperità

Il fenomeno estetico è un fenomeno di apparenza visuale. Così, il costruito è tale come appare al nostro occhio e non tale come è nella realtà. Ciò che vede il nostro occhio è una successione di operazioni di lettura suscitate dallo studio della composizione. La "configurazione irregolare" della piazza è più o meno percepibile. L'occhio non può apprezzare con precisione gli scarti tra le dimensioni se non quelle poste di fronte a lui. È difficile apprezzare in maniera precisa le differenze di profondità. Questo permette all'architetto di tendere verso un sentimento di equilibrio delle due ali.

Benché dissimili, 45 metri e 80 metri, ciascuna delle ali si equilibra in rapporto all'altra per le proporzioni comuni all'insieme. L'unità d'apparenza è ottenuta da un ritmo identico, di proporzioni identiche, un corpo-antistante situato all'estremità di ciascuna delle ali. I rapporti che si stabiliscono tra le due ali e con l'insieme, permettono di vedere una classificazione e il principio di subordinazione che partecipa al sentimento di equilibrio. Due rotonde coprono i due corpi-antistanti: una è cilindrica, l'altra ellittica. L'ellisse, che è un cerchio imperfetto costruito a partire dai due fuochi, permette di stabilire una doppia relazione con le dimensioni relative dell'insieme e con lo spessore dell'ala (Fig. 4.33).

L'ellisse risponde al bisogno di "economia". Essa alleggerisce il rigore del tracciato senza perdere l'ambizione di suscitare un sentimento di unità globale. L'ellisse, dal momento che il suo tracciato ha origine dai due fuochi, evoca l'intelligenza visuale, la capacità di unire, l'importanza dell'apparenza. Il campo dell'apparenza tra i due spazi, la *place-parvis* e il corpo antistante, è nella complementarietà tra i due fuochi. Ciascuno di questi dà un ritmo, una misura, una forma allo spazio. Ciascuno mette in rilievo una proposizione, il "potere" e lo "spazio pubblico" e queste due proposizioni si valorizzano l'un l'altra. La gerarchia dei loro effetti architettonici è leggibile.

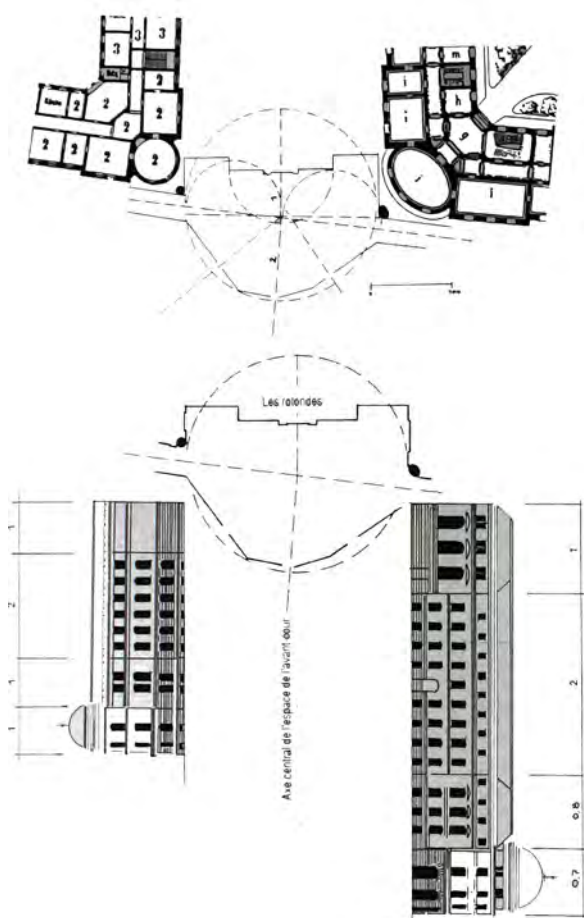


Fig. 4.33 – La piazza della stazione e la figura dell'ellisse

Composizione monumentale e regolazione dei trasporti (1874)

Nel 1874, a Berlino, l'*Assemblée Générale de l'Union des Associations d'Architects et d'Ingénieurs Allemands* esprime un parere in merito alla pianificazione delle città. Tale parere, che si basa sulla volontà di adattare la crescita e lo sviluppo alla storia di ogni città, precisa che lo sviluppo delle comunicazioni deve nascere dai caratteri specifici delle città, nel rispetto delle qualità di ciò che è già costruito. In particolare esso stabilisce che: la pianificazione dell'estensione della città consiste essenzialmente nel definire le direzioni fondamentali di tutti i mezzi di comunicazione: strade, tranvia a cavallo, ferrovia a vapore, canali, che devono essere considerati in modo sistematico; la rete stradale deve riguardare gli assi principali (tendendo conto, per quanto possibile, di quelli esistenti) e le vie secondarie dove il tracciato è determinato in maniera certa dalle condizioni locali; la divisione successiva del suolo deve essere intrapresa a seconda dei bisogni a corto termine o lasciata all'iniziativa privata; la ripartizione dei diversi quartieri deve risultare dalla scelta giudiziosa della loro situazione e dal rispetto di altri fattori caratteristici; essa non è sottoposta che ad una sola costrizione che è quella delle regole di igiene relative all'industria. La concezione dello sviluppo della città di Strasburgo è ispirata alla trasformazione delle grandi città tedesche. Essa mira a creare "un luogo spirituale tra il nuovo centro e il grande passato della città libera dall'impero". La composizione architettonica ed urbana è uno strumento adeguato per far apprezzare i nuovi luoghi simbolici del potere. L'obiettivo è trovare il miglior rapporto tra le regole di composizione, opportune per la ferrovia a vapore e per l'accoglienza, e la regolarizzazione dei tragitti pedonali e a cavallo.

Accogliere il viaggiatore e regolare la circolazione (1883)

Conrath ha disegnato la trasformazione della piazza della stazione, analizzando il quadro degli usi. A quell'epoca, il cittadino si spostava più frequentemente a piedi. Ciascuno dei tragitti era tracciato per l'effetto prospettico che il quadro costruito produceva nei loro spostamenti. Le altre modalità di spostamento (cavallo, carrozza, treno a cavallo, tranvia a cavallo) gli permettevano di raggiungere i sobborghi. L'accoglienza del visitatore era valorizzata da una corte aperta suddivisa da un incrocio a forma di mezza stella con cinque bracci e una rotonda centrale. La sua accoglienza era esaltata da due aiuole fiorite e da due porta bandiere che rappresentavano anche le prime luminarie elettriche. La loro grande altezza (22 metri) e la loro massiccia ornamentazione permettevano, da una parte, di ridurre il disequilibrio tra le dimensioni della piazza e gli edifici che la circondavano e, dall'altra parte, di valorizzare i comportamenti di accoglienza. L'inaugurazione dell'edificio della stazione avvenne nell'agosto del 1883, su un progetto dell'architetto berlinese Johann Eduard Jacobsthal. L'edificio di accoglienza, lungo 130 metri circa, si sviluppava su due piani: il piano terra si trovava allo stesso livello della piazza, mentre il piano superiore al livello dei binari. L'edificio viaggiatori, le grandi aperture vetrate, i porta bandiera, l'illuminazione pubblica, i fiori, esaltavano i viaggiatori e i registri di espressione dell'accoglienza. Partenza e arrivo erano celebrati con la debita solennità. L'impianto della prima stazione della tranvia era conforme a questa concezione, collocandosi in posizione centrale, di fronte al grande ingresso dell'edificio viaggiatori. Gli usi della tranvia, poco frequenti, si concentravano tra la corte antistante e la rotonda sulla quale convergevano le cinque strade (la via di grande comunicazione, la via a traffico normale e le strade di servizio) (Fig. 4.34). Le due linee di tranvia a cavallo, in quanto molto brevi e non troppo rapide, consentivano di far emergere il pedone e il camminare a piedi.

Regolare vetture e tranvia (1891, 1908)

La nuova trasformazione della piazza, non mira più a mettere in luce il viaggiatore, né a stabilire direzioni, effetti prospettici e composizione urbana. La piazza è diventata un incrocio (Fig. 4.35). L'ambizione è regolare la circolazione delle vetture e della tranvia. Il boulevard non assicura più la continuità tra l'accoglienza dei viaggiatori e le differenti direzioni. Esso costeggia, nello stesso modo, le facciate degli edifici della stazione e quelle dei palazzi. La trasformazione della piazza è il prodotto di un modello di circolazione che mira a ridurre gli incroci, a specializzare i flussi, ad assicurare la continuità funzionale treno-tranvia. Questa concezione "meccanicista" subordina il viaggiatore e il pedone al sistema di circolazione. Gli spostamenti, le strade di circolazione non sono più pensate in funzione della composizione urbana, ma sono privilegiati i fini pratici. Il ragionamento sulla regolazione della circolazione domina il ragionamento sull'uso.

Lo spazio della piazza si disfa, la circolazione produce “decoro”. Non resta all’ideatore che la possibilità di riempire con la vegetazione la superficie delimitata dal sistema stradale. Le piante, differenziate, tendono a produrre, al centro della composizione urbana, un paesaggio naturale. Questo nuovo paesaggio instaura un conflitto tra il registro estetico della stazione, ideale, monumentale. Questo declino è confermato dalla posizione delle due stazioni della tranvia. Esse sono posizionate a raso con la facciata dell’edificio viaggiatori, come scrive Camillo Sitte, a proposito delle piazza dell’*Hôtel de ville* di Vienna, “*un’insistenza che offende la sensibilità*” (Sitte, 1953). Nove anni più tardi la tranvia elettrica sostituisce quella a cavallo. Le *performances* di questa nuova tecnica, una velocità di 12 km/h in città, un tempo d’attesa molto breve, una buona estetica del materiale, un buon comfort, fondano il suo successo. Nel 1908, quattro linee di tranvia partivano davanti alla stazione. La direzione delle sei linee, i raggi di curvatura, i cambi delle strade, gli incroci obliqui e perpendicolari, hanno imposto nuove sequenze visuali, nuovi punti di vista sul quadro costruito e sul vegetale. Le strade imposte dall’incrocio e dalle linee della tranvia hanno modificato la lettura e l’interpretazione del quadro costruito. Così lo spazio della piazza dipende meno dalla composizione urbana e sociale che dalla continuità della viabilità e dalla molteplicità dei progetti.

L’adattamento delle vetture alla tranvia (1932)

Dopo il 1891, i ragionamenti sulla piazza della stazione sono cambiati, diventando astratti. Questa era stata interpretata come un paesaggio costruito, un luogo di civiltà, un campo di forze, un luogo in movimento. L’efficacia delle *performances* meccaniche è diventata la maggiore preoccupazione, rimpiazzando il piacere di un tragitto a piedi. Il movimento meccanico impose una riduzione degli attriti, degli incroci, ma anche dei contatti corporali. Dopo il 1912 gli ingegneri cercarono di razionalizzare le linee della tranvia e costruire i servizi necessari alle differenti modalità di trasporto. Nel 1932, essi cercarono di coordinare il tracciato delle linee della tranvia con quello viario (Fig. 4.36). Vetture e tranvie furono spostate sullo stesso tracciato. Questo approccio unitario, ma anche globale, della rete viaria e di quella tranviaria, mirava a migliorare la produttività e l’efficacia della trasformazione. Anche questa concezione era ben indifferente alla composizione urbana. I veicoli e le tranvie circolano ai piedi dell’edificio viaggiatori e a distanza dalle facciate dei palazzi. Questo circuito delimitava una rotonda occupata da tre aree di stationamento. Se è possibile, a partire dai documenti, decifrare il pensiero “meccanicista” che presiedeva alla concezione, è impossibile ritrovare qui le reazioni degli utilizzatori. Ciò che si può supporre, è che esistano delle conseguenze al privilegio accordato al movimento meccanico. Esso ha indurito le rappresentazione del paesaggio costruito e aperto su altre rappresentazioni, come quelle che sono legate alla singolarità dei mezzo di trasporto. Un padiglione coperto di 75 metri di lunghezza fu posto di fronte all’edificio viaggiatori, davanti agli spazi di stationamento, all’interno del tracciato circolare delle linee della tranvia e di quella viaria. Esso comprendeva due piccole costruzioni isolate, l’una riservata alla tranvia e all’autobus, l’altra ad un sindacato d’iniziativa. Oltre a queste funzioni principali, ciascuna costruzione comprendeva dei servizi annessi. La costruzione a sud, in supplemento alla biglietteria specializzata, contiene i locali necessari alla *Compagnie des Transports Strasbourgeois* (CTS); la costruzione a nord, in supplemento al padiglione del turismo, contiene i locali necessari ai viaggiatori: edicola, bar, *toilettes* pubbliche. La copertura si poneva come un rimedio all’incrocio, era un rifugio, il cui carattere di necessità non gli permetteva di commuovere, di procurare emozioni.

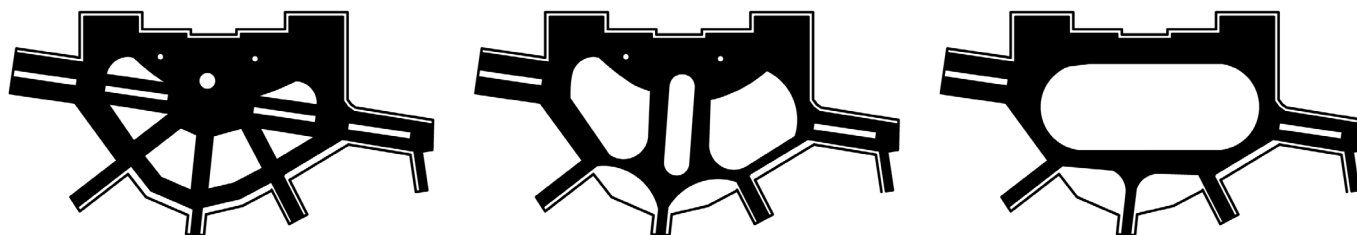


Fig. 4.34, Fig. 4.35 e Fig. 4.36 – La piazza della stazione nel 1883, nel 1891 e nel 1932 (da sinistra a destra)

09. La mobilità come motore di trasformazione della stazione e della piazza

Moltiplicazione delle mobilità necessarie ai viaggiatori (1883-1984)

Nel 1883, il viaggiatore, dopo aver attraversato la piazza a piedi o in macchina, accedeva all'ingresso-vestibolo, situato al centro della composizione. Rispetto all'ingresso, a destra (nord) erano situate le biglietterie, a sinistra (sud) il deposito bagagli, al centro il sotterraneo che permetteva di accedere ai binari al piano superiore. Al livello dei binari, nella parte destra (nord) dell'edificio principale erano localizzate le sale d'attesa per la prima, seconda e terza classe; nella parte a sinistra (sud), i saloni di ricevimento dell'Imperatore e dell'Imperatrice, oltre agli uffici. L'edificio in pietra assumeva il significato di un vestibolo così come l'edificio di metallo dell'ingresso-garage. Il primo è una sequenza di ingressi dove lo spazio d'attesa assume il senso e la forma di un salone, mentre il secondo, che è adiacente alla rete ferrata, attribuisce allo spazio d'attesa il senso e la forma di una cabina. Gli arrivi erano regolati attraverso un secondo tunnel che conduceva il viaggiatore fino alla sala dei bagagli, poi sulla piazza, senza incrociare il flusso di coloro che partivano.

Nel 1890, le biglietterie di legno, situate a destra del sotterraneo di accesso ai binari, furono sostituite da una sala di biglietterie, sempre localizzata. Il sotterraneo degli arrivi fu utilizzato per il servizio dei bagagli e due nuovi sotterranei furono scavati più a sud per l'arrivo dei viaggiatori e dei bagagli.

Nel 1923, una sala di bagagli supplementare fu creata sulla destra del vestibolo di ingresso. La sala delle biglietterie fu ingrandita e una nuova sala fu creata alla sinistra dell'ingresso.

Nel 1947, l'ingresso d'arrivo fu demolito e rimpiazzato da una costruzione di gres rosa sormontata da una volta in calcestruzzo e lastre in vetro. L'architettura delle gallerie è ricoperta di decori, controsoffitti e motivi.

Nel 1965, le sale d'attesa furono suddivise su due livelli poi coperte da un controsoffitto per il posizionamento di un ristorante. A questa data, all'interno, l'architettura originaria non era più visibile.

Nel 1984, da una parte fu intrapreso il programma di rinnovo della stazione di Strasburgo, dall'altra parte la stazione fu iscritta nell'inventario supplementare dei monumenti storici. La sala delle biglietterie fu rammodernata ed estesa sulla piazza, davanti alla facciata.

Riqualficazione della piazza e creazione della galleria commerciale e del parcheggio sotterraneo (1979)

La riqualficazione della piazza riprende il progetto Conrath del 1883: la continuità dei *boulevards* e la distinzione tra il cuore della stazione e la *place-parvis*, anche se ciascuno dei sotto-spazi è chiuso nella sua efficacia. Il flusso automobilistico del *boulevard* è protetto e risulta invalicabile dai pedoni. La *place-parvis* è concepita attraverso i caratteri di un giardino, con spazi destinati alla circolazione pedonale indifferenti agli altri spazi della piazza. Da questo punto di vista, questa trasformazione si accomuna ai progetti del 1891 e del 1908, manifestando un'assenza di continuità sia tra gli spazi, che tra le differenti temporalità del giardino, della circolazione e dello stazionamento. Lo spazio è frazionato per dare la priorità alla circolazione automobilistica. Il cuore della stazione è interamente razionalizzato. Essa rappresenta il risultato di una riflessione sul compromesso tra le norme di circolazione e le norme di stazionamento.

Il flusso pedonale è totalmente messo in sicurezza dal passaggio sotterraneo al di sotto della piazza.

La galleria commerciale prolunga l'ingresso d'arrivo in direzione della *rue du Maire Kuss* e della piccola *rue de la Course*. Essa è situata su un lato della piazza. Sei unità d'accesso assicurano la frequentazione della galleria (due sono situate nel prolungamento dell'ingresso d'arrivo; due all'interno e dall'altra parte del cuore della stazione e permettono l'accesso alle edicole della *Compagnie des Transports Strasbourgeois* e all'*Office du Tourisme*; due sono situate dall'altra parte della circolazione automobilistica, nella parte della piazza caratterizzata da spazi verdi e in continuità delle tre strade che si riversano sulla piazza. Nel parcheggio sotterraneo, con 650 posti circa, la circolazione delle vetture, avviene perpendicolarmente alla facciata. Esso è composto di due parti interconnesse tra loro, da una parte e dall'altra della galleria sotterranea, con strade di accesso e di uscita distinte.

Riqualficazione della piazza della stazione e creazione della stazione della tranvia sotterranea e della gallerie à l'En-verre (1994)

L'insieme del progetto è ordinato a partire dalla *galerie à l'En-verre* scavata longitudinalmente davanti alla stazione e coperta di vetro. Questa galleria su due livelli, uno al livello del parcheggio attuale (-3,5 metri) e l'altro ad un livello sottostante (-7,5 metri) distribuisce come il vestibolo fa con le parti di una casa, l'insieme delle funzioni meccaniche della piazza come la stazione della tranvia (linee A e D), attraverso una serie di ascensori, scale meccaniche o fisse. Questa galleria, grande volume lungo 120 metri e alto 7,5 metri, comporta un livello di servizi del parcheggio. Essa supera il volume della stazione della tranvia, conferendole una sorta di ampiezza auspicabile e di illuminazione naturale. Per questo, il volume della stazione e quello della galleria sono ben integrati e il gioco di passerelle che li attraversano permette di mettere in scena i flussi dei viaggiatori, una diversità di punti di vista e un'animazione dell'insieme di questo spazio. Tale galleria, che s'interpone tra la piazza e la stazione, non autorizza l'accesso all'ingresso delle partenze se non attraverso due passerelle centrali (Fig. 4.37).

Riqualficazione della piazza della stazione e creazione dell'ingresso ai trasporti (2004)

In previsione dell'arrivo del TGV Est, nel giugno 2007, la stazione è stata profondamente trasformata. I principi seguiti dal CUS e dalla SNFC in merito alla riqualficazione della piazza e alla creazione dell'ingresso ai trasporti sono:

- il raggruppamento dell'insieme delle offerte dei trasporti pubblici al fine di costituire un polo di scambio intermodale, privilegiando i trasporti in comune e i mezzi di trasporto alternativi (i viaggiatori hanno accesso. Attraverso questa *hall*, alla stazione SNCF, alle differenti linee della tranvia attraverso la stazione sotterranea, alla rete dei bus così come al parcheggio delle auto e delle biciclette);

- la riqualficazione della piazza della stazione e la creazione di uno spazio più aperto sul quartiere e sulla città;

- l'ingrandimento della stazione attraverso l'intervento sull'edificio viaggiatori. L'edificio viaggiatori dispone di tre ingressi che permettono le partenze e gli arrivi. Le biglietterie sono disposte da una parte all'altra dell'edificio. La posta viene spostata. La facciata è restaurata, ridiventa simmetrica e costituisce il supporto di una vetrata applicata che si sviluppa su 120 metri di lunghezza, 20 m di profondità, 23 metri di altezza. L'insieme forma un ingresso di 2000 metri quadrati che raddoppia la superficie di circolazione esistente, consentendo di mettere in relazione l'insieme delle modalità di trasporto. La vetrata, opera dell'architetto della SNCF Jean-Marie Duthilleul, vera navata di vetro, rappresenta una prodezza tecnica ed estetica. Tale rinnovo della stazione ha ottenuto un *Brunel Award* nel 2008 (i *Brunel Awards* sono dei premi che ricompensano le imprese ferroviarie, in questo caso SNCF, per il design architettonico delle infrastrutture e dei veicoli ferroviari).

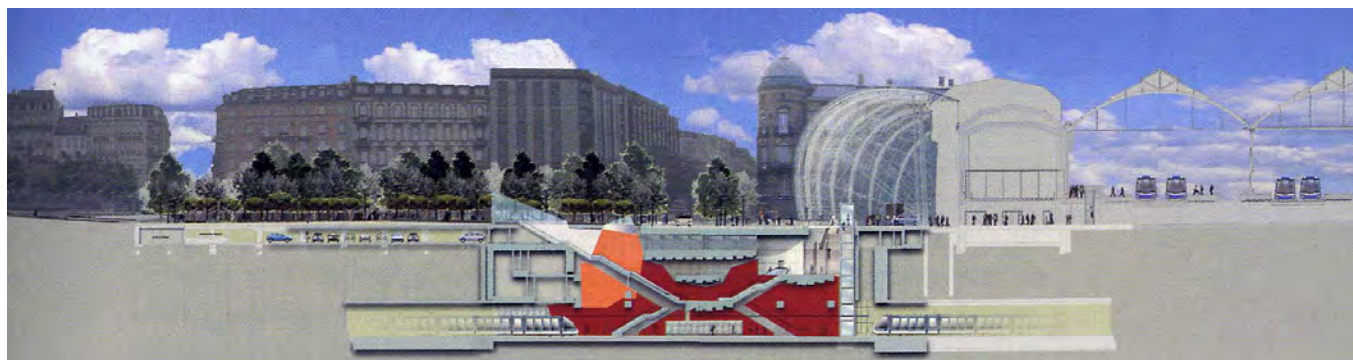


Fig. 4.37 – Sezione di progetto della stazione centrale: ingrandimento della stazione, riqualficazione della piazza, realizzazione dell'intermodalità treno-tranvia - AREP

Riferimenti bibliografici

Testi e libri

- AA.VV. (1969), *“L’analisi del racconto”*, Bompiani, Milano
- Choay, F. (1980), *“La règle et le modèle. Sur la théorie de l’architecture et de l’urbanisme”*, Seuil, Paris
- D’Alfonso, E. (1986), *“La regola e il modello. Sulla teoria dell’architettura e dell’urbanistica”*, Officina Edizioni, Roma
- Desmarais, G.; Ritchot, G. (2000), *“La géographie structurale”*, L’Harmattan, Paris
- Devillers, C. (1996), *“Le projet urbain”*, Pavillon de l’Arsenal, Paris
- Eco, U. (1980), *“La struttura assente”*, Bompiani, Milano
- Flichy, P. (1995), *“L’innovation technique”*, La Découverte, Paris
- Giontella, V. (2010), *“Leon Battista Alberti. L’arte di costruire”*, Bollati Boringhieri, Torino
- Jonas, S. (1995), *“Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle Université”*, Oberlin, Strasbourg
- Livet, G.; Rapp, F. (1981), *“Histoire de Strasbourg des origines à nos jours”*, 4 vol., Éditions DNA, Strasbourg
- Lussault, M. (1996), *“Fabrique de l’image et projet urbain”* in Charri, J.-P., *Villes en projet(s)*, Éditions de la Maison de sciences de l’homme d’Aquitaine, Talence
- Lussault, M. (1997), *“Strasbourg au fil du tram”* in Calenge, C.; Lussault, M.; Pagnad, B., *Figures de l’urban. Des villes, des banlieues et de leurs représentation*, Maison des Sciences de la Ville, Tours
- Marchese, A. (1983), *“L’officina del racconto”*, Mondadori, Milano
- Masboungi A., Mangin D., (2009), *“Agir sur les grands territoires”*, Éditions du Moniteur (Groupe Moniteur), Paris
- Merlin, P.; Choay, F. (2000), *“Dictionnaire de l’urbanisme e de l’aménagement”*, PUF, Paris
- Nigrelli, F.C. (1999), *“Percorsi del progetto urbano in Francia e in Italia 1960-1997”*, Officina Edizioni, Roma
- Ricoeur, P. (1991), *“Temps et Récit 1. L’intrigue et le récit historique”*, Paris, Seuil, 1991
- Ritchot, G.; Feltz, C. (1985), *“Forme urbaine et pratique sociale”*, Le Préambule Éditions Ciaco, Longueuil/Louvain-la-Neuve
- Sitte, C. (1953), *“L’Arte di costruire le città”*, Officine Grafiche dell’Editore Antonio Vallardi, Milano
- Tsiomis, Y. (2007) (sous la direction de), *“Echelles et temporalités des projets urbains”*, Jean Michel Place, Paris
- Tsiomis, Y.; Ziegler, V. (2007), *“Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg”*, Éditions de la Villette, Paris
- Vallega, A. (1989), *“Geografia umana”*, Mursia, Milano
- Vallega, A. (2003), *“Geografia culturale: luoghi, spazi, simboli”*, UTET Libreria, Torino
- Vallega, A. (2004), *“Geografia umana: teoria e prassi”*, Le Monnier, Firenze
- Zevi, B. (1973), *“Il linguaggio moderno dell’architettura”*, Einaudi, Torino

Riviste e periodici

- Agence de développement et d’urbanisme de l’agglomération strasbourgeoise, *Dimension villes*, n. 44, juin 2004
- Bachofen, C.; Tabouret, R. (1986), *“Strasbourg: plans e projets”* in *Les Annales de la recherche urbaine*, n. 32
- Desmarais, G.; Mercier, G. (sous la direction de) (1992), *“Des prémisses de la théorie de la forme urbaine au parcours morphogénétique de l’établissement humain”* in *Cahiers de géographie du Québec*, n. 98, vol. 36
- Desmarais, G. (1998), *“Trois concepts-clés pour les modèles morphodynamiques de la ville”* in *Cahiers de Géographie du Québec*, n° 117, vol. 42, décembre
- Desmarais, G. (2005), *“La structuration morphologique de la Rome antique, du centre organisateur à la configuration de seuil”* in *Espaces et société*, n. 122
- Desmarais, G. (2011), *“Pour une géographie humaine structural. Eléments of structural geography”* in *Annales de Géographie*, n. 617
- Forcaut, A. (2002) (coordonné avec Thierry Paquot), *“Le grand ensemble, histoire et devenir”* in *Urbanisme*, n. 322, janvier-février
- *“Il tram di Strasburgo”* in *Kineo*, n. 7, 1995

- Goyer, A. (1999), "Le secteur de l'Étoile à Strasbourg: de la difficulté de produire de l'espace urbain" in *Revue Géographique de l'Est*, n. 2-3, tome XXXIX
- "LA VIAROPA, d'Est en Ouest, Strasbourg est en mouvement", Fiches Médias, Strasbourg Ville et Communauté Urbaine, mars 2007
- Lévy, A. (2005), "Formes urbaines et significations: revisiter la morphologie urbaine" in *Espaces et société*, n. 122
- "Retour à Strasbourg. L'axe Heyritz – Kehl s'enclenche" in *Traits urbains*, n. 29, mars-avril 2009
- Stambouli, J. (2007), "Les territoires du tramway moderne: de la ligne à la ville durable", Développement durable et territoires (En ligne), Dossier 4: la ville et l'enjeu Développement Durable, mis en ligne le 11 juin 2007. URL <http://developpementdurable.revues.org/3579>
- "Strasbourg", Dessertes périurbaines des grandes agglomérations, Division, transports, déplacements, Cete de l'Est, Monographie "projet" et "Approche globale", septembre 2008
- "Strasbourg se rapproche du Rhin. Friches portuaires" in *Le Moniteur*, n. 5416, septembre 2007
- "Un pont entre deux rives" in *Diagonal*, n. 144, juillet-août 2000
- Valente, A. (2002), "Documentazione, comunicazione e scienza" in *AIDAinformazioni*, anno 20, n. 2-3, aprile-settembre

Rapporti di ricerca e gruppi di lavoro

- ADEUS, 2006, "Paris – 2h20, Le quartier de la gare et la gare de Strasbourg, éléments de décision", Communauté urbaine de Strasbourg et autres, 2002
- "Atelier de projet Port du Rhin", Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, 15 juin 2009
- "Concevoir et réaliser - Echelles et temporalités des projets urbains – Appel d'offres de recherches", Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, janvier 2002
- Dehaynin, C. (2006), "La place de la gare de Strasbourg 1875-2005" in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril
- Desmarais, G. (2006), "Structures spatiales et temporalités" in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril
- "Dessertes périurbaines des grandes agglomérations", Monographie "projet" et "approche globale"- Version 4- Septembre 2008, Cete de l'Est, Division Transports Déplacements
- "Enquêtes publiques, pôle d'échange multimodal", CUS, SNCF, 4 octobre-17 novembre 2004
- Hubert, J-P. (1993), "La discontinuité critique. Essai sur le principes a priori de la géographie humaine", Publication de la Sorbonne, Paris
- Lairez, C., "Qu'est-ce-que la VIAROPA ? Concepts et usages du projet urbain", [En ligne] URL <http://camille.lairez.fr/galerie/Rapport/CamilleLairezViaropa1.pdf>, consulté le 11 novembre 2011
- Lairez, C., "La VIAROPA – Morfogenèse urbaine", [En ligne] URL <http://camille.lairez.fr/galerie/Rapport/CamilleLairezViaropa2.pdf>, consulté le 11 novembre 2011
- "L'axe est-ouest. Le projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise", CUS – Service de l'urbanisme, juillet 2003
- "Le croisement de deux magistrales de TGV en gare centrale de Strasbourg au début de XXIe siècle, considéré comme la question clé de la transformation de la gare e de son environnement" – Projet exploratoire à l'horizon 2015/2020", Strasbourg, décembre 2000
- "Le significations temporelles du projet urbain", Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains", Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril 2006
- Nonn, H. (1982), "Strasbourg et sa Communauté Urbaine", Notes et Etudes Documentaires, Paris, La Documentation Française
- Pagand, B. (2000), "Le quartier à l'épreuve du TGV, AREP, ENSAIS, La gare de Strasbourg et son environnement analyses,

enjeux et hypotheses d'évolution", Rapport de recherche PUCA/SNCF/CUS, Paris – Strasbourg

- Pagand, B. (2006), "Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway" in *Le significations temporelles du projet urbain, Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril
- "Plan Local d'Urbanisme de Strasbourg" - Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Quatrième atelier, 31 mars 2010
- "PLU de Strasbourg – vers Strasbourg 2025 – Fiche quartier: éléments de diagnostic et enjeux", ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération de Strasbourg), juillet 2009
- Tabouret, R.; Bachofen, C.; Woehl, B. (sous la direction de) (1989), "Fondement du projet urbain: 1: processus et enjeux. 2: concepts et méthodes du projet urbain", École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg, 2 vol
- "Tam 2007-2008. Enquête publique", CUS, 30 mai-13 juillet 2005

Atti di convegni

- Cappuccitti A. (2007), "Morfogenesi dello spazio urbano: una lettura dei tessuti e delle misure nella città di Roma" in *Forme nella città / spazi nella metropoli*, Università degli Studi di Roma Sapienza, Facoltà di Ingegneria, Roma 2-3 aprile 2007
- "Des Trajectoires et des Territoirs. Des héritages à la géoprospective", 1er Séminaire des Doctorands, UMR ESPACE 6012, Volume de résumés, Université de Nice Sophie Antipolis, 8 juin 2010
- "Progetti urbani a confronto", Seminario Internazionale, Facoltà di Architettura di Firenze, 15-16-17 gennaio 2003
- Rebour, T. (2010), "Gilles Ritchot. Géographe structuraliste" in *Maître de conférences*, IUFM d'Amiens, SEET Université de Paris VII, CRIA Université de Paris I

Tesi di laurea e di dottorato

- Doingue, M. (2004) (sous la direction de Pagand, B.), "La reconquête des sites urbains péricentraux dégradés : l'exemple des Fronts de Neudorf dans l'agglomération strasbourgeoise", Tesi di laurea presso École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, INSA Strasbourg
- Genin, C. (2005) (sous la direction de Pagand, B.), "Quartiers sensible en quête d'urbanité : l'exemple du GPV de Strasbourg-Neuhof", Tesi di laurea presso École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, INSA Strasbourg
- Silva, V. (2010), "Conception et évaluation d'un prototype de simulation de la morphogenèse urbaine par agents vecteurs multi-échelles", Tesi di laurea presso École Polytechnique Fédéral de Lausanne

Siti Internet

- <http://camille.lairez.fr> (sito di Camille Lairez)
- <http://sites.google.com/site/metrovalstrasbourg> (sito della Métro VAL di Strasburgo)
- <http://www.adeus.org> (sito dell'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise)
- <http://www.arep.fr> (sito dell'AREP Group)
- <http://www.atelierslion.com> (sito dell'Ateliers LION Associés)
- <http://www.gregottiassociati.it> (sito di Vittorio Gregotti Associati)
- <http://www.persee.fr> (sito del Portail de revues en sciences humaines et sociales)
- <http://www.popsu.archi.fr> (sito della Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines)
- <http://www.sig-strasbourg.net> (sito del Service Information Géographique della Communauté Urbaine de Strasbourg)
- <http://www.strasbourg.eu> (sito della Communauté Urbaine de Strasbourg)
- <http://www.strasbourg-metropole.fr> (sito dell'Observatoire métropolitain de Strasbourg)
- <http://www.ville-rail-transport.com> (sito di Ville, Rail & Transports, le magazine des nouvelles mobilités)

**5.0 Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani:
il caso di Lille e Genova**

I “grandi eventi” si configurano come strumenti di intervento non convenzionale sul territorio, idonei a produrre un’accelerazione della sua trasformazione e portatori di crescita e sviluppo urbano. L’intrinseca capacità di stare al passo con il tempo della città li pone in posizione paritaria, in termini di autorevolezza, con strumenti di tipo più tradizionale. L’esperienza condotta in alcune città, come Barcellona o Lisbona, ha dimostrato come i grandi eventi siano stati capaci di innescare, a diverso titolo, processi di rigenerazione urbana. Tra i caratteri salienti che li contraddistinguono, è innanzitutto possibile riconoscere una “concentrazione spaziale e temporale”, che conferisce loro l’attrattiva di cui non sarebbero invece provvisti gli interventi con essi programmati, o ne sarebbero soltanto in parte, qualora essi venissero diluiti nel tempo oppure fossero maggiormente dispersi sul territorio. Questi eventi urbani intrattengono altresì degli stretti legami con la “legittimazione politica”. Questa è da intendersi secondo un’ottica transitiva: la giustificazione dell’evento urbano legittima la trasformazione che permette di realizzarlo. La questione della legittimità politica è perciò essenziale per comprendere l’attuazione degli eventi urbani.

Obiettivo del capitolo è verificare le modalità di questa legittimazione, studiando la messa in campo, l’organizzazione e la strutturazione delle dimensioni spaziali e temporali degli eventi. Tale analisi sarà condotta attraverso un’operazione di sovrapposizione tra le implicazioni spaziali degli eventi (luoghi di svolgimento e relative trasformazioni) e le implicazioni temporali (tempi di svolgimento, tempi di gestione delle fasi precedenti e successive, etc.). È importante mettere in evidenza la crescente complessità nella gestione degli eventi e le differenti configurazioni della loro conduzione nel tempo, in funzione dei diversi attori che vengono di volta in volta implicati. La ricerca si baserà, dunque, sull’analisi degli eventi organizzati all’interno di due città: Genova e Lille, Capitali Europee della Cultura nel 2004. L’analisi del primo caso è fondata, in particolare, sugli avvenimenti organizzati nel quadro dell’Esposizione Colombiana (1992), del G8 (2001) e di Genova 2004. L’analisi del secondo, invece, dopo la mancata candidatura della città francese ai Giochi Olimpici del 2004, è concentrata sugli eventi Lille 2004 e Lille 3000.

Nella convinzione che l’evento possa essere considerato come uno strumento di dominio del tempo urbano da parte degli attori locali coinvolti, poiché esso impone delle priorità di trasformazione e di pianificazione, tale dominio del tempo può essere decifrato in base a quattro registri pratico-temporali, secondo gli studi condotti da Reinhart Koselleck sulle caratteristiche storicizzate delle differenti esperienze temporali e delle loro strutture. Sintetizzando il pensiero di Koselleck, l’evento, prima della sua realizzazione, è il futuro che comanda il presente attraverso due registri pratico-temporali: l’attesa e l’urgenza. L’attesa rappresenta la preparazione dell’evento, la mobilitazione generale di risorse umane e finanziarie volta alla sua realizzazione. Essa si trasforma in urgenza nel momento in cui si prende coscienza dell’imminenza della scadenza dell’evento. Dopo che l’evento si è concluso, si concretizzano altri due registri pratico-temporali: il bisogno di capitalizzare sull’evento, farlo durare, prolungarne gli effetti e, infine, la sua introduzione come elemento della storia della città e delle sue trasformazioni. L’evento, collocato così all’interno di un racconto della città, assume una dimensione che si pone oltre il tempo dell’effimero. Il dominio del tempo urbano, secondo i quattro citati registri temporali, costituisce un vettore di dominio anche dello spazio e delle sue trasformazioni. Tale dominio dello spazio ha così permesso di portare avanti molteplici progetti urbani, talvolta controversi, ma anche di legittimare i vari attori coinvolti e le loro visioni della città: a Genova, l’“urbanistica evenemenziale” si è focalizzata principalmente attorno a due spazi: il porto antico, abbandonato dall’attività portuale, e il centro storico, collocando gli eventi nei “luoghi vetrina” della città. A Lille, si è proceduto principalmente attraverso il consolidamento delle periferie, costituite nella maggior parte dei casi da antiche aree industriali dismesse o da quartieri degradati, a volte popolari, attraverso l’intermediazione delle “Maisons Folie”.

Gli esempi di Genova e Lille dimostrano come l’evento non possa essere considerato come fine a sé stesso, dovendo essere esso reinvestito in un complesso sistema di scale spaziali e temporali. Si tratta dunque di postulare uno spessore temporale più ampio di quello dell’evento urbano in sé, che permetta di andare oltre la trasformazione immediata, strettamente legata al suo svolgimento, e riflettere sulla dimensione futura della trasformazione. Ciò comporta una visione programmatica, capace di prevedere il grado di flessibilità degli interventi, in modo che questi siano altrettanto capaci, nel post-evento, di divenire funzionali alle esigenze dei luoghi che li ospitano. L’evento urbano, in altre parole, così collocato nel quadro di uno studio della governance urbana, risulta legato alle modalità di legittimazione delle azioni sullo spazio. In tal senso, esso si pone come una modalità di gestione del tempo dell’effimero, finalizzato a costruire un progetto urbano di più ampio respiro.

Les «grands événements» sont conçus comme des outils d'intervention non conventionnels sur le territoire, aptes à produire une accélération de sa transformation et porteurs de croissance et de développement urbain. La capacité intrinsèque à suivre le rythme de la ville les met sur un pied d'égalité, en termes d'autorité, avec les instruments considérés plus traditionnels. L'expérience menée dans certaines villes, comme Barcelone ou bien Lisbonne, a montré à quel point les grands événements avaient été capables de déclencher, de différentes façons, des processus de régénération urbaine.

Parmi les principales caractéristiques qui les distinguent, il est surtout possible de reconnaître une «concentration spatiale et temporelle», qui donne aux grands événements une attractivité qu'ils n'auraient pas sans les interventions programmées à cette occasion, ou qu'ils auraient eu partiellement si ces interventions avaient été diluées dans le temps ou bien dispersées sur le territoire (complicata). Ces événements urbains entretiennent également des liens étroits avec la «légitimation politique» qui doit être entendue dans cette optique transitive : en justifiant l'évènement urbain, on légitime la transformation qu'il permet de mettre en œuvre. La question de la légitimité politique est donc essentielle pour comprendre la mise en place des événements urbains.

Le but de ce chapitre est de vérifier la modalité de cette légitimation, en étudiant la mise en place, l'organisation et l'instrumentalisation des dimensions spatiales et temporelles des événements. Dans cette analyse se croiseront les implications spatiales des événements (lieux de déroulement et aménagements relatifs) et les implications temporelles (temps du déroulement, gestion de l'avant-événement et de l'après-événement, etc.). Il est important de souligner la complexité croissante de la gestion des événements et les différentes configurations de leur gestion dans le temps en fonction des différents acteurs qui sont impliqués. La recherche se basera donc sur l'analyse des événements organisés dans deux villes: Gênes et Lille, Capitales Européennes de la Culture en 2004. L'analyse de Gênes porte, en particulier, sur les événements organisés dans le cadre de l'exposition Colombienne (1992), du G8 (2001) et Gênes 2004. L'analyse de Lille se concentre, en revanche, sur les événements de Lille 2004 et de Lille 3000 après la candidature manquée de la ville française de Jeux Olympiques de 2004.

Dans l'acceptation que l'évènement puisse être considéré comme un outil de maîtrise du temps urbain par les acteurs locaux, qui impose des priorités de l'aménagement et de planification, cette maîtrise du temps peut se traduire par quatre registres pratico-temporels, selon des études menées par Reinhart Koselleck sur les caractéristiques historiques des différentes expériences temporelles et de leurs structures. Résumant la pensée de Koselleck, avant sa réalisation l'évènement est un avenir qui commande le présent à travers deux registres pratico-temporels: l'attente et l'urgence. L'attente représente la préparation de l'évènement, la mobilisation générale des ressources humaines et financières visant à sa réalisation. Elle se transforme en urgence lors de la prise de conscience de la rapidité de l'échéance de l'évènement. Une fois que l'évènement est terminé, deux autres registres pratico-temporels se concrétisent : la nécessité de capitaliser sur l'évènement, de le faire durer, d'en prolonger les effets et, enfin, de l'introduire comme élément de l'histoire de la ville et de ses transformations. L'évènement, ainsi intégré à l'histoire de la ville, assume une dimension qui va au-delà du temps de l'éphémère. La maîtrise du temps urbain, selon les quatre registres temporels cités ci-dessus, est également un vecteur de maîtrise de l'espace et de ses transformations. Cette maîtrise de l'espace a permis de réaliser de multiples projets urbains, parfois controversés, mais également de légitimer les différents acteurs impliqués et leurs visions de la ville: à Gênes, « l'urbanisme évènementiel » s'est focalisé autour de deux axes: le vieux port, dont l'activité portuaire était abandonné, et le centre historique, les instaurant en « espace vitrine » de la ville. Lille s'est organisée principalement à travers la mobilisation de sa périphérie, constituée dans la plupart des cas d'anciennes friches industrielles ou de banlieues dégradées, souvent « populaires » ou se sont implantées les « Maisons Folie ». Les exemples de Gênes et de Lille démontrent que l'évènement ne peut pas être considéré comme une fin en soi, car il doit être replacé dans un système complexe d'échelles spatiales et temporelles. Il faut donc postuler à une épaisseur temporelle plus large à l'évènement urbain en soi, ce qui permet d'aller au-delà de la transformation immédiate, étroitement liée à son développement, et de réfléchir sur la future dimension de la transformation. Cela implique une vision programmatique, capable de prévoir le degré de flexibilité des intervenants, de sorte qu'ils soient également capables, dans l'après-événement, de s'adapter aux exigences des lieux qui les accueillent. L'évènement urbain, en d'autres termes, replacé dans le cadre d'une étude de la gouvernance urbaine, est liée aux modalités de légitimation des actions sur l'espace. En ce sens, il s'impose comme une modalité méthode de gestion du temps de l'éphémère, finalisé à la construction d'un projet urbain d'envergure.

5.1 Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani

In un sistema complesso e dinamico come quello urbano contemporaneo, i grandi eventi rappresentano sempre più spesso un utile strumento di intervento sul territorio, in grado di modificare dinamiche consolidate delle città, determinandone un nuovo ordinamento spaziale.

L'intrinseca capacità di stare al passo con il tempo della città li pone in posizione paritaria, in termini di autorevolezza, con strumenti di tipo più convenzionale.

I grandi eventi non sono da considerarsi sempre tutti identici tra loro.

La loro prima classificazione si può compiere in base al "settore" al quale si riferiscono: sportivo, economico, politico, culturale, naturale.

Una seconda classificazione può essere compiuta attraverso l'individuazione del "target" al quale gli eventi si rivolgono, caratteristica molto utile per comprendere il rapporto diretto con il territorio poiché sottintende l'individuazione di una "scala geografica di interesse" (locale, nazionale, internazionale, globale). Possiamo individuare eventi che, pur essendo settoriali, rivestono carattere globale (da intendersi non solo sotto il profilo territoriale, ma anche rispetto all'interesse suscitato). Le Olimpiadi, così come i Campionati del Mondo di calcio, pur essendo eventi tipicamente sportivi, suscitano l'interesse della più vasta platea internazionale.

L'attività di organizzazione di un grande evento è in grado di innescare processi espansivi e modificativi della struttura urbana e territoriale, oltre che di promuovere l'immagine della città che li ospita sia a livello locale-nazionale che internazionale. Strettamente correlata a questo carattere, la loro "copertura mediatica" ricopre grande importanza per compiere una distinzione tra i vari eventi: quelli con bassa o parziale copertura mediatica risultano poi quelli con minore capacità attrattiva.

Ci sono, inoltre, altre due caratteristiche importanti che sono comuni a tutti gli eventi: la "concentrazione spaziale" e quella "temporale". Proprio la forte concentrazione di tempo, spazio e attività conferisce loro l'attrattiva di cui non sarebbero invece provvisti gli interventi con essi programmati, o ne sarebbero soltanto in parte, qualora essi venissero diluiti nel tempo oppure fossero maggiormente dispersi sul territorio.

Più gli eventi rivestono una forte concentrazione, spaziale e temporale, accompagnata da una importante copertura mediatica, più è probabile che essi possano costituire importanti opportunità di crescita del territorio. Più sono invece dispersi nel tempo e sul territorio, e con una insufficiente copertura mediatica, più è difficile che possano assolvere al ruolo di motore di sviluppo di un territorio.

È chiaro che non tutti i grandi eventi producono effetti positivi sul territorio, ma è però certo che per poter fungere da leva per la crescita delle città che li ospitano, occorre garantire che siano capaci di attirare l'attenzione su loro stessi, che siano quindi eccezionali/straordinari nel senso più ampio dei termini. La logica dell'eccezionalità, che costituisce l'essenza di un evento straordinario, in quanto istantaneo e di rapida evoluzione, sembra essere una delle modalità più attuali per intervenire sull'aspetto delle città.

Altra questione sulla quale si deve riflettere riguarda la possibilità che un grande evento si inserisca o meno all'interno delle linee di indirizzo dello sviluppo e della trasformazione del territorio, manifestando lo stretto rapporto che intercorre tra costi-benefici-risultati.

È chiaro che se una città non si è dotata di linee di indirizzo definite ed orientate, sia verso interventi strutturali che verso specifiche attività che si dovranno realizzare, potrebbe risultare, da un lato, che i costi effettivi risultino poi superiori a quelli previsti e, dall'altro, che il sistema di politiche messe in atto attraverso un grande evento possa non risultare vincente per lo sviluppo del territorio¹.

Tali eventi, concepiti perciò come veri e propri strumenti di promozione, si situano agli antipodi degli "eventi spontanei". Si tratta, al contrario, di eventi decretati, stabiliti diversi anni prima del loro svolgimento e suscettibili o di essere "consumati" o di determinare degli impatti per parecchi mesi o addirittura anni dopo la loro fine. La loro analisi deve dunque prendere in considerazione "la portata temporale" del loro svolgimento, il prima e il dopo dell'evento, tanto più se si ammette che questa è la dimensione che permette di conoscere pienamente le connessioni, le posizioni e il ruolo dei diversi attori coinvolti.

In effetti, gli eventi urbani intrattengono dei rapporti con la "legittimazione politica", da intendersi secondo un'ottica transitiva: la giustificazione dell'evento urbano legittima la trasformazione che permette di realizzarlo. La questione della legittimità politica è perciò essenziale per comprendere l'attuazione degli eventi urbani. Essa si coniuga secondo differenti dimensioni: riguarda il progetto urbano e le trasformazioni realizzate in occasione dell'evento, che in alcuni casi modificano profondamente la città; concerne anche i ragionamenti e i valori legati all'evento urbano; infine, e di rimando, l'evento urbano contribuisce alla legittimazione degli attori che l'hanno voluto e organizzato.

Obiettivo del capitolo è verificare le modalità di questa legittimazione, studiando la messa in campo, l'organizzazione e la strutturazione delle dimensioni spaziali e temporali degli eventi. Tale analisi sarà condotta attraverso un'operazione di sovrapposizione tra le implicazioni spaziali degli eventi (luoghi di svolgimento e relative trasformazioni) e le implicazioni temporali (tempi di svolgimento, tempi di gestione delle fasi precedenti e successive, etc.). È importante mettere in evidenza la crescente complessità nella gestione degli eventi e le differenti configurazioni della loro conduzione nel tempo, in funzione dei diversi attori che vengono di volta in volta implicati.

La ricerca si baserà, dunque, sull'analisi degli eventi organizzati all'interno di due città: Genova e Lille, Capitali Europee della Cultura nel 2004. L'analisi del primo caso è fondata, in particolare, sugli avvenimenti organizzati nel quadro dell'Esposizione Colombiana (1992), del G8 (2001) e di Genova 2004. L'analisi del secondo è invece concentrata sugli eventi Lille 2004 e Lille 3000, svoltisi dopo la mancata candidatura della città francese ai Giochi Olimpici del 2004².

¹ Si veda la scheda di approfondimento "Gli eventi della contemporaneità".

² Si vedano le schede di approfondimento "Il caso di Genova: le Colombiadi, il G8 e Genova Capitale della Cultura" e "Il caso di Lille: Lille 2004 e Lille 3000".

5.2 L'evento urbano in quanto espressione spazio-temporale di una moltitudine d'attori

Diversamente da quanto facciano pensare le loro presentazioni da parte della stampa ("Lille è candidata ai Giochi Olimpici", "Genova accoglie il G8", etc.), gli eventi urbani non sono una semplice espressione della città, poiché essi sono anche frutto della spinta degli attori locali, dei gruppi sociali, dei sostenitori dei diversi progetti, ognuno con i propri obiettivi. Obiettivi che spesso entrano in conflitto con obiettivi o valori di altri attori o gruppi sociali. La rappresentazione della città organizzatrice, che spesso tende ad essere falsamente raffigurata in una immagine di consenso collettivo, deve invece essere posta in una prospettiva che consenta di identificare gli attori che pianificano gli eventi urbani e gli obiettivi e i principi su cui si fondano le loro azioni.

I Comuni di Genova e di Lille sono stati certamente degli attori con una leadership che ha influito sulle regole degli eventi. Si è tuttavia prodotta la mobilitazione anche da parte di numerosi altri attori, in varie forme di partecipazioni, come finanziatori, sponsor oppure semplici partecipanti (abitanti e turisti). L'analisi e l'esame dei vari raggruppamenti permette di conoscere meglio non soltanto gli accordi interscambiati, spesso illustrati dalle strutture organizzative di concerto con i rappresentanti dei diversi attori, ma anche le divergenze e i conflitti tra i diversi obiettivi e i vari interessi in gioco.

5.2.1 Gli eventi, strumenti di *gouvernance* territoriale

In un sistema complesso e dinamico come quello urbano contemporaneo, i grandi eventi rappresentano sempre di più uno strumento utile di intervento sul territorio, in quanto consentono di dare risposte rapide e in quanto mettono a disposizione fondi che altrimenti sarebbero difficilmente reperibili da parte delle Amministrazioni.

Nel caso di Lille 2004 Capitale Europea della Cultura, avvenimento culturale che ha riunito circa 2200 manifestazioni svolte per più di un terzo nella sola città di Lille, si trattava di conferire al 2004 un ruolo di autentico laboratorio nazionale dell'innovazione, mettendo in gioco, per un intero anno e su scala territoriale, un diverso modo di vivere la cultura nelle sue relazioni con l'educazione, lo sport, la vita in senso ampio, i trasporti e la trasformazione del territorio, con le abitudini urbane e con le nuove solidarietà³.

Il ruolo della municipalità e la personalità del sindaco Martine Aubry sono stati decisivi nella predisposizione del meccanismo di Lille 2004. Attraverso questo dispositivo, Aubry ha tentato di rinnovare l'attenzione della scena politica locale, nel suo ruolo di concertazione tra gli attori e i loro diversi campi d'azione e nel suo ruolo di mediazione in tal senso.

Da parte loro, i *Conseils généraux*, i *Conseils régionaux* e la *Lille Métropole Communauté Urbaine*⁴ hanno ugualmente giocato un ruolo importante.

³ È ciò che emerge dal "Le bilan de Lille 2004, Technique et enjeux d'une évaluation de politique publique culturelle" di Michelot, F. (2005).

⁴ *Lille Métropole Communauté Urbaine* è una istituzione pubblica di cooperazione intercomunale, creata con la legge del 31 dicembre 1966 con l'obiettivo di rimediare agli inconvenienti risultanti dal frazionamento dei comuni all'interno di un grande agglomerato. Questa struttura riunisce 85 comuni con più di un milione di abitanti, su un territorio rurale ed urbano costituito da grandi città e villaggi. La sua missione fondamentale, rivolta principalmente alla trasformazione urbana e alla gestione dei servizi pubblici, si è evoluta in seguito alla legge del luglio 1999 relativa al rafforzamento dell'intercomunalità.

Si possono distinguere due differenti tendenze che si sono manifestate: approfittare di Lille 2004 per affermare, in modo più marcato, le particolarità specifiche del territorio, oppure aderire all'evento per affermarne una sua coerenza territoriale. In entrambi i casi, sembra che l'evento Lille 2004 abbia creato le condizioni di un lavoro strutturante sul lungo periodo, in termini di collaborazione tra i comuni e la metropoli (Dréano, 2005).

A Genova, gli eventi urbani sono stati analogamente guidati da strutture multipartecipate, che hanno coinvolto differenti livelli pubblici e numerosi soggetti di vario genere, concretizzando così delle autentiche coalizioni. Per quanto riguarda l'Expo del 1992, l'Ente Colombo '92, associazione nata al fine di organizzare e preparare l'evento, riunì Regione Liguria, Provincia, Comune e Autorità Portuale, inserendo poi Camera di Commercio e Università. Nel 2001 fu istituita una Commissione speciale composta da Prefetto, Sindaco, Presidenti della Provincia e della Regione, Questore, Provveditore alle Opere Pubbliche, Soprintendente per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, Comandante dei Vigili del Fuoco e Presidente dell'Autorità Portuale di Genova. Infine, nel 2004 è stato quindi costituito un apposito Comitato per sovrintendere all'organizzazione, composto da Comune, Provincia, Regione, Università, Camera di Commercio, Autorità Portuale e rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Per gli aspetti gestionali e operativi, il Comitato si è invece avvalso di una società appositamente costituita, la "Genova 2004 s.r.l."

Anche lo Stato ha spesso giocato un ruolo molto importante. Per l'Expo del 1992, il G8 e Genova 2004, sono stati sbloccati fondi straordinari (300 milioni di euro per l'Expo, 45 milioni di euro per il G8 e 30 milioni di euro per Genova 2004) in forza di alcune leggi nazionali⁵. Malgrado l'esposizione degli attori locali, è proprio lo Stato che si è reso garante della candidatura di Genova: il luogo del G8 è stato scelto, come nel caso precedente di Napoli, dal governo; la designazione della città come Capitale Europea della Cultura è, allo stesso modo, derivata dalla candidatura trasmessa dallo Stato alla Commissione Europea. In cambio, lo Stato si riserva la possibilità di condizionare il proprio apporto in rapporto a determinate scelte.

L'organizzazione degli eventi è conferita, a Genova come a Lille, ad una struttura "creata ad hoc", che raggruppa differenti attori ad essa associati.

Per le Colombiadi del 1992, per il G8 e per Genova 2004 sono stati creati dei soggetti di coordinamento politico, con l'apporto dei dirigenti delle istituzioni implicate; per esempio, l'Ente Colombo per l'Expo del 1992, mentre per il 1992 e il 2004 sono nate strutture operative per la conduzione dell'evento. "Genova 2004 s.r.l." è un soggetto di diritto privato, costituito con fondi pubblici e presieduto da un manager del settore privato, la cui missione è stata quella di assicurare l'organizzazione delle manifestazioni e la comunicazione relativa all'evento Genova 2004.

Anche nel caso di Lille Capitale della Cultura ci si è ugualmente avvalsi di una "struttura ad hoc", l'associazione "*Lille Horizon 2004*", trasformata poi in "*Lille 2004*", presieduta da Martine Aubry. "*Lille Horizon 2004*" è stata costruita sul

⁵ Le "Celebrazioni Colombiane" del 1992 rappresentano un esempio di come l'esperienza legislativa ed amministrativa italiana si sia caratterizzata per la sempre maggiore estensione del concetto di emergenza, dopo la previsione della L. 373 del 23/8/1988, poi integrata dalla L. 205 del 29/5/1989. In occasione del "vertice G8" del luglio 2001, la legge speciale "Vertice G8" n. 149 del giugno 2000 ha consentito degli interventi di manutenzione urbana: riqualificazione di edifici, strade e spazi pubblici. Nell'ambito di "Genova Capitale Europea della Cultura 2004" è stata emanata la L. 166/2002, grazie alla quale sono stati realizzati interventi di manutenzione e riqualificazione urbana degli spazi pubblici, delle facciate dei palazzi storici, di potenziamento delle funzioni museali, di valorizzazione ambientale dell'area centrale e del waterfront, oltre che la organizzazione di eventi culturali e di promozione dell'immagine della città.

modello del *Comité Grand Lille*, con un organo di esperti economici, un organo formato da varie personalità e un organo di amministratori politici. Il suo organigramma è composto da più di un centinaio di membri, con influenze sia sul piano politico (Sindaci e Presidenti dei *Conseils généraux et de la Région*) che su quello economico (partenariati con *Accor* e *Carrefour* oppure fornitori ufficiali come Renault, Coca Cola, etc.).

Gli eventi urbani funzionano, in questo modo, come fattori catalizzatori nella creazione, nella formalizzazione o nell'approfondimento di nuove alleanze a livello locale o regionale. La teoria delle coalizioni degli attori, viste come orientate alla realizzazione di una "agenda urbana" (Di Gaetano e Klemanski, 1999), sembra, a una prima analisi, adatta allo scopo di analizzare questi partenariati e queste operazioni. Tuttavia, se si considerano le motivazioni portate avanti da ciascun attore, si notano obiettivi totalmente divergenti, aldilà della rappresentazione unitaria messa in scena.

5.2.2 Gli eventi, evidenziatori di approcci spaziali e temporali differenziati

La pluralità degli attori messi in gioco attraverso i grandi eventi può, in effetti, tradursi in scelte e opzioni divergenti.

Nel quadro di Lille 2004, ad esempio, si sono levate più voci per segnalare le divergenze tra i punti di vista culturali degli organizzatori e il collocamento spaziale e temporale dell'evento. Varie associazioni di artisti sono state particolarmente critiche nei confronti dell'approccio evenemenziale verso la cultura.

La scelta delle manifestazioni e della programmazione è stata spesso associata a significati politici, storici o territoriali, come nell'esempio dell'anno di Genova Capitale Europea della Cultura. Gianni Plinio, all'epoca vice Presidente della Regione Liguria, si oppose alla programmazione di un concerto dei Manu Chao, gruppo che si oppone alla globalizzazione, poiché lo considerava come un fattore di divisione. Senza con ciò volerne fare una condizione necessaria, all'inizio del 2003 l'allora capo dello Stato Italiano insistette affinché venissero inseriti elementi che richiamassero alla memoria il Risorgimento e l'Unità d'Italia. Al contrario, le manifestazioni volute dal Comune riguardavano la storia locale e i legami che la città aveva intessuto con il resto del mondo (scambi commerciali, migrazioni, etc.). In questi esempi si ritrova il legame tra logiche di legittimazione degli attori e modalità di utilizzo dello spazio e del tempo. Un evento che abbia relazioni con il Risorgimento giustifica la presenza dello Stato, mentre la messa in scena del glorioso passato genovese conferisce maggiore credibilità alle nuove ambizioni del Comune all'interno del Mediterraneo e al suo ruolo all'interno del dialogo multiculturale.

Questa differenziazione degli obiettivi dei diversi attori è importante nella comprensione del G8 di Genova del 2001. Si trattava di un avvenimento con una funzione particolare: quella di riunire i capi di Stato.

Esso ebbe luogo in un centro storico chiuso e bloccato ai manifestanti e diventato scrigno della riunione, la cui organizzazione e le cui finalità erano legate a un interesse dello Stato. Tuttavia, il Comune rivendicò una parte di responsabilità nella sua organizzazione e preparazione, e così il G8 riuscì ad attrarre una sostanziosa parte di finanziamenti statali per il restauro degli edifici e la riqualificazione di spazi pubblici della città, secondo un programma definito in maniera concordata.

Sebbene le municipalità si presentino come i soggetti che “orchestrano”, molte decisioni dipendono, in fin dei conti, dai finanziatori degli eventi organizzati.

Questi sono soggetti di genere variabile, così come è variabile il loro grado di coinvolgimento nelle decisioni intraprese. Anche gli attori privati vengono messi in gioco. In questo modo, il restauro delle facciate dei Palazzi dei Rolli a Genova nel 2004 è stato per metà finanziato dagli stessi proprietari, stimolati da aiuti pubblici di tipo ordinario (finalizzati alla conservazione del patrimonio) e straordinario (L. 166/2002, con cui si stanziavano i finanziamenti di Genova 2004).

I partner privati coinvolti in Lille 2004 in un primo tempo e successivamente in Lille 3000, hanno approfittato delle occasioni per consolidare, attraverso sponsorizzazioni spesso molto poco onerose se rapportate ai costi di mercato della pubblicità, la loro presenza sul territorio e quella all'interno dei futuri progetti urbani. Martine Aubry ha in questo modo approfittato abbondantemente di Lille 2004 per intrecciare relazioni con numerosi attori della società locale, commercianti, associazioni di quartiere, ambasciatori (Dréano, 2004). Questi molteplici soggetti, ai quali bisogna aggiungere gli artisti e anche gli abitanti, non si pongono, di conseguenza, in maniera uniforme rispetto alle denominazioni generiche degli eventi di “Lille” o “Genova”. Ciascun tipo di attore non solo produce, attraverso la sua partecipazione all'avvenimento, la sua legittimità sugli spazi urbani, in maniera complementare (paternariati) od opposta, ma fa anche la sua propria lettura delle temporalità: iscrizione nella durata o nel breve periodo. Gli avvenimenti urbani rappresentano un mezzo di legittimazione dei diversi attori coinvolti sulla scena urbana: ciascuno di essi mira non soltanto a collocare la città nel contesto urbano regionale, nazionale od internazionale, ma anche a produrre un discorso che valorizzi un uso interno. Nei due casi, essi necessitano ed implicano l'uso del tempo e dello spazio di loro svolgimento. L'iscrizione temporale e l'iscrizione spaziale sono così le due dimensioni che concretizzano congiuntamente la proiezione della città nell'avvenire promettente. Il mantenimento di queste due dimensioni permette di consolidare e di legittimare i progetti argomentando sull'urgenza o sull'opportunità spaziale.

5.3 L'evento, strumento di dominio dei tempi urbani

L'evento urbano sembra collocarsi nel tempo dell'effimero.

Esso si svolge soltanto una volta, è limitato nel tempo, è inquadrato generalmente, dall'inizio alla fine, in periodi vicini a quelli delle festività. Possiamo ritenere che esso costituisca, così come una festività, una parentesi della vita urbana?

L'esame dei maggiori eventi urbani recentemente realizzati, porta d'altro canto a constatare che gli attori locali cercano sempre di più di renderne durevoli gli effetti evenemenziali. Tuttavia, la loro immagine di "esaltazione" è suscettibile di provocare l'impressione, non solo ai suoi abitanti ma anche ai suoi visitatori del momento e a quelli potenziali, che la città in questione venga progettata come se fosse in uno stato di festeggiamento permanente. Gli eventi contribuiscono alla creazione di una realtà di "città festiva", evoluzione progressiva della città vista come semplice supporto per eventi festivi, nella quale l'atmosfera e l'estetica della festa trascendono gli aspetti della concezione, della pianificazione e della trasformazione urbana. Ciò implica ugualmente il fatto di rendere permanenti gli investimenti evenemenziali e festivi, che diventano sempre più consequenziali nell'attuale contesto caratterizzato dalla competizione tra le diverse città. Gli eventi sono così legati, in molti casi, ad un progetto globale di trasformazione della città, come nell'esempio di Barcellona, o di Lisbona con l'Esposizione Internazionale del 1998 e la creazione di nuove centralità come quella del Parco delle Nazioni⁶.

La legittimazione degli attori locali che sostengono gli eventi urbani si esprime così attraverso un lavoro basato sulla dimensione temporale degli eventi: i concetti di "creare l'attesa" o di "far durare" permettono di approfittare ancor più pienamente del loro carattere effimero. Ciò consente, in effetti, di ragionare sulla urgenza di una tale trasformazione, sulla necessità di prendere decisioni di questo genere, sulla obbligatorietà di una tale trasformazione urbana. L'evento può anche essere considerato come strumento di dominio del tempo urbano da parte degli attori locali, che impone priorità di trasformazione e di pianificazione.

Questa padronanza del tempo si interpreta secondo quattro diverse dimensioni. Questa terminologia e il richiamo all'individuazione di registri pratico-temporali sono ispirati al lavoro di Reinhart Koselleck, basato sulle caratteristiche storicizzate delle differenti esperienze temporali e dello loro strutture. Koselleck mira ad *"(...) una teoria unitaria della storia, a cogliere un piano universale del discorso che permane al di là e al di sotto delle profonde trasformazioni ravvisate dalla storia concettuale. Dalla sua analisi delle strutture temporali risulta chiaro infatti che il punto di vista dal quale le varie e diverse strutture del tempo si sono succedute è quello del tempo secolarizzato moderno che procede dal passato al futuro. Perciò quelle che si sono succedute nel corso della storia, nella ricostruzione di Koselleck, non sono vere strutture del tempo, ma sono concezioni delle strutture del tempo. In altri termini non è cambiata la storia, ma è cambiato il modo in cui gli uomini hanno pensato la storia, mentre la storia (la storia essa stessa ovvero la storia in sé) continuava, "in realtà" a muoversi secondo lo stesso ritmo temporale che essa dimostra di avere ora e che è il movimento della storia scientifica moderna. Al di sotto delle diverse strutture temporali, che sono solo convinzioni o proiezioni ideologiche, agisce dunque, nell'analisi di Koselleck, una metastruttura unitaria, un concetto del concetto, e questa altro non è che il tempo moderno"* (Scattola, 2006).

⁶ Si veda la scheda di approfondimento "Barcellona e Lisbona: i grandi eventi e la riorganizzazione del sistema urbano".

Sintetizzando il pensiero di Koselleck, prima della sua realizzazione l'evento rappresenta il futuro che comanda sul presente attraverso due categorie pratico-temporali: l'attesa e l'urgenza; dopo che l'evento si è svolto, occorre capitalizzare su quest'ultimo e introdurlo come elemento della storia della città e delle sue trasformazioni.

5.3.1 Costruire l'attesa e gestire l'urgenza

Costruire l'attesa significa "creare l'avvenimento", preparando la città alla mobilitazione generale. La candidatura all'evento è pianificata attraverso la stampa, che ne descrive gli impatti positivi sulla città. Si suscita così l'aspettativa per l'evento e i suoi effetti. Il titolo del Piano Strategico⁷ della città di Genova, elaborato dal Comune nel 1999, porta la data del 2004, sul presupposto che l'anno della Capitale Europea della Cultura possa produrre un cambiamento generale. Prima dell'evento, la città è già attrezzata di elementi che fanno presupporre la sua imminenza: si predispongono loghi e manifesti, e tramite i mass media i responsabili dell'evento richiamano gli effetti positivi attesi. Una volta acquisita la possibilità di organizzare l'evento, l'attesa si trasferisce verso i vari "grandi momenti" che ne scandiscono il ritmo.

Così, Lille 2004 è stata organizzata in tre fasi differenti che hanno permesso di spezzare i tempi lunghi e proporre dei riferimenti temporali intermedi. Quando l'evento si è concluso, gli organizzatori spostano l'attesa verso un altro evento futuro, riflettendo il bisogno di "sopravvivenza" degli organismi promotori, la cui esistenza è subordinata all'evento stesso. Parlando di grandi eventi si parla anche di "effetto pulsar", quando cioè un evento è seguito da altri al fine di consolidarne gli esiti (Piazza, 2010). È questo il caso di Genova e di Lille.

L'esempio di Lille 3000 è in questo senso molto interessante: per riaprire nuovamente "l'orizzonte finito" di Lille 2004, una volta conclusosi l'evento, il presidente di Lille 2004, Martine Aubry, ha dato vita ad un evento che non esita a proiettarsi verso il terzo millennio. Questo registro temporale "smisurato" è stato tuttavia completato da un secondo, più corto e regolare, che è consistito nella proposta di una programmazione eventuale a cadenza biennale. Il 2006, ad esempio, ha avuto come tema, annunciato molto tempo prima, l'India: la città è stata ricoperta di manifesti rosa che comunicavano l'arrivo dei "Bombaysers", degli elefanti, degli artisti, di varie manifestazioni. Appena conclusa questa fase, si è iniziata a costruire l'attesa per il 2008, consacrato all'Europa Orientale.

L'attesa degli eventi si trasforma in urgenza quando si prende coscienza della imminenza della loro scadenza, in rapporto a tutte le fasi di preparazione da portare avanti. L'urgenza impone allora di superare le disparità tra i diversi attori, di risolvere al più presto i problemi e di creare una struttura di gestione flessibile. L'urgenza funge da credenziale in rapporto alla necessità di rapida movimentazione dei finanziamenti.

⁷ La pianificazione strategica è una modalità di pianificazione, alla quale gli amministratori pubblici si rivolgono sempre più spesso poiché considerato l'approccio di pianificazione maggiormente adatto per far fronte alla complessità delle trasformazioni urbane. La stagione della pianificazione strategica nasce e si sviluppa in Europa negli anni '80, periodo di trasformazione e di profonda crisi politica, durante il quale si registra un accorciamento dei tempi della politica (si stabiliscono dei limiti di mandato) e la conseguente impossibilità di portare avanti programmi e strategie di lungo periodo. Tali strumenti nascono infatti dalla consapevolezza del divario tra tempi ed approcci della pianificazione urbanistica tradizionale e tempi e dinamiche delle trasformazioni territoriali. I tempi della politica non sempre coincidono con i tempi dello sviluppo territoriale. Anni di esperienze di pianificazione strategica, soprattutto in Italia, hanno fatto emergere una percezione dei piani strategici come risposta alla frammentazione dei processi decisionali e alla crisi di efficacia degli strumenti tradizionali di governo urbano. Allo stesso modo, è emerso come questa modalità di intervento abbia, all'interno dei suoi stessi punti di forza, le sue debolezze e fragilità. Il coinvolgimento di numerosi attori urbani, la partecipazione e la flessibilità dello strumento, determinano una dilatazione dei tempi che porta sovente ad una diffusa percezione di incapacità del piano ad ottenere risultati visibili, duraturi ed efficaci, e di conseguenza alla perdita di legittimazione del piano strategico stesso (Piazza, 2010).

Le strutture di gestione degli aspetti pratici di un evento sono create allo scopo di far fronte all'urgenza. Il modello di questi comitati di pilotaggio è l'impresa privata: in effetti, il comitato ne copia la struttura giuridica, i suoi membri sono spesso provenienti dal mondo dell'imprenditoria e dello spettacolo (pubblicità, media, ambienti della cultura) e la sua concezione di lavoro si basa su una totale differenziazione rispetto a quella delle istituzioni pubbliche lo hanno fatto nascere: rivendicazione di orari di lavoro flessibili, mobilità degli operatori, etc. Così, secondo il Presidente di Genova 2004 Vincenzo Fontana, questo funzionamento di tipo privatistico ha rappresentato un elemento positivo, poiché ha permesso un'azione più rapida e una gestione dei tempi di lavoro più consona alla forma stessa degli eventi, mentre le strutture pubbliche avrebbero invece costituito un fattore di rallentamento. L'evento e la sua urgenza impongono dunque regole di funzionamento differenti, che riguardano anche le modalità di organizzazione del lavoro. Ciò pone anche una serie di questioni sulle scelte operate e sulla loro legittimità democratica.

L'urgenza è anche la giustificazione per i lavori che si accavallano, nonostante gli sforzi di coordinare gli interventi. L'affermazione dell'urgenza dell'intervento, in rapporto alle trasformazioni che si intendono attuare, permette di superare tutta una serie di opposizioni alle trasformazioni stesse, che concernano elementi del patrimonio delle città o l'uso dei relativi spazi.

Le Colombiadi del 1992 di Genova hanno segnato la riappropriazione urbana del vecchio porto, che in precedenza dipendeva dall'Autorità Portuale (questa detiene ancora una quota minoritaria, circa il 10%, del capitale della Porto Antico S.p.A., fondata nel 1995 per la gestione di quegli spazi). Però, in assenza dell'evento urbano la trasformazione dell'antico porto non sarebbe potuta essere altrettanto rapida. Le trasformazioni programmate hanno inciso su uno spazio antico che conteneva vestigia medievali. Il piano aveva infatti previsto la costruzione di un passaggio sotterraneo per gli autoveicoli, sotto un sito del XIX secolo, che celava le strutture portuali medievali di Genova. La scoperta di elementi archeologici avrebbe potuto determinare uno slittamento supplementare dei termini di conclusione dei lavori, o addirittura una loro totale revisione, considerando anche i rilievi di competenza della Soprintendenza ai Beni Archeologici. Le Università e l'Associazione Italia Nostra si mobilitarono. Secondo lo storico urbano Ennio Poleggi, sostenitore della candidatura dei Palazzi dei Rolli a Patrimonio dell'Unesco, in totale opposizione alla distruzione del sito, affermò che con "le Celebrazioni Colombiane sono stati distrutti i luoghi vissuti da Cristoforo Colombo". Queste argomentazioni, riprese dalla stampa, denunciarono la strumentalizzazione dell'evento (celebrazione della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo) ai fini del potere sullo spazio. L'urgenza in questo caso si rivela un modo per imporre un progetto urbano molto contestato, nonostante la mobilitazione di stimati e apprezzati docenti universitari (Poleggi diventa anche assessore al centro storico l'anno successivo all'Expo). Così, l'urgenza e la necessità di dominare il tempo producono il risultato del dominio sullo spazio.

5.3.2 Capitalizzare sull'evento

Una volta che l'evento è terminato, l'obiettivo è quello di farlo durare, prolungarne gli effetti, dimostrare che esso non è stato vano, effimero, si tratta cioè di capitalizzare sull'evento. Il successo di un evento si misura sul lungo periodo.

Dopo il periodo di effervescenza, basato sui ritmi imposti dall'evenemenziale, il ritorno ai normali ritmi urbani è, al tempo stesso, voluto e temuto. Si è spesso assistito al tentativo di sfruttare il *know-how* e l'esperienza acquisita da parte delle città che avevano ospitato grandi eventi, per i quali si era anche strutturata una specifica formazione di soggetti sulla organizzazione e sulla gestione dei tempi evenemenziali. Barcellona, forte dell'esperienza dei Giochi Olimpici, ha presto esportato nel Mediterraneo il suo "saper fare" (Velut e Robin, 2005), e il Comune di Genova ha pensato bene di imitarla (Jacquot, 2007).

Nel caso di Lille, tre eventi si succedono nel tempo richiamandosi reciprocamente: "Lille 2004" sembra essere un "prodotto" della candidatura, non andata a buon fine, ai Giochi Olimpici del 2004, lanciata nel 1994. In questa data, il *Comité Grand Lille* si auspicava di affermare il carattere metropolitano di Lille approfittando del grande evento, con l'obiettivo di sviluppare la notorietà internazionale della città. L'energia espressa, la mobilitazione messa in campo, le esperienze acquisite e quelle sviluppate nell'ambito delle *Technologies de l'information et de la communication* (TIC), saranno riutilizzate nel progetto di Lille 2004 Capitale Europea della Cultura⁸. Lille 3000 è, a sua volta, un prodotto di Lille 2004. Per rispondere a queste aspettative, il comitato "Lille 3000" ha preso il posto di "*Lille Horizon 2004*", al fine di continuare a tracciare un progetto per la cultura. Il comitato "Lille 3000" organizza così, ogni due anni, un evento di portata internazionale finalizzato a rendere duraturo il *know-how* acquisito e i servizi che avevano già funzionato nel 2004. La scelta del tema India è stata effettuata per la volontà di creare una "festa popolare", ma anche per la preoccupazione di conservare la fiducia del mercato internazionale verso la città. I tre eventi (candidatura ai Giochi Olimpici, Lille 2004 e Lille 3000) sono così l'espressione del *Comité Grand Lille*, espressione di diverse istanze e di diverse componenti all'interno della regione, che perpetuano la loro azione per il tramite di una serie di eventi.

A Genova, le polemiche sulle Colombiadi si sono incentrate sull'assenza di una riflessione sul dopo Expò. Le trasformazioni urbane sono state realizzate, ma senza un piano che valorizzasse la fase successiva all'evento, e così gli edifici restaurati sono rimasti inutilizzati, come nel caso dei magazzini del Cotone, il cui uso è stato definito solo nel 1995 con la creazione del Porto Antico S.p.A., o dell'Acquario, abbandonato dopo l'Expo e poi acquisito dalla Costa S.p.A. . Genova 2004 è stata pensata allo scopo di perpetuare gli effetti degli eventi precedenti; l'evento ha rappresentato un successo in termini di presenze, ma su un punto tutti gli osservatori sono concordi: bisogna giudicare l'efficacia di tali eventi in base ai dati del 2005. Dati che sono inferiori a quelli del 2004, ma

⁸ Si veda la scheda di approfondimento "Genova e Lille: città europee e capitali della cultura a confronto".

molto superiori a quelli del 2003, dimostrazione che Genova 2004 ha inaugurato una dinamica positiva⁹, come spiega Bruno Gabrielli¹⁰. La valutazione dell'evento conduce dunque al dopo-evento, alla perpetuazione dei suoi effetti. Allo stesso modo, quando si chiede agli operatori genovesi di comparare Lille e Genova, essi fanno spesso riferimento ai diversi approcci verso la gestione del tempo. Mentre Lille nel 2004 avrebbe investito più su aspetti scenografici, Genova avrebbe investito su infrastrutture destinate a durare nel tempo. Rafforzando questo concetto, Lille e Genova rappresenterebbero la versione moderna di una favola, quella della cicala e della formica, improntata sulla diversa gestione del tempo (Gravari-Barbas, Jacquot, 2007).

Si può osservare che, nel caso di Lille, l'evenemenziale sembra fine a sé stesso. Dopo il 1992, il 2001 e il 2004, il Comune di Genova si auspica di raggiungere l'"urbanisme événementiel", termine assegnato al lavoro su Genova, coordinato da Masbounji (2004) e realizzato con la partecipazione dei soggetti locali. Il titolo riflette bene, in realtà le concezioni di sviluppo urbanistico della Giunta dell'epoca e in particolare dell'assessore Bruno Gabrielli, perché gli eventi rappresentano un mezzo per finanziare interventi urbanistici, facenti parte di una visione d'insieme di ciò che doveva diventare il centro storico e il porto antico.

5.3.3 Integrare l'evento con la storia urbana

Infine, l'ultimo registro temporale di questo dominio del tempo riguarda la questione relativa all'integrazione dell'evento nella storia della città. Texeira (1988) si interroga sulla dimensione temporale degli eventi urbani. Essi, a suo parere, sono collegati sia al futuro che al passato, perché possiedono la duplice valenza di essere sia rottura che di origine, la loro narrazione diviene essa stessa costitutiva di una nuova identità della comunità e dell'individuo. Esiste dunque un rapporto stretto tra l'evento nella sua dimensione urbanistica e il suo porsi all'interno della storia, che gli conferisce una dimensione temporale che eccede il tempo dell'effimero. In effetti, l'evento urbano è concepito per durare, per capitalizzare. Il termine "narrazione" permette ugualmente di leggere l'evento come un racconto, rivelando le strutture temporali sottostanti e, soprattutto, il modo in cui la prospettiva dell'evento è utile alla riorganizzazione della città, concedendo un surplus di legittimità a determinati progetti.

Il passato si ricostruisce una volta che l'evento è terminato, cancellando il tempo dei preparativi: l'evento è pensato come isolato, o come il debutto di una nuova era. A Genova, la trasformazione degli ultimi quindici anni si ricostruisce a partire dai tre eventi che hanno avuto luogo: nel suo racconto, si trascurano la lentezza dei lavori e le trasformazioni a lungo termine, e le date di ciascun cambiamento sono invariabilmente le stesse degli eventi. La storia urbana recente è pensata come una successione di pieni e di vuoti. Così l'evento urbano diventa un nuovo riferimento temporale, permettendo di scandire il tempo.

⁹ Da gennaio a fine settembre 2005, 416.141 turisti hanno trascorso almeno una notte nelle strutture ricettive di Genova, certamente meno che nello stesso periodo del 2004 (451.681), ma molto più che nel 2003 (384.694). Tra il 2003 e il 2005 si assiste dunque ad un aumento dell'8%, contro il 3,3% tra il 2001 e il 2003 (Gravari-Barbas e Jacquot, 2007).

¹⁰ Bruno Gabrielli è stato docente ordinario di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Genova, dal 1997 Assessore all'Urbanistica e Centro Storico e dal 2001 al 2006 Assessore alla Qualità Urbana e Politiche Culturali del Comune di Genova. In una intervista rilasciata a Riccardo Prina il 7 giugno 2004, Gabrielli dichiara: *"Certamente i grandi appuntamenti sono uno stimolo fortissimo: Genova ha organizzato le Colombiadi, ha ospitato il G8 e oggi è capitale della cultura. Queste tappe ci hanno aiutato, non tanto per le risorse che ci hanno garantito, quanto per la rinascita di uno spirito psicologico diverso. Una nuova mentalità positiva che ha innestato un processo virtuoso"*.

L'evento instaura un prima e un dopo nel racconto della città, che talvolta rappresenta una nuova era, come nel caso dell'Expo 1992 di Genova che ha segnato simbolicamente l'inizio della riconversione della città verso il turismo culturale e il recupero dei suoi spazi centrali, anche se questa strategia era già visibile nel 1984¹¹. Gli eventi organizzano il racconto della ricostruzione della città, costituendone i tratti salienti.

5.4 Il dominio del tempo come strumento di dominio dello spazio

La matrice del tempo può essere considerata come strumento di dominio dello spazio (Monnet, 1996). L'evento urbano ha luogo in spazi specifici, ma nella sua realizzazione esso determina una ridefinizione dei rapporti tra centro e periferia, o per dirla in maniera diversa l'evento implica una visione della città che esso contribuisce a rafforzare. Inoltre, gli spazi coinvolti dagli eventi, senza il loro impulso e senza la legittimazione concessa dall'urgenza, appaiono come spazi la cui appropriazione e trasformazione risulterebbe problematica. Così, questo dominio del tempo urbano è certamente un vettore di dominio dello spazio e delle sue trasformazioni.

5.4.1 L'evento come elemento che concretizza la visione della città

L'organizzazione dell'evento urbano esprime una visione della città e della sua configurazione spaziale: l'organizzazione dell'evento è in uno spazio centrale o in periferia? Si svolge soltanto in un luogo o si sviluppa in spazi diversificati? È possibile dunque che ci sia una duplice opposizione riguardo alla localizzazione dell'evento (centro/periferia e unità/molteplicità), che si traduce in progetti di città differenti.

Gli eventi urbani a Genova sono stati essenzialmente organizzati in due spazi: il porto antico, abbandonato dall'attività portuale, e il centro storico (Fig. 5.1 e Fig. 5.2). Questi due spazi rappresentarono, negli anni '80, ma soprattutto negli anni '90, i prioritari obiettivi della trasformazione urbana, e gli eventi hanno rappresentato l'occasione per realizzare questi progetti. In effetti, lo Stato italiano si è ogni volta impegnato per tutti i tre eventi, garantendo finanziamenti straordinari che il Comune da solo non avrebbe potuto assicurare. L'evento è, nel caso di Genova, un elemento prima creatore (con l'Expo del 1992) e poi rafforzatore di centralità (con il G8 e Genova 2004). Le posizioni contrarie ai progetti ne sottolineavano la contraddittorietà, soprattutto nel caso di Genova 2004, per la forte concentrazione degli investimenti nel centro. Associazioni dei commercianti dei quartieri periferici hanno così reclamato una maggiore partecipazione all'evento, e così pure i comitati dei residenti delle periferie hanno criticato la scarsa utilità di alcune operazioni condotte nell'ambito di Genova 2004. Ad ogni modo, alla scala di questa nuova centralità si trovano una molteplicità di luoghi evenemenziali.

Per Genova 2004 i luoghi più mobilitati sono stati gli spazi del Porto Antico, il Palazzo Ducale, il complesso museale dei palazzi di via Garibaldi e il Museo del Mare,

¹¹ Il 1984 rappresenta una data chiave nella storia di Genova, periodo di intense riflessioni sul divenire economico della città nel contesto di un disimpegno da parte dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), allora diretto da Romano Prodi. Nei seminari organizzati dalle parti politiche e dagli attori locali coinvolti, emerse progressivamente l'opzione dello sviluppo turistico negli spazi portuali centrali della città, benché tale recupero fosse stato già intravisto addirittura negli anni '70.

inaugurato nel 2004. Lo spazio dell'evento è così costituito da luoghi situati nel centro storico e nel porto antico. Ciò manifesta una congruenza con il concetto di riqualificazione urbana. In effetti, contrariamente ai progetti degli anni '80, che consistevano in interventi d'insieme all'interno di un quartiere¹², il Comune è intervenuto, da quel momento in poi, in ordine più sparso e su edifici mirati, per esempio sul Palazzo Ducale nel 1992, o sui Palazzi dei Rolli e sullo spazio portuale della Darsena in occasione di Genova 2004, tentando di stimolare anche la parte privata con un recupero a macchia d'olio che permettesse, in conclusione, anche una trasformazione globale. La "spazializzazione" delle manifestazioni di Genova 2004 è dunque un adeguamento alla concezione del metodo urbanistico, basato su una riproduzione, in seno agli spazi centrali, della differenziazione centro-periferia (Fusero, 2005).

A Lille, il centro città è stato utilizzato per accogliere le manifestazioni pilota della programmazione della Capitale Europea (Fig. 5.3). Sono stati mobilitati principalmente i principali luoghi di esposizione così come gli spazi pubblici centrali. Tuttavia, la volontà di associare le città della periferia di Lille ha condotto ad uno "sparpagliamento" dei luoghi, espresso essenzialmente dall'intermediazione delle *"Maisons Folie"*, luoghi di festa che racchiudono artisti ed abitanti, collocate nei luoghi a forte valenza simbolica. Esse sono per la maggior parte dei casi ubicate nelle antiche aree industriali dismesse, in quartieri spesso popolari. Dodici luoghi del territorio metropolitano e dell'euro-regione, antiche fabbriche o luoghi del patrimonio, sono stati così impiantati, rinnovati o riattivati. Essi sono emblematici dell'attività del quartiere nel quale si situano: antiche fabbriche a Lille e Roubaix, un convento a Tourcoing, una fattoria a Villeneuve d'Ascq, un monumento storico a Maubege (Michelot, 2005). Malgrado qualche loro problema di funzionamento, queste *Maisons Folie* sono diventate dei luoghi della creazione e delle esposizioni, figure ormai perenni dell'agglomerazione di Lille. E sono le stesse *Maisons Folie* che hanno accolto le manifestazioni di Lille 3000. L'evento appare così come una visione "condensata" nel tempo della città a venire ed è sintomatico dei luoghi e degli spazi che gli attori locali cercano di valorizzare.

La concentrazione degli spazi di Genova contrasta così fortemente con la distribuzione degli spazi di Lille, fenomeno non riducibile alle specificità metropolitane delle due città.

5.4.2 Il dominio dello spazio per l'evento

¹² Negli anni '80 fu realizzato un intervento di massa nel quartiere medievale di Prè, uno dei sei antichi sestieri in cui era suddiviso il centro storico di Genova, oggi valutato come un insuccesso poiché le espropriazioni e la durata dei lavori hanno destrutturato questo quartiere popolare (Gravari-Barbas, Jacquot, 2007).

L'evento urbano è anche l'occasione per manifestare il potere dell'evoluzione di uno spazio, soprattutto quando viene contestata l'azione delle pubbliche amministrazioni. Gli attuali confini comunali di Genova risultano dall'annessione, nel 1874 e nel 1926, di 24 comuni (Poleggi e Cevini, 2003), ora divenute frazioni, ciascuna delle quali ha però conservato una propria particolarità. Le frazioni più periferiche rivendicano spesso una loro nuova autonomia, soprattutto l'antico comune di Nervi, che vanta una popolazione abbiente e costituisce meta di turismo balneare e culturale.

Si è trattato, non a caso, dell'unico luogo al di fuori del centro in cui sono state organizzate manifestazioni di una certa importanza durante Genova 2004, in modo da rimarcare l'appartenenza territoriale a Genova (nel 2003 il Consiglio Comunale di Genova ha respinto la richiesta di distacco come comune autonomo) e da dare coerenza al discorso sulla "città policentrica" (Gazzola, 2003).

L'evento consente di mettere in gioco nuove regole per la gestione degli spazi. Porto Antico S.p.A., organismo responsabile della gestione degli spazi creati dall'Expo '92, venne inizialmente costituita per la direzione delle trasformazioni, per poi diventare un organismo di gestione del "dopo Expo", tra le critiche di una parte degli abitanti. In effetti, sebbene sia uno spazio pubblico, la zona del Porto Antico è stata sottoposta a regole speciali, pattugliata da vigili e chiusa con cancelli durante le ore serali; i venditori ambulanti non possono posizionare le loro bancarelle nelle sue vicinanze. L'evento, dunque, per le rigide disposizioni adottate, ha innescato la messa in gioco di nuove regole di gestione dello spazio e dello spazio pubblico, fattore che si sposa con l'ipotesi di Judd (2003) sulla creazione di "bolle" nei centri delle città per agevolare la loro vocazione turistica, in questo caso compiuta attraverso l'evento urbano. L'evento funziona come un elemento che agevola i progetti a venire (Hugues, 1999), anche se gli stessi possiedono ben pochi tratti comuni con la natura dell'evento.

Lille 2004 ha permesso, in modo analogo, di proporre ai residenti nuove trasformazioni urbane, talvolta totalmente slegate da qualsiasi nesso con l'evento. La "Halle de glisse"¹³, situata nel quartiere di Lille Sud, è stata in questo senso presentata come un "tempio dello scivolamento" dedicato ai nuovi sport. La cultura è stata dunque usata come elemento che giustifica riqualificazioni urbanistiche molto più ampie e vicine alle esigenze degli abitanti.

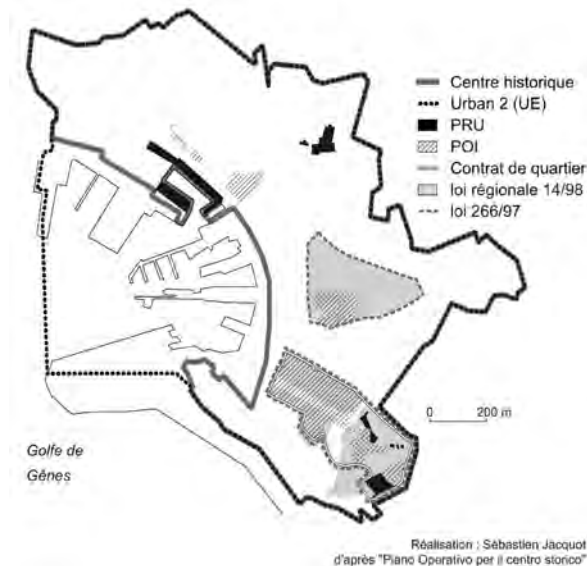


Fig. 5.1 – Aree sottoposte ad interventi urbani nel centro storico di Genova nel 2003

¹³ Si tratta di un luogo caratterizzato da una serie di spazi diversi (3000 mq al coperto e 2000 mq all'esterno) dedicati allo skate, al pattinaggio e alle BMX.

Le port ancien au sein de la commune de Gênes

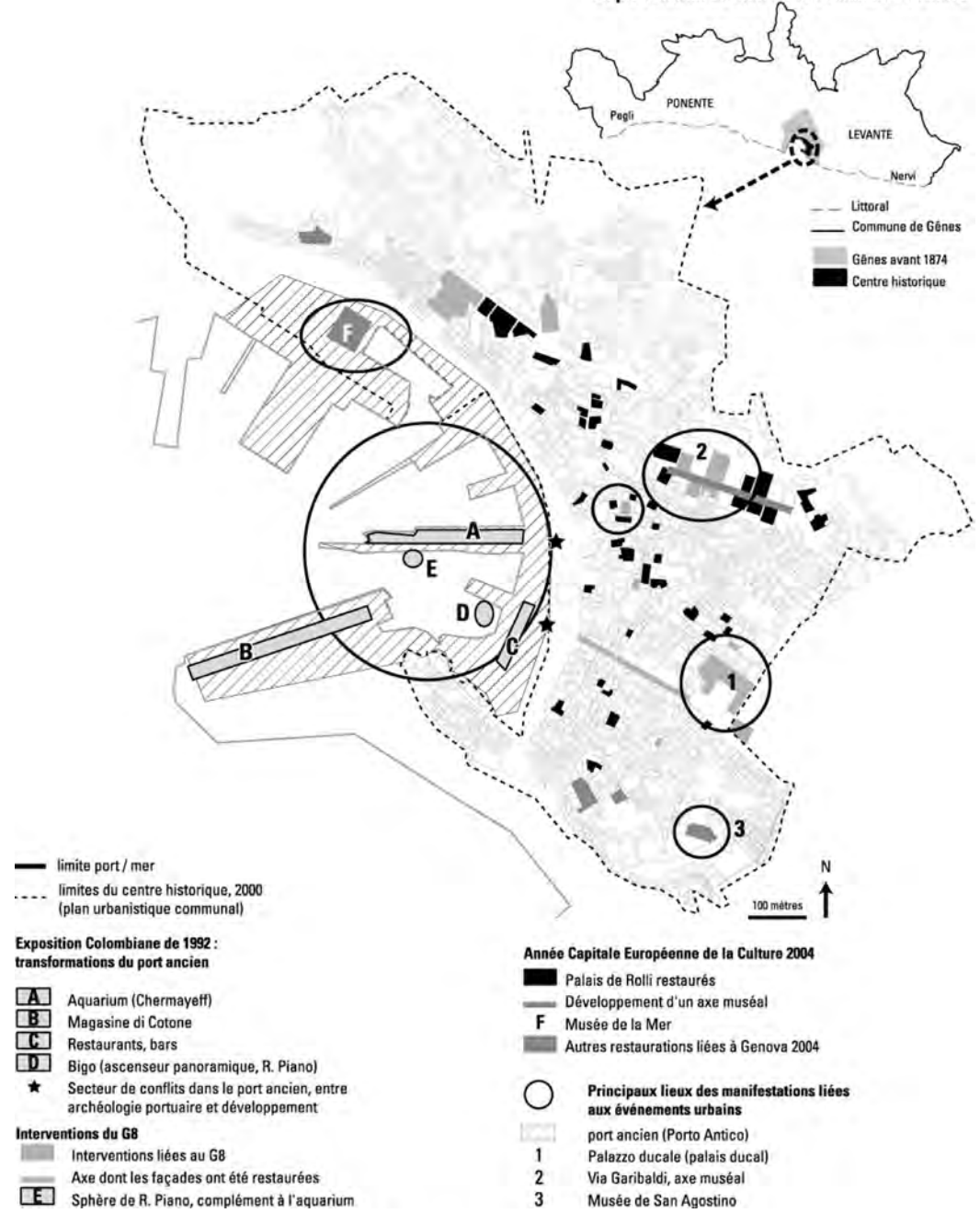
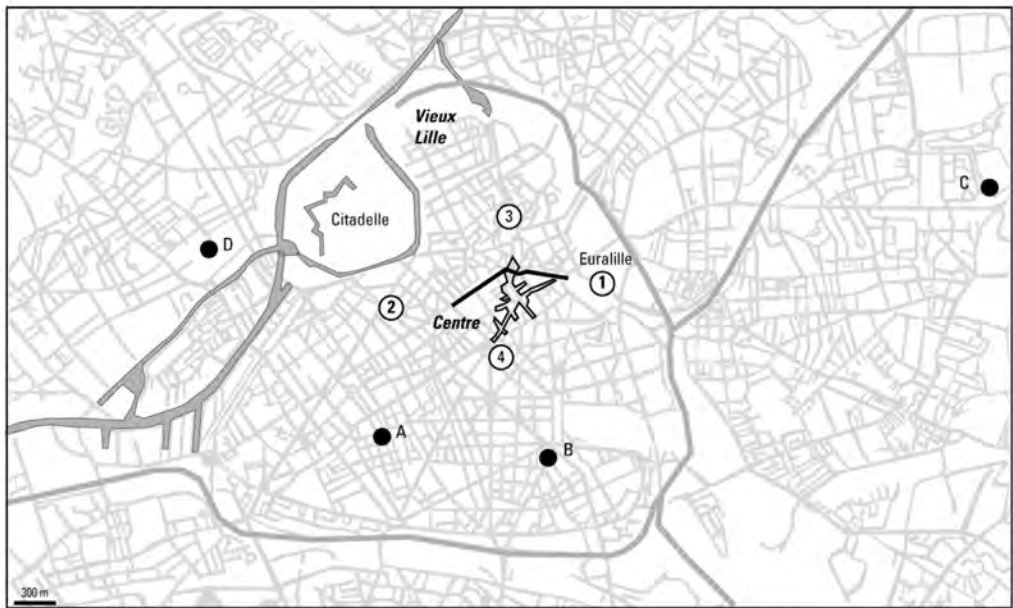


Fig. 5.2 – Gli eventi urbani a Genova



Lille, structure urbaine

- la Deûle
- périphérique et autoroute
- trame viaire
- plateau piétonnier

Lille 2004 au centre

Principaux lieux d'accueil d'expositions

- ① Tri postal
- ② Palais Rameau
- ③ Hospice Coniplesse
- ④ Musée des Beaux-Arts

— Axes principaux d'aménagement festif

Lille 2004 en périphérie

● Maisons Folie (MF)

4 à proximité du centre

- A MF Wazemmes
- B MF Moulins
- C MF Mons-en-Baroeul/ le Fort de Mons
- D MF de Lambersart Le Colysée

5 en région

- E MF de Villeneuve-d'Ascq
- F MF de Roubaix
- G MF de Tourcoing
- H MF de Maubeuge
- I MF d'Arras

3 en Belgique

- J MF de Courtrai
- K MF de Tournai
- L MF de Mons



Fig. 5.3 – Gli eventi urbani a Lille

5.5 Conclusioni

In linea generale, si è voluto dimostrare come i grandi eventi rappresentino un'occasione per accelerare le trasformazioni dei tessuti urbani, consentendo di dare risposte rapide a esigenze contingenti. Questo è certamente l'aspetto più rilevante a riguardo del dibattito urbanistico contemporaneo. Come si è notato, esiste un tempo della città, che determina trasformazioni d'uso e di senso inesorabili e a volte incontrovertibili, ed un tempo della pianificazione, delle trasformazioni programmate; si tratta di due tempi fuori sincrono.

Gli esiti degli interventi eseguiti per l'organizzazione di un grande evento fanno intravedere due livelli diversi della trasformazione: una è immediata, l'altra futura. Le trasformazioni immediate sono senza dubbio quelle strettamente legate allo svolgimento dell'evento, mentre quelle future implicano una visione programmatica capace di prevedere un certo grado di flessibilità degli interventi, in modo che questi, nel post-evento, possano rivelarsi altrettanto funzionali alle esigenze dei luoghi che li ospitano.

I progettisti devono saper interpretare i bisogni specifici e concepire i propri interventi in funzione delle necessità future. È necessario, dunque, riflettere da un lato con un alto grado di flessibilità, intesa come capacità di rinnovarsi e saper rispondere ad esigenze di utilità generale, diverse da quelle legate al grande evento. D'altro lato, devono essere individuate con chiarezza, attraverso gli strumenti di pianificazione, le necessità future di un territorio.

È possibile dunque affermare che i grandi eventi si configurano come inediti laboratori sulla forma urbana e sui suoi significati, occasioni di sperimentazione che si offrono a urbanisti e architetti per immaginare lo sviluppo di un determinato contesto. Un altro aspetto legato ai grandi eventi riguarda le debolezze degli strumenti deputati ad accompagnare le trasformazioni.

L'organizzazione di un grande evento è un impegno considerevole per la città ospite, sia in termini di investimenti economici che di coinvolgimento degli attori pubblici locali; tuttavia, è riconosciuto come il grande evento rappresenti un motore di sviluppo urbano, acceleratore di finanziamenti e dunque veicolo di realizzazione di progetti anche preesistenti.

La condizione per cui un evento possa avere carattere propulsivo per lo sviluppo della città necessita, come si è già accennato, di linee di indirizzo e di sviluppo chiare, delle quali le amministrazioni devono essere consapevoli. Allo stesso modo, non è sufficiente inserire un grande evento all'interno di politiche di sviluppo se al termine dello stesso vengono a mancare adeguate politiche di sostegno.

Nello specifico, gli eventi urbani di Genova e di Lille, portatori di progetti artistici e culturali volti ad operazioni di marketing urbano destinate a cambiare l'immagine della città, hanno messo in evidenza i concetti di "effimero" e di "festivo". Tuttavia, lo studio delle modalità operative di questi eventi lascia ugualmente trasparire movimenti che si inseriscono in maniera più duratura sul territorio urbano.

L'evento, nel senso in cui l'utilizzano gli storici, è anche ciò che crea un'epoca, avendo trasformato una situazione di fatto. I geografi hanno utilizzato questo concetto parlando di "eventi spaziali", visti come "modificazione duratura dell'organizzazione spaziale" (Epass, 2000). In tal senso, per la visione della città che porta con sé, l'evento urbano aspira ad essere anche un evento spaziale.

Ora, l'evento non è sufficiente a sé stesso, dovendo essere reinvestito in un sistema complesso di scale spaziali e temporali (Ozouf-Marignier e Verdier, 2000). Si tratta dunque di postulare uno spessore temporale più ampio dell'evento urbano, che ha condotto la ricerca ad analizzare quattro diverse categorie temporali: l'attesa, l'urgenza, la volontà di capitalizzare e la costruzione di un racconto, che permettono di legittimare le azioni portate avanti per la preparazione dell'evento urbano.

Questo dominio del tempo, visibile a Genova come a Lille, è anche strumento di dominio dello spazio, avendo permesso di realizzare alcuni progetti, talvolta controversi, ma anche di legittimare gli attori coinvolti e la loro visione della città.

A Genova, l'"urbanistica evenemenziale" ha innescato una focalizzazione degli interventi culturali sugli spazi centrali recuperati, porto antico e centro storico, collocandoli nei "luoghi vetrina" per la città. A Lille, l'evento urbano ha permesso di consolidare le periferie della città.

L'evento urbano, inserendosi così nel quadro di uno studio della *gouvernance* urbana, è dunque legato alle modalità di legittimazione delle azioni sullo spazio. In tal senso, si pone come una modalità di gestione del tempo dell'effimero finalizzata a costruire un progetto urbano di ampio respiro.

Approfondimenti
**5.0 Il grande evento come strumento di legittimazione dei progetti urbani:
il caso di Lille e Genova**

01. Gli eventi della contemporaneità

È opportuno inquadrare in maniera sintetica gli eventi in questione, distinguendo tra eventi politici ed economici, come le Esposizioni Universali e il G8, ed eventi sportivi e culturali, come i Giochi Olimpici, i Campionati del mondo di calcio, la designazione delle Capitali Europee della Cultura. Gli eventi di rilevanza sportiva e culturale sono del tutto analoghi a quelli di carattere politico ed economico, sia per la capacità di attrarre finanziamenti straordinari che per le ricadute sul territorio in termini di trasformazioni fisiche. In riferimento a quest'ultimo aspetto, si può dire però che a differenziarne gli esiti sono proprio le questioni "funzionali", legate alle attività che l'evento propone. È chiaro che una manifestazione sportiva richiede uno sforzo in termini di adeguamento e innovazione delle infrastrutture a essa dedicate, mentre quella culturale ha meno vincoli e quindi più capacità di mettere in piedi azioni diversificate.

Le Esposizioni Universali sono di fatto grandi eventi di carattere economico-politico, di portata mondiale e con caratteri precisi. Diversamente da altri grandi eventi, possiedono un protocollo ben definito, stabilito dal *Bureau International des Expositions* (BIE), una determinata frequenza (ogni 5 anni), una durata massima prestabilita (6 mesi), un'area definita ed un tema assegnato (scelto tra quelli proposti dai candidati ad ospitare l'evento). Inoltre, il BIE stabilisce l'intervallo di tempo tra due Esposizioni Universali o il periodo che un paese già organizzatore deve attendere prima di poterne ospitare un'altra (quindici anni).

Le Esposizioni Universali trattano temi generali che interessano l'intera umanità, come ad esempio la tutela dell'ambiente o l'emergenza alimentare, e ogni nazione espositrice fornisce la propria visione sul tema trattato. Si sono avute diverse Esposizioni Internazionali, incentrate su tematiche più specializzate e particolari, su ambiti specifici della vita quotidiana: lo sport, lo sviluppo delle città, l'aviazione, l'agricoltura e così via.

Con il tempo, le Esposizioni Universali sono divenute uno strumento di rilancio dell'economia e dell'immagine di potenza politica e sociale per i paesi ospitanti. Uno dei primi obiettivi definiti dai protocolli del BIE è quello della collaborazione dei più potenti paesi del mondo al fine di una crescita globale. Sempre maggiore è la consapevolezza, da parte degli stati membri, della forza comunicativa e politica di questo tipo di manifestazione, vetrina mondiale dei progressi scientifici e tecnologici di una nazione. Gli Expo sono conosciuti dal pubblico più per i loro valori simbolici che per i loro contenuti, ed il patrimonio che lasciano alla città che li ospita ne aumenta il prestigio a livello internazionale. Basti pensare alle strutture realizzate per lo svolgimento di una esposizione universale, ideate per essere successivamente smontate e che invece, in alcuni casi, sono diventate "pezzi di città".

A Parigi, la Torre Eiffel è stata costruita per l'*Exposition Universelle* di Parigi del 1889: doveva essere una "installazione temporanea", invece è diventata il simbolo della città (Fig. 5.4). Il Crystal Palace, dell'Esposizione Universale di Londra del 1851, scelto perché poteva essere riciclato per recuperare l'investimento effettuato, ebbe un successo tale che è stato spostato per diventare permanente, per essere poi distrutto soltanto a causa di un incendio nel 1937. A Milano, nel 1906, l'Esposizione ha lasciato l'attuale Fiera di Milano, ma ha consentito anche la realizzazione del Parco Sempione, nel quale è ancora attivo l'Acquario Civico. Altri esempi illustri sono i "resti" dell'Expo '92 Siviglia, dove l'Isola della Cartuja è divenuta un parco tematico. A Genova, per l'Expo Internazionale del 1992, venne costruito l'Acquario, recuperato il Porto Antico con i Magazzini del Cotone ed installato il Grande Bigo, con un ascensore panoramico tuttora in funzione.

Tra le Esposizioni Universali degli ultimi 10 anni, quella del 2000 in Germania, ad Hannover, avente per tema "Umanità, natura, tecnologia" ha riportato il più alto numero di espositori (ben 155), mentre quella ad Aichi in Giappone, tema "La saggezza della natura", può vantare il maggior numero di visitatori, oltre 22 milioni. L'ultima esposizione universale, a Shangai nel periodo maggio-ottobre 2010, ha visto la partecipazione di 139 nazioni.

La città di Milano si è candidata per l'Esposizione Universale del 2015 proponendo il tema "Nutrire il Pianeta, energia per la vita" (in riferimento alla mancanza di cibo in alcune zone del mondo, all'educazione alimentare, fino alle questioni legate agli Organismi Geneticamente Modificati, OGM). L'intento è quello di dotare Milano del più grande orto botanico al mondo.

Diversamente dalle Esposizioni Universali, il G8 non è un evento codificato, non ha un protocollo riguardo alla propria organizzazione, non possiede una struttura amministrativa. Il G8 è un forum diplomatico, nato nel 1976 fra i Capi di Stato e di governo dei principali Paesi industrializzati del mondo (Stati Uniti, Giappone, Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Canada e, dal 1998, la Russia). Il G8 non è un'organizzazione internazionale e non ha una struttura amministrativa ed è proprio per questi motivi che si allontana dai consueti eventi internazionali. Con una rotazione annuale, i Paesi partecipanti ne assumono la presidenza, durante la quale si fanno completamente carico di promuovere l'organizzazione e l'agenda del Summit. Durante il Summit, i Capi di Stato e di Governo si riuniscono per sottoscrivere le Dichiarazioni Finali, atti che, seppur non vincolanti, rappresentano impegni politici al più alto livello e indicano i principali indirizzi su particolari temi-chiave quali finanza, sviluppo, pace, ambiente.

Relativamente al caso studio trattato, si cita il quarto Vertice italiano, che si è svolto a Genova nel luglio del 2001, prima volta in cui l'Italia ha ospitato il G8 nel suo nuovo formato comprendente anche la Russia. I temi discussi nella dichiarazione finale inclusero: la riduzione della povertà e del debito dei paesi in via di sviluppo, le questioni di sicurezza regionale, le opportunità della tecnologia digitale, l'ambiente, la sicurezza alimentare, l'occupazione, la lotta contro la criminalità transnazionale organizzata e la droga. Nel caso del G8 Summit di Genova, fu appositamente emanata la Legge n. 149/2000 ("Disposizioni per l'organizzazione del Vertice G8 a Genova"), che prevedeva anche operazioni di manutenzione urbana per interventi di riqualificazione su edifici, strade e spazi pubblici da attuarsi nella città.

Più delle Esposizioni Universali, le Olimpiadi sono state da sempre e sono tuttora una importante vetrina internazionale (Fig. 5.5). Diversamente dai Summit mondiali e analogamente (anche se in maniera differente) all'Expo, questi eventi sono caratterizzati da una organizzazione molto rigida e definita da un preciso protocollo e da una durata temporale ben delimitata nel tempo. Inoltre, le strutture realizzate per il regolare svolgimento delle gare devono possedere dimensioni e caratteristiche specifiche; c'è un modesto grado di flessibilità nell'organizzazione degli eventi sportivi e di conseguenza una limitata possibilità di sperimentazione progettuale. Il protocollo è stabilito dall'*International Olympic Committee*, fondato nel 1894 per promuovere lo sport e garantire il regolare svolgimento dei Giochi, il cui presidente è la massima autorità del Movimento Olimpico, composto da 202 Comitati Olimpici Nazionali e 35 Federazioni Internazionali.

L'organizzazione di una manifestazione complessa come i Giochi Olimpici richiede una lunga e articolata programmazione, e tuttavia il fatto di costituire un'importante occasione per attuare interventi di miglioramento su vasta scala ha accresciuto l'interesse da parte delle amministrazioni locali e favorito la costituzione di centri di ricerca.

I Campionati del mondo di calcio costituiscono un evento sportivo ugualmente di rilievo, in grado di mobilitare risorse finanziarie importanti e catturare l'attenzione mediatica a livello mondiale, rappresentando dunque un'importante vetrina per le città che li ospitano. Si pensi al ruolo dei mondiali di calcio giocati in Sud Africa nel 2010, sede scelta proprio per rilanciare l'immagine non solo di quella nazione bensì di tutto il continente africano a livello mondiale.

Le città europee, e non solo, che negli ultimi decenni hanno messo in atto strategie di rigenerazione, assumendo come punti di forza la valorizzazione del proprio patrimonio culturale, l'innovazione culturale e l'animazione socio culturale, risultano sempre più numerose. In particolare, la politica dei grandi eventi legati alle manifestazioni culturali (Città europee della Cultura, Festival, Biennali e Fiere Internazionali, ricorrenze, etc.) si configura ancora una volta come occasione per una riqualificazione degli spazi pubblici, un miglioramento delle infrastrutture e dei servizi. Anche in questo caso, seppure l'evento abbia una durata limitata nel tempo, le implicazioni spaziali ad esso legate possono avere conseguenze durature sul territorio. In alcuni casi si è riscontrato che l'evento valorizza a tal punto una specificità locale che finisce per imporsi nella costruzione della nuova immagine della città, quasi come sinonimo della città stessa: il "Linz città dell'*Ars electronica*", è un esempio di eventi che rispondono a questa logica.

Nello specifico, il titolo di “Capitale europea della cultura” è stato ideato per contribuire al ravvicinamento dei popoli europei. È partendo da questa idea che il Consiglio dei Ministri dell’Unione Europea (UE) ha adottato l’iniziativa nel giugno 1985. Con i numerosi visitatori che ha saputo attirare, questo titolo ha ottenuto un successo sempre maggiore nel corso degli anni presso gli stati europei. Notevole è inoltre il suo impatto culturale e socio-economico.

Dal 1985 ad oggi, numerose città sono state designate Capitali europee della cultura, da Stoccolma a Genova, da Atene a Glasgow, da Cracovia a Porto. Nel corso degli anni la manifestazione è cresciuta d’importanza, ma senza perdere di vista l’obiettivo primario: valorizzare la ricchezza, la diversità delle culture europee e i loro tratti comuni, migliorare la conoscenza che i cittadini europei hanno gli uni degli altri, favorire la presa di coscienza dell’appartenenza ad una medesima comunità “europea”.

316



Fig. 5.4 e Fig. 5.5 – La base della torre Eiffel a Parigi durante l’esposizione del 1889 (a sinistra), e l’“Oval Lingotto” a Torino, inaugurato per le Olimpiadi Invernali del 2006 (a destra)

02. Il caso di Genova: le Colombiadi, il G8 e Genova Capitale della Cultura

La realizzazione di manifestazioni di alto livello e di risonanza internazionale, come le Colombiadi nel 1992, il Vertice G8 nel 2001 e Genova, Capitale Europea della Cultura, nel 2004, è stato il pretesto per portare a compimento alcuni progetti di recupero urbano che da tempo la città auspicava e che, oltre a riportare l'attenzione verso il centro storico, hanno fornito a Genova strutture ed opportunità per valorizzare le sue potenzialità di città di interesse turistico.

Le Colombiadi del 1992

L'Expo '92 (Esposizione Internazionale Specializzata Genova '92 - Colombo '92) si è svolta a Genova dal 15 maggio al 15 agosto 1992, avente a tema "Cristoforo Colombo - La nave e il mare". L'occasione per l'organizzazione dell'Expo '92 fu il cinquecentenario della scoperta delle Americhe da parte del navigatore genovese Cristoforo Colombo: per questo motivo l'esposizione è stata anche denominata "Colombiadi". Nel febbraio 1985 il Comune affidò a Renzo Piano l'incarico di presentare un progetto di dettaglio per le Colombiadi. Il progetto si connotava per l'elemento emergente della "Via del Mare": il recupero del waterfront, un luogo pubblico di vie, spazi e piazze sul mare. È proprio questo progetto, presentato alla Commissione del *Bureau International des Expositions* in visita a Genova verso la fine di aprile del 1986, che favorirà l'assegnazione a Genova, da parte dell'Assemblea del BIE, di una specifica esposizione internazionale per il 1992.

Lo Stato emanò una legge ad hoc per il finanziamento delle Celebrazioni Colombiane, nell'ambito delle manifestazioni previste per il V° centenario della scoperta dell'America e, con la partecipazione di Comune, Provincia, Regione e Camera di Commercio, fu costituito l'Ente Colombo '92, che aveva lo scopo di curarne l'organizzazione, la preparazione, il funzionamento e la gestione. È nell'ottobre 1987, con la presentazione del progetto di massima al Consiglio Comunale, che si comincia a intravederne la forma definitiva. Il piano quadro per le Manifestazioni Colombiane del 1992 aveva individuato i due principi che hanno poi caratterizzato il progetto: localizzazione delle iniziative in spazi circoscritti, così che il progetto potesse raggiungere una concentrazione tale da non disperdere gli investimenti essenziali, per ottenere il massimo della identificabilità nei confronti dell'opinione pubblica nazionale ed internazionale; assunzione dell'anno 1992 come pretesto per arricchire la città di spazi e strutture fondamentali, con la rinuncia a realizzazioni effimere che si esaurissero nell'occasione celebrativa.

L'Esposizione Internazionale di Genova '92 si svolse nel Porto Antico e permise la riqualificazione della zona medesima, su disegno dell'architetto Renzo Piano, oltre che di parte del retrostante centro storico (Fig. 5.6). In particolare, il sito espositivo venne suddiviso in quattro zone: i Magazzini del Cotone, edificio dei primi del '900 adibito allo stoccaggio delle merci, oggi struttura polifunzionale che ospita un centro congressi, negozi, ristoranti ed un cinema multisala; il Deposito Franco; il Ponte Spinola, con l'Acquario; il Grande Bigo, con l'ascensore panoramico con le sue forme ispirate alle gru da carico montate sulle navi.

In occasione della manifestazione venne anche inaugurata la terza stazione della metropolitana cittadina, quella di Principe, posta nelle vicinanze dell'omonima stazione ferroviaria. Nel corso del 1994 e nei primi mesi del 1995 furono avviate una serie di riflessioni sul destino del Porto antico. Si definirono in questo modo i primi orientamenti a proposito: tenuto fermo l'Acquario, si stabilì che l'area dovesse essere destinata alla cultura, al tempo libero di qualità, alla ricerca scientifica, alla tutela dell'ambiente; i moli avrebbero mantenuto la loro funzione originaria con la realizzazione di approdi turistici. Per quanto concerne la gestione dell'area, venne creata una società ad hoc, partecipata all'80% dal Comune di Genova e al 20% dalla Camera di Commercio, chiamata "Porto Antico di Genova S.p.A.". A partire dal 1995, sono state riviste le destinazioni di tutti gli spazi ancora disponibili, includendo la Città dei bambini, la Biblioteca per ragazzi, il Museo dell'Antartide, una multisala cinematografica, il centro congressi, la piscina, le gallerie commerciali, oltre al celebre Acquario, motore principale di rilancio dell'area.

Si può affermare che l'evento in esame ha giocato un ruolo chiave nella trasformazione di Genova in città turistica. Da allora, infatti, Genova è stata oggetto del fiorire di un sempre maggior numero di iniziative, fino a divenire una città d'arte, aperta ad un turismo di qualità, senza nulla da invidiare ad altre città europee che, a partire dal dopo-guerra, hanno fatto del turismo la loro attività principale.



Fig. 5.6 – Veduta aerea del porto antico di Genova

Il vertice G8 del 2001

Dal 20 al 22 luglio 2001 Genova ha ospitato anche un Vertice G8, contraddistinto da un logo (Fig. 5.8) che, con le sue due vele stilizzate che ricordano quelle delle caravelle, rende omaggio alla sua città e alle imprese di Colombo.

L'organizzazione del Vertice ha reso necessaria l'emanazione di una legge ad hoc, la n. 149 dell'8 giugno 2000, che per l'occasione ha previsto il rifacimento di strade e palazzi nelle aree più interessate dagli eventi, così da assicurare condizioni di decoro e funzionalità. Per individuare le opere da realizzare e per tutte le attività connesse, la legge ha istituito una Commissione Speciale composta dal Prefetto, dal Sindaco, dai Presidenti della Provincia e della Regione, dal Questore, dal Provveditore alle Opere Pubbliche, dal Soprintendente per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, dal Comandante dei Vigili del Fuoco e dal Presidente dell'Autorità Portuale di Genova. Con tale legge lo Stato ha stanziato 60 miliardi di lire e poi, con la Legge Finanziaria, altri 30. A queste risorse finanziarie se ne sono aggiunte altre, sia pubbliche che private, per un totale di circa 200 miliardi di lire da destinare ad un totale di 100 interventi.

In occasione del G8 sono stati eseguiti nuovi interventi di riqualificazione dell'area portuale: la "Bolla" di Renzo Piano (struttura a forma di sfera, costruita in acciaio e vetro e posizionata sul mare, a lato dell'Acquario) (Fig. 5.7), una nuova pavimentazione e la piantumazione di palme, la passeggiata a mare della calata Vignoso sulla vecchia Darsena. Interventi che hanno contribuito ai processi di reversibilità delle tendenze verso il degrado o il sottoutilizzo di alcune parti dell'area.



Fig. 5.7 – La “Bolla” progettata da Renzo Piano

GeNova Capitale della Cultura 2004

Il 28 maggio 1998, i Governi dell’Unione Europea hanno designato Genova Capitale Europea della Cultura per il 2004 (Fig. 5.9), insieme alla città francese di Lille, città con la quale è stato anche sottoscritto un Accordo di Collaborazione. Con GeNova 2004 è la terza volta che una città italiana ottiene la nomina di Capitale Europea della Cultura. Firenze nel 1986 è stata la prima, seguita da Bologna nel 2000. La prossima opportunità per l’Italia sarà per il 2019. Genova ha scelto di sfruttare questa straordinaria opportunità per ragionare sulla propria cultura, sulla sua storia passata, sul suo sviluppo futuro e per lanciare la sua rinnovata immagine in Italia e nel mondo.

Il Comune ha ritenuto fondamentale coinvolgere in questo avvenimento tutti i soggetti istituzionali del territorio genovese. È stato quindi costituito un Comitato per sovrintendere all’organizzazione, composto da Comune, Provincia, Regione, Università, Camera di Commercio, Autorità Portuale e rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Per gli aspetti gestionali e operativi, al contrario, il Comitato si è avvalso di una società appositamente costituita, “Genova 2004 s.r.l.”. E’ stato quindi avviato un percorso in più direzioni. Uno, mirato alla valorizzazione delle ricchezze artistiche e architettoniche, alla sistemazione dell’assetto urbano nel suo insieme, finalizzato a rendere la città più vivibile e accogliente. L’altro, volto alla programmazione degli eventi, che sono stati focalizzati su tre filoni (Genova Città d’Arte, Genova Capitale del Mare, Genova Città Contemporanea) strutturati in maniera tale da risultare interessanti sia per il pubblico internazionale che per quello nazionale e locale, con tematiche che spaziano dall’antico al moderno, dalle riscoperte di luoghi del passato alla ricerca più avanzata.

In particolare, si è voluto valorizzare il rilevante patrimonio artistico della città, attuando interventi che hanno principalmente interessato le strutture museali esistenti, ma anche edifici di pregevole qualità architettonica, tra cui i Palazzi detti dei Rolli e la splendida palazzata del fronte-mare. Altre opere hanno interessato l’area del Porto Antico, ma anche piazze e assi viari, con la pedonalizzazione di vaste aree del centro cittadino.

Il fine perseguito è stato quello di dare un'accezione più vasta ed articolata al significato del termine cultura, comprendendo anche i temi della solidarietà, della scienza e della ricerca, della tecnologia, della formazione e del lavoro, con l'auspicio che l'evento (il cui logo, non a caso, è GeNova 04) riesca nell'intento di proiettare in Italia e in Europa, se non nel mondo, un'immagine nuova e distinta di una città non solo con una forte connotazione storica, ma anche contemporanea. Il progetto è quello di irrobustire la sua percezione come centro industriale e marittimo, nonché tecnologico e culturale, le cui identità operative, che nel passato l'hanno formata e resa nota, si intrecciano con elementi più legati al presente, come la scienza e l'arte, la ricerca biotecnologia e l'architettura, il cinema e il design.

Pur conclusosi il G8, il percorso di recupero del waterfront del porto antico di Genova non si è arrestato. Sul fronte mare si sono sviluppati altri progetti, come pure nella zona della vecchia Darsena: oltre al nuovo Museo del Mare, la Casa della Musica e il Centro d'Arte contemporanea. Soprattutto il Museo del Mare, presso la antica Darsena, è un edificio monumentale, inaugurato nel luglio 2004. Sempre sul fronte mare, l'altro grande progetto ha riguardato il molo di Ponte Parodi, affidato a Ben van Berkel: si tratta di una grande piazza a più piani, che degrada verso il mare e dotata di una struttura plurifunzionale (musica, sport, shopping).

Tra gli eventi culturali proposti nell'ambito di Genova 2004, il Teatro Stabile di Genova ha inserito nella sua stagione 2004, dal titolo "Viaggio verso l'Europa", un progetto speciale: i "Teatri d'Europa". Nel corso di tutto il 2004, il programma ha accompagnato gli spettatori in un lungo viaggio nel tempo e nello spazio verso il teatro europeo, con trenta spettacoli prodotti e ospitati, da Euripide a Molière, da Shakespeare a Kleist, da Cervantes a Kafka, da Pinter a Pirandello, da Dario Fò a Botho Strauss, etc. Il progetto "Teatri d'Europa" consisteva nell'organizzazione di un ciclo di diverse commedie del repertorio teatrale europeo, interpretate in lingua originale da quattro compagnie invitate a Genova e provenienti da vari paesi dell'Europa (Italia, Francia, Germania e Lituania).

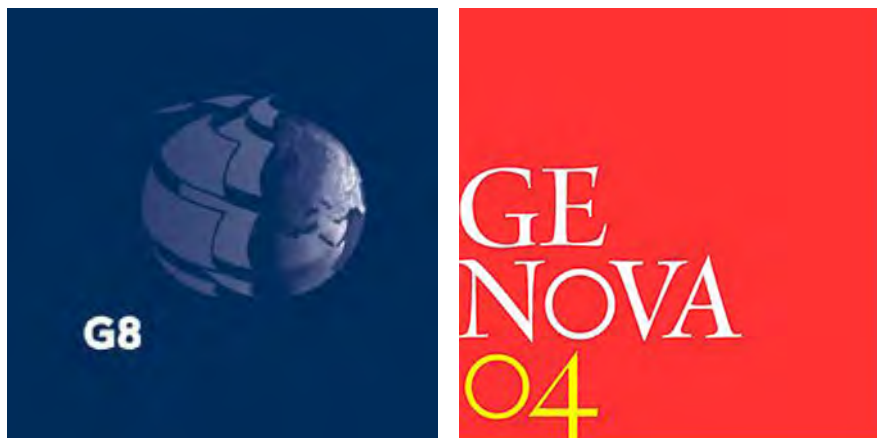


Fig. 5.8 e Fig. 5.9 – Il logo del G8 (a sinistra) e il logo di GeNova 2004 (a destra)

03. Il caso di Lille: Lille 2004 e Lille 3000

Come nel caso di Genova, anche per la città di Lille la realizzazione dei grandi eventi ha rappresentato un'opportunità per il rilancio della città e per una sua maggiore visibilità. Sulla base di questi presupposti, essa ha dapprima lanciato la sua candidatura ai giochi olimpici del 2004 (poi non andata a buon fine) e successivamente, nello stesso anno, è stata dichiarata Capitale Europea della Cultura. Questa iniziativa ha avuto un ruolo molto importante, sia perché ha consentito di dimostrare che anche una città post-industriale può diventare un centro culturale e turistico, sia per il grande coinvolgimento della popolazione locale, che ha partecipato diffusamente agli eventi organizzati.

321

Lille 2004

La candidatura della città di Lille all'organizzazione dei Giochi Olimpici del 2004, attraverso la creazione di un forte coinvolgimento generale attorno alle riflessioni sul futuro della città, ha favorito il rilancio del progetto di Euralille.

Il titolo di Capitale Europea della Cultura per il 2004, in coabitazione con Genova, ha rafforzato il rilancio dell'immagine della città ed il proseguimento del progetto Euralille 2.

Lille 2004 ha attinto la sua forza dagli artisti e dagli abitanti che hanno trasformato la città nell'arco di circa un anno.

Segni profondi sono ancora visibili nella memoria collettiva, così come nella realtà: le *"Métamorphoses"*, i *"Mondes Parallèles"*, le *"Maisons Folie"*, le feste, etc.: questi avvenimenti hanno modificato in profondità l'immagine della città.

Il progetto Lille 2004 è partito dalla "base", strutturandosi attraverso riunioni periodiche con gli abitanti dei quartieri fin dall'inizio del 2002. La partecipazione degli abitanti alla preparazione delle manifestazioni (come le "Fallas", una tradizione della città di Valencia, in Spagna, rapidamente adottate dagli abitanti di Lille) è stato uno dei fattori chiave del successo conseguito.

Le *"Maisons Folie"*, operazioni culturali di quartiere, fanno parte di un progetto culturale, artistico, sociale ed urbano.

Le dodici *"Maisons Folie"*, disseminate tra il territorio del Nord Pas-De-Calais e il Belgio, rappresentano un progetto pilota all'interno del progetto culturale di Lille 2004, attraverso la creazione di una rete inedita di nuovi luoghi culturali, la cui prima funzione è stata quella di favorire l'incontro degli abitanti della zona con gli artisti presenti in quei luoghi. Allestite in edifici abbandonati situati in zone periferiche e non nel centro della città, le Maisons rappresentano dal punto di vista urbano un mezzo per l'osservare come si integra la cultura nelle strategie del territorio e per la valutazione del suo impatto sul tessuto urbano. Fin dalle origini, l'obiettivo è stato quello di trasformare questi luoghi in una prospettiva di perpetuazione, da porre ben aldilà del 2004, attraverso la diffusione di attività artistiche e culturali, lo scambio di esperienze e di progetti, radicandosi nell'ambiente naturale, sociale e culturale di un quartiere o di una città (Fig. 5.10, Fig. 5.11, Fig. 5.12 e Fig. 5.13).

Tra gli avvenimenti culturali di maggior rilievo, si può citare il progetto *"Les Cinémas du Futur"*, rilevante per la particolare utilizzazione di "nuove immagini" da parte degli artisti partecipanti; il progetto *"Microfolies"* ha proposto, invece, piccole installazioni affidate a vari designer, ripartite in diversi luoghi di esposizione della città, riscuotendo un notevole successo di pubblico.

Con Lille 2004 è stata anche organizzata una grande esposizione, *"Rubens exhibition"*, per celebrare l'opera del pittore, profondamente legata alla storia delle Fiandre. L'iniziativa ha ottimamente espresso, dal punto di vista simbolico, il desiderio di offrire ad uno stesso tempo eccellenza e universalità. L'esposizione ha inoltre consentito di evidenziare lo stile di pittura e la dimensione umanistica dell'artista. I collegamenti stabiliti con Anversa (attraverso l'esposizione "Rubens collezionista") e Arras (attraverso l'esposizione "Rubens e Poussin", sul vasto dibattito che ha animato l'Europa del XVII secolo sul tema del disegno e del colore), oltre che con l'arte contemporanea (attraverso l'esposizione "È stato scelto Rubens", con opere di 28 artisti riguardanti 12 temi legati al maestro fiammingo, per un affascinante parallelismo fra l'era di Rubens e le opere contemporanee) illustrano le influenze di questo artista attraverso lo spazio e il tempo. L'esposizione ha parimenti consentito di sviluppare anche il settore del turismo.

Lille 2004 ha organizzato diverse manifestazioni, su temi o su paesi specifici, con il comune titolo *"Mondes Parallèles"*. Nel maggio 2004, ad esempio, si è tenuta la manifestazione *"Monde Parallèle Pologne"*, in occasione della quale la città ha invitato attori, ballerini e musicisti polacchi ad esibirsi in alcune *Maisons Folies*, per presentarvi le più recenti creazioni della Polonia.



Fig. 5.10 e Fig. 5.11 – La *Maison Folie Moulins*



Fig. 5.12 e Fig. 5.13 – La *Maison Folie Wazemmes*

Lille 3000

Lille 3000 è un programma culturale, promosso dalla città di Lille e dal comitato per l'organizzazione di Lille 2004, che si pone in continuità con le attività di promozione di Lille 2004 come Capitale Europea della Cultura.

La prima edizione di Lille 3000, intitolata "*Bombaysers de Lille*" (Fig. 5.14), si è svolta dal 14 ottobre 2006 al 14 gennaio 2007 sul tema dell'India. Ha comportato l'organizzazione di 450 eventi, ripartiti tra musica, cinema, teatro, danza, con incontri ed esposizioni che hanno attirato circa un milione di visitatori. Nello specifico, Lille 3000 ha saputo cogliere l'opportunità di presentare in città, nel 2007, le opere emblematiche raccolte da uno dei più grandi collezionisti di arte contemporanea (François Pinault), attraverso l'esposizione "*Passage du Temps*" (Fig. 5.16), tenutasi al *Tripostal* (Fig. 5.15). Nella stessa location, tra l'ottobre del 2010 e il gennaio 2011, è stata ospitata un'esposizione delle migliori opere conservate presso la *Saatchi Gallery* di Londra.

La seconda edizione, intitolata "Europa XXL", si è svolta dal 14 marzo 2009 al 12 luglio 2009 sul tema dell'Est Europa, in omaggio al ventesimo anniversario della caduta del Muro di Berlino, e ha visto l'organizzazione di circa 500 eventi e di una cinquantina di esposizioni. Tra queste esposizioni, un tema ricorrente è stato rappresentato dalle molteplici visioni del futuro e dell'avanguardia. Secondo questa tematica, l'esposizione "Futurotextiles" ha avvicinato le questioni, in modo insolito, mischiando l'arte e la scienza. Il 2011 ha riservato altre iniziative: l'esposizione "Paranoïa" (Fig. 5.17), in aprile, e numerosi altri eventi festivi e conviviali legati alle varie strutture culturali della città, tra cui l'esposizione inedita "Collector", svolta al *Tripostal* e consacrata alle collezioni pubbliche francesi, in collaborazione con il *Centre National des arts plastiques*.

323



Fig. 5.14 e Fig. 5.15 – Lille 3000: "Bombaysers de Lille" (a sinistra) e il "Tripostal" (a destra)

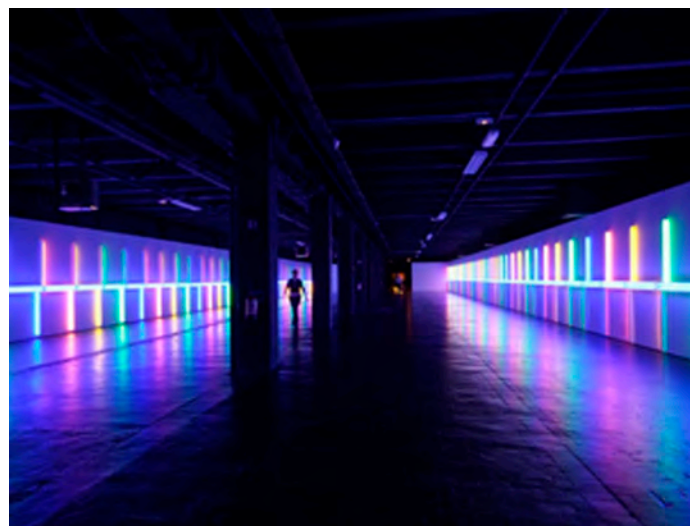


Fig. 5.16 e Fig. 5.17 – Lille 3000: l'esposizione "Passage du Temps" (a sinistra) e l'esposizione "Paranoïa" (a destra)

04. Barcellona e Lisbona: i grandi eventi e la riorganizzazione del sistema urbano

È un fatto quasi scontato che, nei processi di rigenerazione urbana, Barcellona sia considerata un ottimo esempio di riqualificazione di una città. E spesso si parla della Spagna e della sua capacità di rinnovamento utilizzando il 1992 come spartiacque verso un “nuovo Rinascimento”: anno di Madrid, Capitale Europea della Cultura, di Siviglia e della sua Expo Universale, di Barcellona e dei Giochi Olimpici estivi.

La capitale catalana utilizza le Olimpiadi per consolidare un processo di riqualificazione urbana avviato da tempo, a partire dai primi anni 80, e in parte anche prima, con interventi diffusi su tutta la città: è un processo che si completa nel 2004, anno in cui si tiene il “Forum universale delle culture”, patrocinato dall’Unesco, episodio conclusivo di un lungo iter di mutamento urbano. Alla base di tale percorso ci fu un “Piano strategico” ambizioso e innovativo, cui fanno capo i cosiddetti “100 progetti” di Oriol Bohigas, grande architetto, responsabile della pianificazione urbana della capitale catalana.

Nel 1992, Barcellona coglie l’ennesima occasione per rimodernare soprattutto le sue strutture sportive, ma interviene anche sul fronte mare, “distribuendo” opere e infrastrutture su molti quartieri della città, sia nelle aree centrali che in quelle periferiche. Le aree interessate sono diverse, e vanno dal Montjuc (strutture sportive) alla *Diagonal* (nuovo asse della città centrale), dal centro storico all’area di *Poble Nou* (villaggio olimpico principale, in aree dismesse recuperate, non lontano dal mare); anche il quartiere di Barceloneta, prospiciente le spiagge vicine al porto vecchio, viene interessato da recuperi e ristrutturazioni (Fig. 5.18 e Fig. 5.19).

Barcellona migliora servizi e accoglienza del porto storico collegato all’asse stradale centrale (le *Ramblas*), riqualificando tutto il fronte mare e le spiagge, con aree attrezzate, verde e percorsi pedonali, e con la costruzione ex novo del cosiddetto porto olimpico, verso est. La strategia di Barcellona è globale, e mira a cadenzare numerosi interventi su tutto il territorio, bilanciando la riqualificazione culturale e l’accoglienza turistica con le esigenze della edilizia privata, di aree di prestigio destinate a servizi pubblici e privati, di promozione di attività fieristiche e congressuali.

Attraverso la realizzazione del progetto olimpico è stato possibile portare avanti un’operazione urbana di grande scala, attraverso la costruzione delle *Rondas*, ma soprattutto con il potenziamento di infrastrutture di comunicazione, telefonia e fibra ottica. Attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture viarie si è disposto lo sviluppo futuro della città; inoltre, aree periferiche e marginali sono state collegate con le aree centrali della città, dando il via ad operazioni di riqualificazione e miglioramento complessivo. L’iniziativa più innovativa è stata quella di situare la Villa Olimpica vicino al mare, dando il via al processo di rimodellazione globale del prospetto marittimo. Fino a quel momento, il mare a Barcellona non era mai stato progettato: le fasce di terra prospicienti il mare sono sempre state occupate da attività o strutture particolarmente degradate, edifici militari, percorsi e scali ferroviari. La progettazione dell’affaccio verso il mare si basò sull’interramento della linea ferroviaria e della viabilità a percorrenza veloce. Le aree che risultarono libere furono trasformate in spazi pubblici con funzioni di svago, creando quel rapporto fra città e mare che la città non conosceva. Tali operazioni hanno condotto Barcellona verso un destino turistico di primo livello.

Sull’esempio di Barcellona città olimpica, anche Lisbona ha messo in atto una serie di operazioni di riqualificazione della città e delle sue periferie. Il primo tentativo d’intervento alla scala della città, con l’obiettivo di riqualificare la fascia del lungo Tago, fiume intorno al quale è cresciuta la città, è stato il concorso d’idee organizzato dal Porto di Lisbona nel 1988, denominato ‘Concorso di Idee per la zona lungo il fiume di Lisbona’. A questa prima iniziativa, dai risultati frammentari e localizzati, seguì prima l’elezione di Lisbona a “Capitale Europea della Cultura” nel 1994 e poi l’organizzazione dell’Expo 98 e il conseguente sviluppo urbano periferico. Tale esposizione ha avuto per tema il mare e si è integrata con la commemorazione dei cinquecento anni delle scoperte portoghesi. Essa è stata collocata su un’estensione di più di 5 chilometri, lungo il fiume Tago, luogo degradato ed inquinato da industrie che vi erano insediate dal 1940 e che, allo stesso tempo, costituiva già oggetto di interesse da parte di speculatori edilizi che miravano a realizzare redditizi investimenti immobiliari, esorbitanti per una economia in crisi come quella portoghese, nella zona dell’hinterland ad essa confinante.

Il progetto prevedeva la creazione di una zona urbana strutturata e costruita con tutti i requisiti di una città moderna di grande qualità. Così, era necessario, oltre che proporre abitazioni e servizi confortevoli, anche restituire il fiume alla città, in una nuova prospettiva di attrazione ludica e sportiva e in un ambiente gradevole e festoso. Il comitato promotore dell'Expo dimostrò di aver appreso dalle esperienze di Barcellona e di Siviglia. Tuttavia, sulla base dell'esperienza dell'Esposizione di Siviglia '92, si evitò di ripetere quanto accaduto nella città andalusa, dal momento che, dopo la chiusura dell'esposizione, i padiglioni dei vari paesi furono per la gran parte abbandonati, senza riuscire a dare a quegli spazi una forte vitalità urbana. Perciò, la soluzione trovata per l'Expo di Lisbona fu quella di costruire tre grandi padiglioni nella zona nord del recinto, nei quali sarebbe stata ospitata quasi la totalità delle esposizioni dei paesi stranieri. In questo modo, ogni paese ha dovuto limitarsi ad effettuare un lavoro di interior design, invece di costruire un proprio padiglione, più costoso e dal destino incerto, come in altri casi. I tre citati padiglioni, dopo la chiusura dell'esposizione, si sono trasformati nel luogo di realizzazione di tutte le fiere nazionali ed internazionali della città ('Fiera Internazionale di Lisbona'). I padiglioni costruiti nella parte sud sono stati demoliti e sostituiti da edifici abitativi e servizi integrati all'interno del "Parco delle Nazioni" (denominazione di quella parte della città costruita al posto dell'Expo).

Quando l'ente promotore iniziò a concepire l'Expo, suddivise uno spazio di 340 ha in varie zone, poi assegnate a diversi studi di architettura che presentarono la loro soluzione urbanistica e i progetti relativi a quella area specifica. Furono invitati anche molti artisti plastici per elaborare sculture o pannelli di maioliche (*azulejos*), disegnare arredi, pavimenti decorativi, fontane e giochi d'acqua. Furono ospitati anche paesaggisti, sia portoghesi che stranieri, per disegnare giardini e zone verdi. L'obiettivo era quello di creare una nuova città, partendo dalle sue origini, con infrastrutture moderne e tutte le condizioni di comfort, offrendo ampi spazi, piazze e luoghi pubblici incentrati sull'arte urbana. Senza voler mettere in discussione il risultato di tutti questi interventi, il successo dell'esposizione da un punto di vista politico è stato importante e i governi (sia quello che ne ha promosso l'inizio che quello che ne ha consentito la conclusione) rivendicarono il merito dell'iniziativa e ne trassero profitto politico. L'impatto internazionale dell'evento, nonostante il numero di visitatori non corrispose alle aspettative, ha comunque portato benefici a livello turistico.



Fig. 5.18 e Fig. 5.19 – Il fronte mare di Barceloneta

05. Genova e Lille: città europee e capitali della cultura a confronto

Il titolo di “Capitale Europea della Cultura” è concesso dall’Unione Europea ad una determinata città per la durata di un anno. Durante questo periodo di tempo, la città ha la possibilità di mettere in mostra, sulla scena europea e internazionale, la propria vita e il proprio sviluppo culturale. Molte città europee hanno già sfruttato questa occasione per trasformare sensibilmente (e, in alcuni casi, totalmente) le proprie infrastrutture culturali, allo scopo di ridare slancio all’economia locale, attrarre turisti e migliorare la propria visibilità all’estero.

326

Pietra miliare della ricerca relativa alle Capitali Europee della Cultura è uno studio condotto nel 2004 da Robert Palmer ed intitolato “*European Cities and Capitals of Culture*”, commissionato dalla Commissione Europea. Lo studio, facendo seguito a un precedente studio di valutazione delle Capitali Europee della Cultura per il 1985-1993, prende in esame le Capitali Europee della Cultura, dal punto di vista culturale, economico, turistico e sociale, per il periodo 1994-2004 (Fig. 5.20).

Lo studio mette in evidenza i sei aspetti fondamentali che una Capitale Europea della Cultura deve possedere per potersi fregiare di una dimensione europea:

- Presentazione di eventi con artisti europei come protagonisti;
- Collaborazioni, co-produzioni, scambi;
- Sviluppo di tematiche e problematiche europee;
- Individuazione e celebrazione di vari aspetti della storia, dell’identità e del patrimonio europei già presenti nella città designata;
- Partnership tra due o più città;
- Promozione del turismo europeo.

Benché uno dei requisiti necessari sia riconosciuto nella necessità di “coinvolgere la popolazione locale e integrare la cultura locale”, lo studio di Palmer mette in evidenza che è esso anche il più sottovalutato. Non è chiaro, infatti, in che misura, con quali mezzi e in quale tipo di programmazione siano stati coinvolti gruppi e comunità locali nelle manifestazioni dell’anno in cui le relative città erano Capitali Europee della Cultura.

Tuttavia, uno studio più recente dello stesso Palmer, risalente al 2007, indica un cambiamento decisivo e una maggiore concentrazione rispetto al contributo dato dal programma a livello locale, così come si rileva dalle ricerche condotte in primo luogo su Lille 2004: programmazione stagionale e pluriennale, dimensione europea dei programmi. In quella sede si è messo in luce come la “Partnership Regionale” sia un criterio importante nella procedura di selezione nella fase di candidatura al titolo di Capitale Europea della Cultura (come conseguenza delle dimensioni sempre più ridotte delle città candidate).

In questa direzione, Lille 2004 ha introdotto un innovativo sistema di “Ambassadeurs”, in cui chiunque poteva offrire la propria disponibilità per ricevere o trasmettere informazioni e aggiornamenti, fornire assistenza nella realizzazione degli eventi e partecipare alle attività speciali. Più di 17.000 volontari di tutte le classi sociali hanno lavorato come “ambasciatori”, formando così un “sistema popolare di trasmissione delle informazioni”. Questo tipo di operazione ha portato al coinvolgimento della comunità, la quale si è sentita parte integrante di un gioco di squadra, ha migliorato l’immagine della città e ha inoltre conferito un maggiore sostegno pubblico alle attività svolte nel corso di tutto l’anno.

Secondo tale ricerca, uno degli obiettivi di Lille 2004 era la “promozione della coesione sociale e la valorizzazione dell’orgoglio e della fiducia in sé, tramite la promozione della creatività e delle esperienze culturali”. “La squadra operativa ha ideato dei sistemi di monitoraggio, ma non è stato avviato alcun progetto che prevedesse un monitoraggio sistematico o una valutazione dell’impatto”. Il *Case Study* su Lille, contenuto nel rapporto, è un tentativo di effettuarne un’analisi completa degli impatti culturali, sociali ed economici. Gli autori mettono in evidenza il fatto che “in conclusione, la decisione di creare strutture artistiche, in luogo di meri edifici iconici, potrebbe essere vista come modello per altre città”. Inoltre, un fattore primario per il successo delle città nel ruolo di Capitali Europee della Cultura è la mobilitazione dei loro residenti, che costituisce un passo importante e che va considerata la fase preliminare di una strategia di comunicazione. Le Capitali Europee della Cultura che hanno avuto maggiore successo sono state, invariabilmente, quelle che avevano ricevuto l’appoggio dai propri residenti.

The European Capitals of Culture



- 1 1985 Athens (Greece)
- 2 1986 Florence (Italy)
- 3 1987 Amsterdam (Netherlands)
- 4 1988 Berlin (Germany)
- 5 1989 Paris (France)
- 6 1990 Glasgow (England)
- 7 1991 Dublin (Ireland)
- 8 1992 Madrid (Spain)
- 9 1993 Antwerp (Belgium)
- 10 1994 Lisbon (Portugal)
- 11 1995 Luxembourg (Luxembourg)
- 12 1996 Copenhagen (Denmark)
- 13 1997 Thessaloniki (Greece)
- 14 1998 Stockholm (Sweden)
- 15 1999 Weimar (Germany)
- 16 2000 Avignon (France)
- 17 2000 Bergen (Norway)
- 18 2000 Bologna (Italy)
- 19 2000 Brussels (Belgium)
- 20 2000 Helsinki (Finland)
- 21 2000 Kraków (Poland)
- 22 2000 Prague (Czech Republic)
- 23 2000 Reykjavik (Iceland)
- 24 2000 Santiago de Compostela (Spain)



- 25 2001 Rotterdam (Netherlands)
- 26 2001 Porto (Portugal)
- 27 2002 Bruges (Belgium)
- 28 2002 Salamanca (Spain)
- 29 2003 Graz (Austria)
- 30 2004 Genoa (Italy)
- 31 2004 Lille (France)
- 32 2005 Cork (Ireland)
- 33 2006 Patras (Greece)
- 34 2007 Sibiu (Romania)
- 35 2007 Luxembourg (Luxembourg)
- 36 2008 Liverpool (England)
- 37 2008 Stavanger (Norway)
- 38 2009 Vilnius (Lithuania)
- 39 2009 Linz (Austria)
- 40 2010 Essen (Germany)
- 41 2010 Pécs (Hungary)
- 42 2010 Istanbul (Turkey)
- 43 2011 Turku (Finland)
- 44 2011 Tallinn (Estonia)
- 45 2012 Guimarães (Portugal)
- 46 2012 Maribor (Slovenia)
- 47 2013 Marseille (France)
- 48 2013 Košice (Slovakia)

Fig. 5.20 – Capitali Europee della Cultura dal 1985 al 2013

06. La cultura del temporaneo

I grandi eventi, così come sono stati descritti precedentemente, capaci di trasformare a fondo la struttura della città, inducono alla riflessione sul rapporto tra tempo e progetto.

I tempi con cui il progetto può scandire la trasformazione sono due: quello "lento", degli interventi programmati a lunga scadenza, mirati a definire la struttura finita di intere parti di città e quello "veloce" degli interventi finalizzati alla trasformazione temporanea di aree problematiche, che necessita di ridotti investimenti economici.

328

Nel primo caso parliamo di interventi capaci di costruire con il paesaggio delle strutture. Il progetto deve, in questo caso, tener conto dei lunghi tempi di maturazione e dell'alto livello di trasformabilità dell'immagine iniziale.

Nel secondo caso parliamo, invece, di "interventi temporanei"¹, che possono modificare temporaneamente i luoghi con tempi non immaginabili per una costruzione architettonica.

Questa modificazione temporanea degli spazi permette di costruire un nuovo paesaggio, temporaneo.

Gli interventi temporanei sono anche fortemente legati alla cultura dell' "appropriazione spontanea dei luoghi"².

Ma cosa si intende per appropriazione spontanea dei luoghi?

Nei territori non definiti all'interno della struttura urbana consolidata sono spesso gli utenti a diventare i progettisti dello spazio, ad assumere un ruolo attivo, sviluppando attività non pianificate. L'uso di questi spazi ricomponi i frammenti in nuove forme funzionali alle attività che li occupano. La cultura del temporaneo è svincolata da qualunque costrizione politica ed economica, ed è proprio per questa sua natura effimera, che riesce spesso a scardinare i canoni dei modelli urbani tradizionali. Occupando spontaneamente gli spazi i fruitori costruiscono "spazi pubblici", luoghi che appartengono di fatto alla collettività che, approfittando del vuoto, temporaneamente se ne appropriano.

"Il progetto contemporaneo dovrebbe essere concepito in modo da lasciare lo spazio necessario affinché le persone possano appropriarsi dei luoghi per costruire attivamente lo spazio pubblico. Progettare uno spazio aperto e accessibile non implica infatti necessariamente generare uno spazio pubblico: perché uno spazio sia "pubblico" è necessario che le persone possano occuparlo attivamente" (Cannavò, 2004).

L'uso temporaneo di uno spazio può assumere due declinazioni leggermente differenti.

Si può parlare di "uso provvisorio" di uno spazio, con la consapevolezza del fatto che questo ha avuto un uso passato e ne avrà uno diverso nel futuro. L'uso provvisorio può avere durate differenti a seconda di processi che hanno condizionato l'abbandono dello spazio (Fig. 5.21). È il caso, ad esempio, di un'area in cui è stato abbattuto un edificio residenziale e che necessariamente ne ospiterà uno nuovo o di edifici industriali in attesa di riconversione.

L'uso provvisorio di questi spazi difficilmente ne cambia il destino.

Si può parlare anche di evento "una tantum", cioè di eventi che utilizzano uno spazio che ha una destinazione propria e sovvertirla per un periodo di tempo limitato (Fig. 5.22). Difficilmente pianificabili, sono un gioco che non dipende da interesse economici, quanto piuttosto da interessi culturali, sociali, di impatto pubblico. È anche chiamato "uso molteplice" perché affianca usi alternativi a quello ufficiale, senza volerlo soppiantare. È il caso, ad esempio, di una piazza occupata per una settimana da un evento: la piazza conserva la sua funzione di piazza, ma accoglie altri usi.

¹ Ad esempio, a Berlino, i teli di Christo e Jeanne-Claude che per due settimane hanno avvolto il Reichstag, sono stati montati in pochi giorni e hanno avuto la forza di trasformare lo spazio antistante l'edificio nel luogo aperto più vissuto della città per il breve periodo di durata dell'evento (Fig. 5.23 e Fig. 5.24). Anche gli spazi aperti della Roma storica hanno vissuto una stagione simile quando variopinte immagini pubblicitarie hanno occultato le impalcature dei cantieri di restauro delle facciate: l'obelisco in cima alla scalinata di Piazza di Spagna, per un certo periodo di tempo, non ha avuto come sfondo la facciata della chiesa di trinità dei Monti, ma l'immagine pubblicitaria di un'utilitaria.

² Un esempio calzante riguarda le vicende legate alla città di Berlino. L'abbondanza di vuoti creati in seguito alla caduta del muro nel 1989 ha attivato nuove dinamiche di appropriazione degli spazi: i locali di un supermercato diventano uno spazio espositivo, l'ex *caveau* di una banca diventa una discoteca e dove un tempo c'era una farmacia oggi si possono ascoltare letture filosofiche. Tutto ciò non è mai stato pianificato ma, temporaneamente, funziona.

In caso di grande successo gli usi temporanei possono perdere la loro dimensione strettamente legata alla durata e mutare. Nel caso di uso provvisorio, raggiungendo un elevato successo, esso può consolidarsi e venire riconosciuto come tale, sostituendo l'uso che si pensava di fare di quel luogo³.

Nel caso di evento uno a tantum, invece di prolungarsi nel tempo in continuità, può ripetersi molte volte anche cambiando collocazione, essere esportato, moltiplicarsi, diventare un appuntamento ricorrente, mantenendo però sempre la caratteristica di uso limitato ad un breve periodo (Fig. 5.25 e Fig. 5.26). È il caso, ad esempio, delle "esposizioni temporanee"⁴.

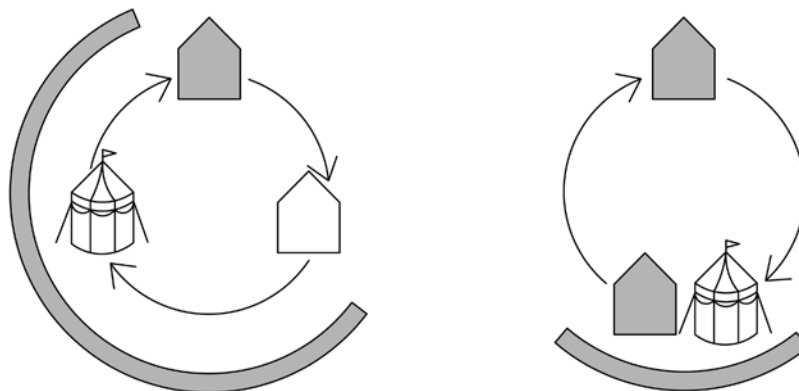


Fig. 5.21 e Fig. 5.22 - Uso provvisorio (a sinistra) ed evento "una tantum" (a destra)

Ma come si pone il progetto di fronte a queste due declinazioni di tempo?

Attualmente la tendenza è quella di integrare in una strategia più complessa i due tempi dell'intervento: un'azione temporanea pianificata, finalizzata a creare una struttura stabile a lungo termine, cioè costruire un processo sfruttando le potenzialità insite nei due tempi del progetto. Lo scopo è innescare la miccia di un processo di trasformazione, portando l'attenzione delle istituzioni su quei luoghi e invitando i fruitori a guardarli sotto una luce diversa. Così un intervento temporaneo può entrare, a pieno titolo, a far parte del processo di trasformazione della città.

³ E' ciò che è accaduto in un'area centrale di Berlino, nel quartiere Mitte, dove sorgeva lo Stadio della Gioventù RDT, demolito dopo la riunificazione per far spazio ad un complesso residenziale mai realizzato: in questo luogo è stato realizzato il *Nike Park*. Solo dopo che la popolazione ha avviato un processo di appropriazione spontanea dell'area, utilizzandola per attività di svago, la multinazionale Nike è intervenuta e ha sponsorizzato la realizzazione, sulla superficie libera restante, di nuovi campi sportivi per l'allenamento del golf, trasformando quegli spazi in uno dei luoghi pubblici più rappresentativi della città. Impiegati, artisti, operai, studenti e disoccupati occupano temporaneamente questo grande vuoto nel centro della città, fruendo di un servizio a basso costo per esercitare un'attività sportiva. Così un'iniziativa partita "dal basso" ha avviato un processo di trasformazione che crescendo si è consolidato e ha costruito l'identità di questo luogo. Un processo analogo si è verificato anche a Roma, lungo il fiume Tevere, nell'area limitrofa alla fabbrica della Mira Lanza dove nel 1994 è stato realizzato un parco abusivo. Il parco, ideato da studenti universitari, è stato costruito con il contributo di artisti e paesaggisti: lungo un percorso aperto tra la natura incolta del luogo, sono stati realizzati temporaneamente dei giardini. Davanti alla fabbrica dismessa si è creato uno spazio per spettacoli teatrali. Questa appropriazione spontanea ha aiutato i cittadini a scoprire un'area prima impenetrabile e sconosciuta. Quattro anni più tardi il Comune di Roma ha acquistato parte degli edifici abbandonati della fabbrica della Mira Lanza per realizzarvi lo "Spazio India", seconda sede ufficiale dello storico Teatro Stabile di Roma, prima spora di un progetto di recupero globale della zona.

⁴ Ogni estate a Berlino, a partire dal 1997, un gruppo di architetti del paesaggio organizza l'evento "*Temporare Garten*". Giardini temporanei vengono realizzati in una parte della città, in una strada, in un'area abbandonata, in un parco, in una piazza o in un tratto della sponda del fiume. La zona è scelta di anno in anno tra quelle rappresentative di una problematica urbana. Il giardino è utilizzato come mezzo per scoprire potenziali nascosti, vestire la realtà con un abito nuovo, mostrare l'esistente sotto una nuova luce.



Fig. 5.23 e Fig. 5.24 - Intervento temporaneo sul Reichstag di Berlino a cura di Christo e Jeanne Claude



Fig. 5.25 e Fig. 5.26 -Appropriazione spontanea dei luoghi da parte degli abitanti di Berlino

Riferimenti bibliografici

Testi e libri

- Begossi, F. (2005), *“Genova 2004, un viaggio lungo un anno, Genova 2004 S.r.l.”*, Skira, Milano
- Berger, F. (2007), *“Una periferia speciale. L’Expo di Lisbona”*, Di Baio Editore, Milano
- Campanella, R. (2002), *“Barcellona città laboratorio—Una praxis per il progetto della città contemporanea”*, Rubbettino, Catanzaro
- Cannavò, P. (2004), *“A_TRA_VERSO. Inseguire la trasformazione. Pursuing change”*, Mandragora, Firenze
- Cocco, G.B.; Siddi, C. (sotto la direzione di Corti, E.A.) (2009), *“Itinerari di architettura e paesaggio. Barcelona, Lyon, Paris”*, Gangemi Editore, Roma
- Del Ponte, I. (2009), *“Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione”*, Aracne Editrice S.r.l., Roma
- Di Gaetano, A.; Klemanski, J. (1999), *“Power and city governance. Comparative perspectives on urban development”*, University of Minnesota Press, Minneapolis
- Fusero, P. (2005), *“Genova, periferie e centri storici, dietro le quinte della capital europea della cultura”*, Sala Editori, Pescara
- Gazzola, A. (2003), *“Trasformazioni urbane. Società e spazi di Genova”*, Liguori Editore, Napoli
- Gravari Barbas, M. (2007), *“The 2004 Olympic games in Athens. A critical analysis of the city’s (re)positioning on the Global map”* in *Quoqing Du*, Tourism and Urban Transformation, Rikkyo University Press
- Judd, D.R. (2003), *“El turismo urbano y la geografía de la ciudad”*, Eure, Santiago de Chile, vol. XXIX
- Koselleck, R. (2005), *“Le future passé. Contribution à la sémantique des temps modernes”*, Éditions de l’EHESS, Paris
- Monnet, J. (1996), *“Espace, temps et pouvoir dans le Nouveau Monde”*, Éditions Anthropos, Paris
- Oswalt, P. (2006), *“Berlino città senza forma”*, Meltemi, Roma
- Poleggi, E.; Cevini, P. (2003), *“Genova”*, Edizioni Laterza, Bari
- Texeira, D. (1998), *“L’événement exceptionnel comme instrument de transformation urbaine, discours, projets e réalités à Barcelone, Gênes, Séville et Lisbonne”* in Hautmont, N. (sous la direction de), *L’urbain dans tous ses états, faire, vivre et dire la ville*, L’Harmattan, Paris

Riviste e periodici

- “Après un an de fête, Lille a la gueule de bois” in *Libération*, 16 marzo 2005
- Calenda, C. (2008), *“Olympics games and the city”* in *Tema*, Trimestrale del laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, vol. 1, n. 2, giugno
- Carbonata, G. (2001), *“Un bilancio positivo”* in *Arkos, Speciale G8, Genova*, anno 2, n. 1
- Chaudoir, P. (2007) *“La ville événementielle: temps de l’éphémère et espace festif”* in *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 82/3 | 2007, mis en ligne le 26 mars 2008. URL : <http://geocarrefour.revues.org/2301>
- EPEES (2000), *“Événement spatial”* in *L’espace géographique. L’événement spatial en débat*, n. 3
- Gabrielli, B. (2004), *“La rinascita di Genova città europea della cultura 2004”* in *Arkos Dossier, Genova capitale Europea della Cultura, le opere di rinnovamento della città*, n. 8, Nardini Editore
- Gastaldi, F. (2003), *“Genova: valorizzazione dei patrimoni portuali e nuova sinergia tra porto e città”* in *Notiziario, Ordine degli Ingegneri di Verona e Provincia*, n. 78, gennaio-marzo
- Glu, B. (2005), *“Culture & propagande « Lille 2004 », capitale européenne de la culture”* in *revue Agone*, n. 34, [En ligne], mis en ligne le 23 octobre 2008. URL : <http://revueagone.revues.org/124>. Consulté le 25 novembre 2011
- Gravari Barbas, M.; Jacquot, S. (2007), *“L’événement, outil de légitimation de projets urbains: l’instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes”* in *Géocarrefour*, vol. 82, n.31
- Gravari Barbas, M.; Veschambre, V. (2005), *“S’inscrire dans le temps et s’appropriier l’espace: enjeux de pérennisation d’un événement éphémère. Lu cas du festival de la BD à Angoulême”* in *Ann. Géo*, n. 643

- Hughes, G. (1999), "Urban revitalisation: the use of festive time strategies" in *Leisure studies*, n. 18
- Jacquot, S., "Politiques patrimoniales et politiques urbaines dans le centre historique de Gènes : quelles cohérences ?", in *ESO*, n. 23, settembre
- "L'effet fierté" in *Libération*, 11 e 12 dicembre 2004, supplemento "Villes"
- Ozuouf-Marignier, M.V. ; Verdier, N. (2000), "Événement : un objet historique à emprunter" in *L'espace géographique. L'événement spatial en débat*, n. 3
- Pittarello, L. (2001), "Molti lavori per un complessivo intervento di restauro urbano" in *Arkos, Speciale G8, Genova*, anno 2, n. 1
- Pittarello, L. (2004), "Gli interventi sulla città storica" in *Arkos Dossier, Genova Capitale Europea della Cultura, le opere di rinnovamento della città*, Genova, n. 8, Nardini Editore
- Scattola, M. (2006), "Storia dei concetti e storia delle discipline politiche" in *Storia della storiografia*, n. 49
- Velut, S.; Robin, S. (2005), "Entre Barcelone et Porto Alegre: la gestion municipal à Montevideo et Rosario" in *Géocarrefour*, vol. 80, n. 3

Rapporti di ricerca e gruppi di lavoro

- "European Capitals of Culture: the road to success. From 1985 to 2010", European Communities, 2009
- "Le esperienze di pianificazione strategica in Italia", Documento sulle esperienze di pianificazione strategica del capitolo Territorio del 40° Rapporto Sociale del Censis, 2006
- "L'Université et la ville", Synthèse du séminaire d'échanges techniques sur les études et projets dans la métropole lilloise", 2 novembre 2010, ENSAP de Lille
- Palmer, R.; RAE Associates (2004), "European Cities and Capitals of Culture", Study prepared for the European Commission, Part I and II, Brussels
- Palmer, R.; Richards, G. (2004), "European Cultural Capital Report", TRAM (Tourism Research and marketing), ATLAS
- "Positionnement de villes européennes comparables à la métropole lilloise", L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, mai 2011

Tesi di laurea e di dottorato

- Jacquot, S. (2007), "Enjeux public set privées des espaces historiques centraux, une étude comparée de Gènes, Valparaiso et Liverpool", Tesi di dottorato presso l'Université d'Angers
- Michelot, F. (2005), "Le bilan de Lille 2004, Technique et enjeux d'une évaluation de politique publique culturelle", Tesi di laurea sotto la direzione di Lefebvre, M.R., presso Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, Université de Lille II
- Piazza, V. (2010), "Gli eventi della contemporaneità. Occasioni di trasformazione", Tesi di dottorato in Architettura presso l'Università degli Studi di Cagliari, Facoltà di Architettura

Legislazione

- Legge n. 373 del 23-8-1988
- Legge n. 205 del 29-5-1989
- Legge speciale n. 149 del 8-6- 2000, "Disposizioni per l'organizzazione del Vertice G8 a Genova"

Siti Internet

- <http://igeat.ulb.ac.be> (sito dell'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire)
- <http://urbancenter.comune.genova.it> (sito dell'Urban Center di Genova)
- <http://www.adu-lille-metropole.org> (sito dell'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole)
- <http://www.expo2015.org> (sito dell'Expo 2015 di Milano)

<http://www.genova2004.com> (sito non ufficiale di Genova 2004, Capitale Europea della Cultura)
<http://www.g8italia2009.it> (sito del G8, summit 2009)
<http://www.irolli.org> (sito dei Palazzi dei Rolli di Genova)
<http://www.labforculture.org> (sito su *LabforCulture*, piattaforma di *networking* per informazioni sulle arti e la cultura in Europa)
<http://www.lille2004.com> (sito di Lille 2004, Capitale Europea della Cultura)
<http://www.lillemetropole.fr> (sito di Lille *Métropole*)
<http://www.mairie-lille.fr> (sito del Comune di Lille)
<http://www.milanocity.com> (sito della città di Milano)
<http://www.popsu.archi.fr> (sito della *Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines*)

Conclusioni

Per rispondere alle nuove forme di complessità urbana e sociale, la ricerca ha assunto la dimensione temporale come concetto fondamentale attraverso cui interpretare il carattere processuale delle trasformazioni urbane. La dimensione temporale, cioè, funziona come sistema di riferimento, in cui si modificano distanze e relazioni dello spazio fisico e sociale. La stessa dimensione temporale si caratterizza come contenitore di diverse temporalità, urbane e sociali, individuali e collettive, che altrimenti non potrebbero coesistere ma, piuttosto, solo alternarsi senza generare nessuna continuità. Infine, esprime quella variabile indispensabile riferita alla fattibilità, alla durata e alla gestione nel tempo del progetto, capacità senza la quale verrebbe meno la reale compiutezza del processo urbano.

L'analisi dei casi studio precedentemente citati ha permesso di acquisire una consapevolezza in merito ad alcuni concetti che qui di seguito si cercherà di esplicitare.

Il filo conduttore che lega tutti i casi studio è la considerazione di due temporalità: il tempo politico e il tempo sociale.

Il tempo è un elemento decisivo della vita quotidiana di milioni di cittadini e costituisce il riferimento permanente delle loro valutazioni sulle modalità di funzionamento e di efficienza della realtà in cui vivono; è la misura in cui riconoscono se i loro bisogni e le loro esigenze vengono percepiti e risolti; è parametro per valutare e giudicare. Il tempo dunque è divenuto fattore politico, sia per chi deve assumere decisioni, sia per chi valuta le decisioni assunte.

Il tempo sociale inizia forse prima ancora del tempo politico, cioè prima della decisione formale di avviare un progetto, nel senso che, se non esistono le condizioni minime di partenza sul piano del consenso locale, ogni progetto è predestinato al fallimento, una sorta di "morte annunciata". Così, il tempo sociale non è affatto solo quella fase, quasi sempre collocata alla fine del percorso burocratico, della richiesta del parere locale, ma è un tempo che segue tutte le fasi del progetto, cioè è una definizione che va ben al di là del mistificato e ambiguo concetto di "partecipazione".

La riflessione sulla "gestione del tempo" nel processo di trasformazione della città contemporanea nasce dalla difficoltà di conciliare i tempi brevi, con cui molti cambiamenti della società avvengono, con la permanenza dei tempi lunghi necessari alla costruzione dello spazio fisico. A questa complessità e al suo ancor più complesso tempo sociale, sempre più articolato e veloce, corrisponde inevitabilmente un cambiamento nel modo in cui si percepisce e si gestisce il tempo.

Secondo Maurizio Marcelloni, la gestione dei problemi deve partire dal livello "locale". Per poter pensare ad un progetto complessivo per la città bisogna prevedere il confronto tra la dimensione locale e la dimensione strategica di ogni trasformazione urbana, sostenere il miglioramento del "locale" e coinvolgere il "locale" nel futuro dell'intera città (Marcelloni, 2005). L'attenzione dei cittadini, la condivisione di strategie di comunicazione tra le istituzioni e la collettività, diventano strumenti per restituire continuità al progetto di città. La costruzione dei processi di trasformazione, che è dunque non solo questione tecnica o politica, ma anche sociale, deve partire dall'osservazione della società. Nella comprensione della sua complessità si gioca la possibilità di gestire al meglio i conflitti emergenti e di tracciare la strada verso futuri equilibri sociali.

È stato visto come la costruzione partecipativa alla fase di diagnostica e alle azioni è una pratica generalizzata nelle politiche temporali urbane, secondo un'intersezione tra un approccio discendente, proveniente dall'alto, (una volontà politica di migliorare, da una parte, le situazioni della vita quotidiana, le configurazioni di ineguaglianza o di esclusione sociale, e dall'altra parte, l'attrattività del territorio, dove il tempo e il rapporto con il tempo appaiono nello stesso tempo "rivelatori" ed "indicatori") e un approccio ascendente, proveniente dal basso, fondato sull'analisi preliminare, all'origine dei progetti, di situazioni sia oggettive, ma anche soggettive, prendendo in considerazione la dimensione antropologica di coloro che utilizzano il territorio, il loro modo di utilizzare il tempo e di abitare i luoghi.

La "fattibilità degli interventi" è il luogo in cui verificare l'effettiva legittimità degli strumenti adottati. I tempi che si allungano, che si dilatano fino a confondere le intenzioni del progetto di trasformazione e le azioni di trasformazione intraprese, disperdono la possibilità dei cittadini di riconoscersi nel contesto trasformato o, più semplicemente ancora, di riconoscere le trasformazioni del contesto.

Lo sviluppo degli interventi in maniera difforme dal progetto iniziale, frammentario, e che infine rimane incompiuto, come spesso accade nelle pratiche progettuali, rappresenta il caso di maggiore criticità nel conservare il valore sociale dell'azione e generare qualità urbana. Tale situazione, difficile ma diffusa, ha comportato un lento ispessimento dei processi di trasformazione e della capacità di gestire i conflitti, un irrigidimento del ragionamento su scale diverse, e in cui al termine "complesso" si è semplicemente sostituito il termine "complicato". La sperimentazione di nuovi strumenti, di nuovi approcci e di nuove forme di progettare e gestire la città rappresentano dunque la volontà di rispondere alle profonde trasformazioni sociali, ricercando nel dialogo sui temi della città e del territorio la costruzione di un linguaggio condiviso, che veda nella partecipazione dei cittadini e dei responsabili politici la legittimazione sociale e disciplinare. L'attenzione alla questione del tempo conquista così un posto speciale, d'altro canto *"quanto più una società è complessa tanto più dovrebbe aumentare la quantità di tempo reso disponibile per il reperimento delle soluzioni"*.

Il "tempo dell'attuazione", ovvero il tempo tecnico della trasformazione, da solo non basta a garantire l'effetto rqualificante degli interventi. Se, infatti, la complessità sociale genera problemi di gestione e di efficienza, gli strumenti di intervento basati sulla partecipazione devono puntare ad ottenere nuove forme di collaborazione con le figure istituzionali e con i loro tempi. In tal senso, il "tempo della politica", che si esplicita nella decisione e nell'approvazione del progetto, svolge un ruolo decisivo nella legittimazione disciplinare e sociale del progetto urbano.

Questo aspetto è emerso con forza nello studio dei grandi eventi di Genova e Lille. Questa legittimazione è qui da intendersi secondo un'ottica transitiva: la giustificazione dell'evento urbano legittima la trasformazione che permette di realizzarlo. La questione della legittimità politica è perciò essenziale per comprendere l'attuazione degli eventi urbani. Il dilatarsi del tempo politico, o peggio, un atteggiamento di non governo, che provoca un allungamento del tempo tecnico e una cronica incapacità di attuazione, è la causa prima dello slittamento dei valori perseguiti con la realizzazione del progetto, non solo dal punto di vista della qualità, ma soprattutto dal punto di vista sociale. Il ruolo istituzionale del tempo politico sta, invece, nel perseguire un consenso duraturo, un consenso necessario affinché si conservino gli obiettivi della trasformazione e non deve assumere un atteggiamento particolaristico e segmentario, volto ad ottenere un consenso immediato, superficiale e per nulla stabile. Se viene meno il consenso sociale, verrà meno ogni possibilità di costruire quel senso di appartenenza al luogo, indispensabile alla sopravvivenza dell'uomo e della città. Allo stesso modo, se gli sforzi dei politici e degli investitori si concentrano solo intorno a singoli progetti, incoerenti rispetto ad un disegno generale di trasformazione urbana, ci si allontana dall'obiettivo generale concentrandosi solo sulle singole scadenze. Il costante allontanamento dal confronto e la costante diminuzione del senso di appartenenza e di identificazione con il luogo, oltre a provocare disagio psicologico per i cittadini, è causa di numerose conseguenze fisiche sul contesto: minore, infatti, è il senso di appartenenza e di identificazione, minore è il rispetto, la cura e la capacità di fruizione del progetto nel tempo.

Il "tempo della decisione", il "tempo della redazione" e il "tempo dell'approvazione", così come il "tempo della realizzazione", il "tempo dell'attuazione" e il "tempo della gestione", costituiscono il percorso attraverso cui determinare l'esito di ogni processo di trasformazione.

Non solo, essi sono la dimensione in cui si rende evidente la capacità di confronto tra i diversi livelli e attori coinvolti, ma soprattutto è il campo in cui si gioca la credibilità stessa della capacità di governare la città.

Ciascuna forma di intersezione tra il tempo sociale e il tempo delle diverse strutture istituzionali e professionali rappresenta l'occasione per contribuire alla creazione di identificazione e di consenso, e contribuisce a rafforzare le attese sociali nei confronti dell'attuazione del processo di trasformazione.

Il valore sociale del progetto, che ha inizio con la capacità di cogliere e di selezionare le possibilità di sviluppo locale, di perseguire il dialogo con l'esistente, di assicurare il consenso nelle diverse condizioni, va perseguito attraverso tutto

il tempo dell'attuazione. La desiderabilità sociale del progetto è il risultato da perseguire, perché questa stabilisce i termini di confronto tra il tessuto sociale e il contesto in trasformazione. Si tratta di un dialogo che prepara progressivamente la cittadinanza a re-identificarsi con il contesto, una volta che questo sarà definitivamente trasformato. Il "tempo della decisione" è un aspetto che è emerso in modo evidente nello studio semiotico delle temporalità del progetto urbano di Strasburgo. Comprendere il tempo della decisione significa essere in grado di seguire il procedimento con cui viene presa la decisione, prevedere le difficoltà della sua messa in opera ed essere in grado di fare una valutazione "a posteriori" di questa stessa decisione. È così che l'approccio temporale nella decisione urbana può concorrere all'elaborazione di una metodologia di valutazione di una iniziativa come quella, nel caso di Strasburgo, della pianificazione della tranvia.

Alla luce di quanto esposto, è possibile porre l'accento su alcuni concetti che si offrono come spunti di riflessione e come prospettiva di possibili ulteriori approfondimenti.

Come già detto, governare la città contemporanea è diventata una pratica difficile e complessa che impone la necessità di "costruire un nuovo approccio di conoscenza della città contemporanea", esigendo non solo nuove capacità per definire progetti in forma più essenziale e strategica, ma anche conoscenze e strumenti in grado di integrare le logiche differenziate degli attori, valutare le loro proposte, giudicarne la compatibilità con gli obiettivi generali e la loro efficacia per la collettività, per identificare e misurare i loro possibili effetti. Tale approccio deve porsi come aperto, flessibile e dinamico, alimentato da intelligenze multiple e logiche diversificate, capace di esprimere, fino in fondo, una "poetica" urbana. Come afferma Bernardo Secchi, si tratta di avviare una rivoluzione epistemologica che permetta di interrelazionare il micro con il macro-sociale, il qualitativo con il quantitativo e che ha come condizione necessaria il ricorso a saperi "trasversali" alla disciplina urbanistica e al progetto urbano. Tentando di oltrepassare la tradizionale dicotomia tra i concetti di piano e di progetto, la dimensione temporale deve necessariamente investire e permeare entrambi gli strumenti.

Da una parte, le politiche urbane tradizionali, assunte entro un quadro di consuetudine amministrativa e gestionale, non raggiungono generalmente l'obiettivo per il quale sono state promosse e provocano sempre più di frequente vere e proprie contro finalit , rendendo alla fine pi  arduo il problema da risolvere.

L'adozione di politiche flessibili ed interattive, vicine alle molteplicit  di attori ed interessi urbani, rappresenta tutt'oggi una componente comunemente adottata nei processi di governo e trasformazione della citt : istituire una qualche forma positiva di relazione con gli abitanti non   soltanto una posizione genericamente democratica, una misura discrezionale e facoltativa a disposizione delle amministrazioni, le quali possono decidere di utilizzare o meno, a seconda della loro sensibilit  politica o sociale, ma deve essere piuttosto una scelta consapevole, di complessit  e approfondimento.

Di fronte alla complessit  e all'articolazione della societ  contemporanea, alla crisi del *welfare state* e alla carenze delle risorse pubbliche, e in presenza di un sistema di decisioni sempre pi  articolato fra potere politico e potere economico, la vecchia divisione vincolistico autoritativa dello strumento del "piano" sembra oggi non pi  nella condizione di controllare i processi in atto sul territorio e soprattutto di orientarli verso la realizzazione di un interesse comune generale.

In tale senso, l'inserimento della dimensione temporale all'interno degli strumenti urbanistici, ed in particolare il privilegiare "l'urbanistica temporale" a partire dall'uso temporale dei luoghi, di cui si   fatto cenno nei capitoli precedenti, si prospetta come un utile strumento per l'urbanistica, di tradizione prettamente spaziale, di indurre concrete trasformazioni dello spazio, ponendo una particolare attenzione non solo alle dimensioni antropologiche e storiche dei luoghi, ma anche al miglioramento della qualit  di vita dei cittadini, oltre che all'uguaglianza intesa secondo la nozione pi  ampia di coerenza sociale.

Come gi  accennato, il successo di alcune iniziative intraprese nel contesto italiano e francese, in particolare, avvalorano il tentativo di procedere verso questa direzione.

Dall'altra parte, la necessità di ricercare nuovi metodi di lettura dello spazio urbano, che non può più essere concepito nella sua staticità, ma in virtù di una spazialità dinamica ed incentrata sull'attore, induce alla riscoperta del "tempo" come fattore determinante nell'ambito del progetto urbano contemporaneo, strada seguita soprattutto all'interno del dibattito teorico-disciplinare francese.

Lo studio sulle significazioni del progetto urbano a Strasburgo, affrontato precedentemente, rappresenta un tentativo, in questa direzione, di integrare il pensiero semiotico, basato sull'interpretazione dei segni, per comprendere meglio come gli abitanti possano appropriarsi dei tempi della città e come le istituzioni e gli attori della città possano immaginare una trasformazione e una previsione del futuro della città, secondo la propria lettura e interpretazione del presente e del passato.

È stato visto come il pensiero semiotico, nel tentativo di colmare le insufficienze del modello radiocentrico classico, si è avvalso di alcuni modelli di "morfogenesi urbana", utilizzati correntemente nelle scienze naturali e in biologia. Applicando tale modello allo studio dello spazio urbano, è stato possibile dimostrare che, come gli organismi viventi, le città si sviluppano sulla base di "gradienti morfogenetici", assi strutturanti rappresentativi delle traiettorie e dunque dei percorsi che gli individui compiono all'interno dello spazio urbano.

La costruzione di un metodo che permetta di definire i luoghi frammentati e discontinui dello spazio urbano contemporaneo, emerge anche dal dibattito nell'ambito del progetto di ricerca *"La métropole en projet. Identités et force structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole"*, precedentemente citato. Qui viene elaborata un'immagine concettuale che presuppone l'interazione dialettica tra due figure di progetto: la figura dell'arcipelago, ancora troppo legata ad un approccio funzionalista e positivista dello spazio, e la figura del "patchwork" o del "mosaico", derivante soprattutto da studi di matrice geografica. Grazie alla coniugazione delle figure dell'arcipelago e del mosaico, è possibile dare un valore operativo al metodo che tende a definire, attraverso i "racconti delle parti di città", questi luoghi frammentati e discontinui che necessitano di essere messi in relazione con le parti consolidate del territorio metropolitano contemporaneo e potrebbe allora accompagnare la riflessione sulla trasformazione di queste parti di città nel terreno di indagine e, nello stesso tempo, costituire il fondamento del progetto metropolitano.

Nell'ambito di questa riflessione, emerge un altro aspetto fondamentale che si inserisce all'interno del conflitto tra piano e progetto. Esso deriva dal conflitto tra gli oggetti stessi del piano e del progetto, di cui le diverse discipline che si occupano della città si sono impadronite: nelle traiettorie di tali discipline, la scala dell'uno si confronta con scala dell'altro e tale distorsione è strumentalizzata dal potere. Il problema che si pone è come poter superare tale contraddizione inerente la geografia degli interessi rispetto alla geografia dei territori.

Una soluzione può essere ricercata nel concetto di *"gouvernance urbana"* che si pone in posizione differente rispetto al concetto di pianificazione.

Nello specifico, l'atto di pianificare rinvia alla pratica operativa, in cui vi è una separazione tra la fase della predisposizione del progetto e la sua applicazione, quest'ultima gestita per lo più dall'amministrazione pubblica senza vera partecipazione né da parte degli autori del progetto, né da parte della cittadinanza.

Il principio della *"gouvernance urbana"* mette piuttosto in evidenza l'influenza reciproca delle due fasi e mira a integrare e gestire sia la temporalità breve, quella della pianificazione, sia la temporalità lunga, quella delle scelte politiche e strategiche. In base a queste considerazioni, tale strumento si pone oggi come un campo di studio fondamentale, creando uno stretto legame tra la "filosofia" e l'"azione", tra i progetti dei territori e la loro gestione. Secondo Albert Lévy, la novità più importante in merito alla *"gouvernance"* come forma di progetto, risiede nella ricerca di un consenso tra l'insieme dei soggetti interessati (gli attori istituzionali, gli sponsor, i realizzatori e i gestionali, gli utilizzatori) e dunque la costruzione del progetto attraverso una modalità concertata. Attraverso la "concertazione", il progetto diventa l'occasione di confronto tra l'insieme dei conflitti che animano la città, così come di una gestione delle differenti temporalità urbane: la temporalità tecnica, la temporalità politica e la temporalità sociale.

Partendo dalla consapevolezza e dalla necessità di individuare un “nuovo approccio di conoscenza della città contemporanea”, il considerare la dimensione temporale può diventare allora una “regola di buona pratica”, rappresentando il primo passo verso un nuovo modo di guardare la città, capace di tener conto dei diversi comportamenti e stili di vita e sistemi di valori, delle diverse aspettative e aspirazioni di una società eterogenea e mutevole.

Il risultato atteso da questo nuovo approccio consiste in una maggiore consapevolezza nel processo di conoscenza, analisi ed approfondimento della città contemporanea ed una conseguente migliore e più cosciente capacità di azione, in senso organico e complessivo: un percorso, questo, pieno di ostacoli ed incertezze, straordinariamente complesso perché molto ampio, democratico e socialmente strutturato, pienamente rivolto ad una promessa di libertà, uguaglianza, razionalità e benessere, aperto su nuovi orizzonti culturali, quindi flessibile e in continua evoluzione nel tempo e nello spazio.

Pour répondre aux nouvelles formes de complexité urbaine et sociale, la recherche a choisi la dimension temporelle comme concept clé à travers laquelle interpréter le caractère procédural des transformations urbaines. En d'autres mots, la dimension temporelle fonctionne comme un système de référence, dans lequel se modifient les distances et les relations de l'espace physique et social. La dimension temporelle se définit comme un conteneur de différentes temporalités, urbaines et sociales, individuelles et collectives, qui autrement ne pourraient pas coexister et pourraient seulement s'alterner les unes aux autres sans engendrer une continuité. Enfin, la dimension temporelle exprime cette variable indispensable liée à ce qui est faisable, à la durée et à la gestion du projet dans le temps, capacité sans laquelle la réalisation effective du processus urbain serait amoindrie.

L'analyse des études de cas mentionnés ci-dessus nous a permis d'acquérir une compréhension de certains concepts que nous développerons par la suite.

Le fil conducteur qui relie toutes les études de cas est la prise en considération de deux temporalités: le temps politique et le temps social.

Le temps est un élément crucial dans la vie quotidienne de millions de citoyens et constitue la référence permanente de leurs évaluations sur les modalités de fonctionnement et d'efficacité de la réalité dans laquelle ils vivent ; le temps est la mesure dans laquelle les citoyens reconnaissent si leurs besoins et leurs exigences sont perçus et résolus ; il est également le paramètre pour évaluer et juger. Le temps, par conséquent, est devenu un facteur politique, autant pour ceux qui doivent prendre des décisions que pour ceux qui évaluent les décisions prises.

Le temps social commence peut-être même avant le temps politique, c'est-à-dire avant la décision formelle de lancer un projet ; autrement dit, si les conditions minimum de départ du consensus local sont absentes, alors chaque projet est voué à l'échec, comme une sorte de mort annoncée. Ainsi, le temps social n'est pas seulement la phase de demande de l'opinion locale, qui est presque toujours positionnée à la fin du parcours bureaucratique, mais c'est surtout un temps qui suit toutes les phases du projet, soit une définition qui va bien au-delà du concept ambigu et trompeur de la « participation ».

La réflexion sur la gestion du temps dans le processus de transformation de la ville contemporaine naît de la difficulté de concilier les temps courts, durant lesquels se produisent de nombreux changements dans la société, avec la permanence des temps longs indispensables à la construction de l'espace physique. A cette complexité et à la complexité encore plus importante du temps social toujours plus rapide et structuré, est inévitable un changement dans la façon dont le temps est perçu et géré.

Selon Maurizio Marcelloni, la gestion des problèmes doit partir au niveau « local ». Pour pouvoir penser à un projet complexe pour la ville, il faut prévoir une confrontation entre la dimension locale et la dimension stratégique de chaque transformation urbaine, soutenir l'amélioration du « local » et impliquer le « local » dans le futur de la ville entière (Marcelloni, 2005). L'attention des citoyens, le partage de stratégies de communication entre les institutions et la collectivité, deviennent des instruments pour restituer la continuité au projet de la ville. La construction des processus de transformation, qui est donc non seulement une question d'ordre technique ou politique, mais également une question sociale, doit partir de l'observation de la société. Dans la compréhension de sa complexité, se crée la possibilité de gérer au mieux les conflits émergents et d'évoluer vers de futurs équilibres sociaux.

Il a été vu comment la construction participative à la phase de diagnostic et aux actions est une pratique courante dans les politiques temporelles urbaines, grâce à un croisement entre une approche descendante et une approche ascendante. L'approche descendante provient d'en haut (d'une volonté politique d'améliorer, d'une part, les situations de la vie quotidienne, les configurations d'inégalité ou d'exclusion sociale, et, d'autre part, l'attractivité du territoire, où le temps et la relation avec le temps apparaissent en même temps « révélateurs » et « indicateurs »). L'approche ascendante, quant à elle, vient d'en bas et est fondée sur l'analyse préliminaire, à l'origine des projets, de situations aussi bien objectives que subjectives, en tenant compte de la dimension anthropologique de ceux qui utilisent le territoire, de leur façon d'utiliser le temps et d'habiter les lieux.

La « réalisation des interventions » est le lieu dans lequel vérifier la légitimité effective des instruments adoptés. Les temps, qui s'éternisent et se prolongent jusqu'à confondre autant les intentions du projet de transformation que les actions de transformation entreprises, enlèvent la possibilité aux citoyens de se reconnaître dans le contexte transformé, ou, plus simplement encore, de reconnaître les changements du contexte.

Le développement des interventions de manière dissemblable par rapport au projet initial, fragmenté et inachevé comme souvent cela arrive dans les pratiques projectuelles, représente le risque majeur dans le maintien de la valeur sociale de l'action et dans la recherche de la qualité urbaine. Cette situation, difficile mais très répandue, a conduit à une augmentation progressive des processus de transformation, de la capacité de gérer les conflits, une résistance dans le raisonnement sur des échelles diverses et dans laquelle le terme « complexe » a tout simplement remplacé le mot « compliqué ». L'expérimentation de nouveaux outils, de nouvelles approches et de nouvelles formes de projets et de gestion de la ville représentent donc la volonté de répondre aux profondes transformations sociales, en recherchant dans le dialogue sur les thèmes de la ville et du territoire la construction d'un langage commun, observant dans la participation des citoyens et des responsables politiques la légitimation sociale et disciplinaire. L'attention accordée à la question du temps gagne ainsi une place particulière, en effet « plus une société est complexe et plus elle devrait augmenter la quantité de temps rendu disponible pour la recherche des solutions ».

Le « temps de la concrétisation », c'est à dire le temps technique de la transformation, n'est pas suffisant à lui seul pour assurer l'effet requalifiant des interventions. Si, en effet, la complexité sociale crée des problèmes de gestion et d'efficacité, les instruments d'intervention basés sur la participation doivent avoir pour objectif d'obtenir de nouvelles formes de collaboration institutionnelle tout en respectant leurs propres temps. En ce sens, le « temps de la politique » qui se définit dans la décision et dans l'approbation du projet, joue un rôle décisif dans la légitimation disciplinaire et sociale du projet urbain.

Cet aspect s'est fortement manifesté dans l'étude des grands événements de Gênes et de Lille. Cette légitimation est à interpréter dans une optique transitive : la justification de l'événement urbain légitime la transformation qui permet de le réaliser. La question de la légitimité politique est donc essentielle pour comprendre la mise en place des événements urbains.

La dilatation du temps politique, ou pire encore, une attitude non gouvernementale, provoquant un prolongement du temps technique et une incapacité chronique de concrétisation, est la première cause de la perte des valeurs recherchées avec l'évolution du projet, non seulement du point de vue de la qualité, mais surtout du point de vue social. Le rôle institutionnel du temps politique n'est pas de prendre une position individualiste et dissociée, visant à obtenir un accord immédiat, superficiel et instable, mais, au contraire, de poursuivre une entente durable et nécessaire afin que les objectifs de la transformation soient préservés dans la poursuite d'un accord durable. Si le consensus social est diminué, la possibilité de construire un sentiment d'appartenance à un lieu sera elle aussi amenuisée alors qu'elle est essentielle à la survie de l'homme et de la ville. De la même manière, si les efforts des politiciens et des investisseurs se concentrent uniquement autour de projets singuliers, incompatibles avec un plan général de transformation urbaine, alors ils s'éloignent de l'objectif principal pour finir par se concentrer uniquement sur leurs seuls engagements. L'éloignement constant de la confrontation et de la diminution continuelle du sentiment d'appartenance et d'identification avec le lieu, qui provoque en outre un malaise psychologique chez les citoyens, sont les causes de nombreuses conséquences physiques sur l'environnement: plus les sentiments d'appartenance et d'identification sont moindres et plus le respect, l'attention et la capacité d'apprécier le projet s'amointrissent dans le temps.

Le « temps de la décision », le « temps de la préparation » et « le temps de l'approbation », tout comme le « temps de la réalisation », « le temps de la concrétisation » et « le temps de la gestion », constituent le parcours à travers lequel déterminer le résultat de chaque processus de transformation.

Ils constituent également la dimension dans laquelle est mise en évidence la capacité de confrontation entre les différents niveaux et les acteurs impliqués, mais surtout ils représentent le terrain sur lequel se joue la crédibilité même de la capacité de gouverner la ville. Chaque forme d'intersection entre le temps social et le temps des différentes structures institutionnelles et professionnelles représente l'occasion de contribuer à la création de l'identification et du consentement, et contribue à renforcer les attentes sociales dans la mise en œuvre du processus de transformation. La valeur sociale du projet, qui commence avec la possibilité de choisir et de sélectionner les possibilités du développement local, d'instaurer un dialogue, d'assurer un consensus dans toutes les conditions possibles, doit être poursuivie durant tout le temps de la concrétisation. L'attraction sociale du projet est le résultat qui doit être recherché, car il établit les termes de comparaison entre le tissu social et le contexte en transformation. C'est un dialogue qui prépare progressivement la citoyenneté à se ré-identifier avec son contexte, une fois qu'il sera définitivement transformé. Le « temps de la décision » est un aspect qui est apparu clairement dans l'étude sémiotique de la temporalité dans le projet urbain de Strasbourg. Comprendre le temps de la décision signifie être capable de suivre le processus par lequel une décision est prise, prévoir les difficultés de sa mise en œuvre et être capable de faire une évaluation « a posteriori » de cette décision. C'est ainsi que l'approche temporelle dans la décision urbaine peut contribuer à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation d'une initiative comme celle de la planification du tramway dans le cas de Strasbourg.

Grace à l'analyse mentionnée ci-dessus, il est possible de souligner certains concepts qui s'offrent comme des éléments de réflexion et comme une perspective de possibles et ultérieurs approfondissements.

Comme il a été dit précédemment, gouverner la ville contemporaine est devenue une pratique difficile et complexe qui impose la nécessité de « construire une nouvelle approche de la connaissance de la ville contemporaine », exigeant non seulement de nouvelles capacités pour définir des projets dans une forme plus stratégique et essentielle, mais également des connaissances et des instruments capables d'intégrer les différentes logiques des acteurs afin d'évaluer leurs propositions, afin de juger la compatibilité avec les objectifs principaux et l'efficacité pour la communauté de telles propositions et afin d'en identifier et de prévoir les effets, dans la mesure du possible. Une telle approche nécessite d'être ouverte, souple et dynamique, alimentée par des intelligences multiples et des logiques diversifiées capable d'exprimer une « poétique » urbaine.

Comme l'a affirmé Bernardo Secchi, il suffit de lancer une révolution épistémologique qui permet de mettre en relation le micro avec le macro-social, le qualitatif avec le quantitatif et qui a comme condition nécessaire le recours à des connaissances « transversales » à la discipline urbanistique et au projet urbain. Tentant de dépasser la dichotomie traditionnelle entre les concepts de plan et de projet, la dimension temporelle doit nécessairement investir et imprégner les deux instruments.

D'une part, les politiques urbaines traditionnelles, prises dans un cadre de normes administratives et de gestion, atteignent rarement leurs objectifs et provoquent de plus en plus fréquemment de véritables contre-finalités, qui compliquent encore plus les problèmes au lieu de les résoudre.

L'adoption de politiques souples et interactives, proche de la multiplicité des acteurs et des intérêts urbains, représente aujourd'hui une composante communément adoptée dans les processus de gouvernance et de transformation de la ville: établir une certaine forme de relation positive avec les habitants n'est pas seulement une position généralement démocratique ou une mesure facultative laissée à la libre appréciation et à disposition des administrations qui peuvent décider de l'utiliser ou non, en fonction de leur sensibilité politique ou sociale. Etablir une relation positive avec les habitants devrait plutôt être un choix étudié, dans sa complexité et sa profondeur.

Face à la complexité et l'articulation de la société contemporaine, à la crise du welfare state, face au manque de ressources publiques et en présence d'un système de décisions de plus en plus divisées entre le pouvoir politique et le pouvoir économique, l'ancien modèle faisant autorité pour l'instrument du « plan » ne semble plus en mesure aujourd'hui de contrôler les processus en cours sur le territoire et encore moins de les orienter vers la réalisation d'un intérêt commun général.

En ce sens, inclure la dimension temporelle parmi les instruments urbanistiques, et en particulier privilégier « l'urbanistique temporelle » à partir de l'utilisation temporelle des lieux (à laquelle nous avons fait allusion dans les chapitres précédents), promet d'être un instrument utile pour l'urbanistique, de tradition purement spatiale, pour inciter des transformations concrètes de l'espace, en accordant une attention particulière non seulement aux dimensions anthropologiques et historiques des lieux, mais également à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, ainsi qu'à l'égalité comprise selon la définition la plus large de cohésion sociale. Comme il a déjà été mentionné plus haut, le succès de certaines initiatives entreprises dans le contexte italien et français, en particulier, confirment la tentative de continuer dans cette direction.

D'autre part, la nécessité de rechercher de nouvelles méthodes d'interprétation de l'espace urbain, qui ne peut plus être conçu dans sa nature statique mais en vertu d'une spatialité dynamique centrée sur l'acteur, pousse à la redécouverte du temps en tant que facteur déterminant dans le cadre du projet urbain contemporain, concept suivi surtout au sein du débat théorico-disciplinaire français.

L'étude des significations du projet urbain de Strasbourg, que nous avons précédemment développé, représente une tentative d'intégrer la pensée sémiotique reposant sur l'interprétation des signes, afin de mieux comprendre comment les habitants de la ville peuvent s'approprier des temps de la ville et comment les institutions et les acteurs peuvent imaginer une transformation et une prévision du futur de la ville, selon leur propre lecture et interprétation du présent et du passé. Il a été vu comment la pensée sémiotique, dans la tentative de combler les lacunes du modèle radiocentrique classique, s'est référée à certains modèles de « morphogenèse urbaine » actuellement utilisés dans les sciences naturelles et en biologie. En appliquant ce modèle à l'étude de l'espace urbain, il a été possible de démontrer que, tout comme les organismes vivants, les villes se développent sur la base de « gradients morphogénétiques », axes structurant représentatifs des trajectoires et donc des parcours effectués par les individus dans l'espace urbain.

La construction d'une méthode qui permet de définir les lieux fragmentés et discontinus de l'espace urbain contemporain, émerge également dans le débat au sein du projet de recherche « La métropole en projet. Identités et force structurantes des territoires dans la construction de Paris Métropole », précédemment cité. Une image conceptuelle est ici élaborée, qui suppose l'interaction dialectique entre les deux figures du projet: la figure de l'archipel, encore trop attachée à une approche fonctionnaliste et positiviste de l'espace, et la figure du « patchwork » ou de la « mosaïque » découlant principalement d'études de provenance géographique. Grâce à la conjugaison des images de l'archipel et de la mosaïque, il est possible d'attribuer une valeur concrète à la méthode qui aspire à définir, à travers les « histoires des parties de la ville », ces lieux fragmentés et discontinus qui doivent être mis en relation avec les parties consolidées du territoire métropolitain contemporain et pourrait alors accompagner la réflexion sur la transformation de ces parties de la ville sur un terrain d'enquête et, en même temps, constituer les fondements du projet urbain.

Dans le cadre de cette réflexion émerge un autre aspect fondamental qui s'inscrit au centre du conflit entre le plan et le projet. Le conflit entre plan et projet provient du conflit entre les objets même du plan et du projet, dont les différentes disciplines qui s'occupent de la ville se sont emparées: dans les trajectoires de telles disciplines, l'échelle de l'un se confronte à l'échelle de l'autre et une telle distorsion est manipulée par le pouvoir. Le problème qui se pose est comment surmonter une telle contradiction inhérente à la géographie des intérêts par rapport à la géographie des territoires.

Une solution peut être recherchée dans le concept de « gouvernance urbaine » qui se place dans une position différente par rapport à la notion de planification.

Plus précisément, l'acte de planification renvoie à la pratique opérationnelle, dans laquelle il existe une séparation entre la phase de préparation du projet et sa mise en œuvre, principalement gérée par l'administration publique sans aucune participation réelle ni de la part des auteurs du projet ni de la part de la citoyenneté.

Le principe de la gouvernance urbaine met plutôt en évidence l'influence réciproque des deux phases et vise à intégrer et à gérer à la fois la temporalité courte, c'est-à-dire celle de la planification, et la temporalité longue, celle des choix politiques et stratégiques.

En partant de ce principe, un tel instrument se propose aujourd'hui comme un champ d'étude indispensable, créant un lien étroit entre la «philosophie» et l'«action», entre les projets des territoires et leur gestion.

Selon Albert Lévy, la nouveauté la plus importante en ce qui concerne la gouvernance en tant que forme de projet, consiste à trouver un consensus entre l'ensemble des sujets intéressés (les acteurs institutionnels, les sponsors, les constructeurs et les gestionnaires, les utilisateurs) et donc la construction du projet à travers une modalité d'entente. Grâce à l'«harmonisation», le projet devient une occasion de confrontation dans l'ensemble des conflits qui animent la ville, comme il devient l'occasion de la gestion des diverses temporalités urbaines: la temporalité technique, la temporalité politique et la temporalité sociale.

344

A partir de la prise de conscience et de la nécessité de trouver une « nouvelle approche de connaissance de la ville contemporaine », considérer la dimension temporelle peut alors devenir une « charte de bonne pratique », représentant la première étape vers une nouvelle façon de regarder la ville, capable de prendre en compte les différents comportements, styles de vie et systèmes de valeurs, les attentes et des aspirations distinctes d'une société hétérogène et en perpétuelle évolution.

Le résultat attendu de cette nouvelle approche consiste en une plus grande prise de conscience dans le processus de connaissance, dans l'analyse et dans l'approfondissement de la ville contemporaine conduisant par conséquent à une meilleure et plus consciente capacité d'action, dans un sens large et constitutionnel: un parcours semé d'embûches et d'incertitudes, extraordinairement complexe à cause de son amplitude, démocratique et socialement structuré, ayant pour objectif une promesse de liberté, d'égalité, de rationalité et de bien-être, ouvert à de nouveaux horizons culturels, donc flexible et en évolution continue dans le temps et dans l'espace.

Elenco degli acronimi

ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
BEST	Bulletin d' Études européennes Sur le Temps
BIE	Bureau International des Expositions
BdT	Bureaux du Temps
BT	Banca del Tempo
346 CATRAL	Comité pour l'Aménagement des temps de TRAvail et des Loisirs
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CENSIS	CENtro Studi Investimenti Sociali
CES	Confédération Européenne des Syndacats
CEEP	Centre Européenne des Entreprises à Participation Publique
CNRS	Centre National de la Recherche Scientifique
CTS	Compagnie des Transports Strasburgoeois
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
CUS	Communauté Urbaine de Strasbourg
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
EFET	École Française d'Excellence Territoriale
ENA	École Nationale d'Administration
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EUREXCTER	Programme EURopéen pour l'EXCellence TERritoriale
FNADT	Fond National pour l'Aménagement Du Territoire
GMT	Greenwich Medium Time
GPV	Grand Projet de Ville
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRIS	Institut de Recherches et d'Information en Sciences sociales
IRISES	Institut de Recherches en Sociologie, Économie et Science politique
LETS	Local Exchange Trade System
MTM	Maison du Temps et de la Mobilité
OPAH	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
OGM	Organismi Geneticamente Modificati
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAEE	Plan d'Aménagement, d'Embellissement e d'Extension
PAZ	Plan d'Aménagement de Zone
PCI	Partito Comunista Italiano
PDE	Plan de Déplacements d'Enterprises
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PIMMS	Points Information Mediation MultiServices
PLU	Plan Local d'Urbanisme
POS	Plans d'Occupation des Sols
PRO	Piani Regolatori degli Orari
PTO	Piano Territoriale degli Orari

PUCA	Plan Urbanisme Construction Architecture
QCC	Quartiere Centrale Commerciale
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement e d'Urbanisme de l'agglomération
SEL	Services d'Échanges Locaux
SOFRES	SOciété FRançaise d'Enquêtes par Sondages
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français
SURE	Sustainable Urban REgeneration
TCSP	Transports Collectifs en Site Propre
TGV	Train à Grande Vitesse
TIC	Tecnologie di Informazione della Conoscenza
TRASCOM	TRavel ASsistant for COmbined Mobility
UE	Unione Europea
VAL	Véhicule Automatique Léger
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité

Crediti iconografici

- AA. VV. (2004), *"I Grandi Musei del Mondo"*, vol. 15 "MoMA The Museum of Modern Art, New York", Gruppo Editoriale L'Espresso, Scala Group, Firenze, immagine di copertina (rielaborazione)
- AA. VV. (2006), *"La storia dell'Arte"*, vol. 17 "Le avanguardie", La Biblioteca di Repubblica, Mondadori, Milano, p. 83 (Fig. 1.24), p. 330 (Fig. 5.23 e Fig. 5.24)
- 348 - AA. VV. (2009), *"Storia dell'architettura"*, vol. 9 "Rinascimento", La Biblioteca di Repubblica - L'Espresso, Mondadori Electa S.p.A, Milano, p. 48 (Fig. 1.10), p. 260 (Fig. 4.21, rielaborazione), p. 261 (Fig. 4.22, rielaborazione), p. 263 (Fig. 4.23, rielaborazione), p. 265 (Fig. 4.24, rielaborazione)
- Agnoletto, M. (2007), *"Renzo Piano", L'architettura. I protagonisti*, vol. 1, La Biblioteca di Repubblica - L'Espresso, Motta Architettura S.r.l., Milano, p. 318 (Fig. 5.6), p. 319 (Fig. 5.7)
- Archivi *Communauté Urbaine de Strasbourg* (CUS), p. 233 (Fig. 4.12), p. 234 (Fig. 4.13 e Fig. 4.14)
- Archivi *Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération de Strasbourg* (ADEUS), p. 216 (Fig. 4.1)
- *"Atelier de projet Port du Rhin"*, Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, 15 juin 2009, p. 231 (Fig. 4.10)
- Benevolo, L. (1997), *"Storia dell'architettura moderna"*, Editori Laterza, Roma-Bari, p. 51 (Fig. 1.12), p. 52 (Fig. 1.13 e Fig. 1.14), p. 55 (Fig. 1.15), p. 316 (Fig. 5.4)
- Bertelli, C.; Briganti, G.; Giuliano, A. (1991), *"Storia dell'arte italiana"*, vol. 3, Electa - Bruno Mondadori, Milano, p. 49 (Fig. 1.11), p. 83 (Fig. 1.25)
- Bertelli, C.; Briganti, G.; Giuliano, A. (1988), *"Storia dell'arte italiana"*, vol. 4, Electa - Bruno Mondadori, Milano, p. 82 (Fig. 1.23), p. 83 (Fig. 1.25)
- Boulin, J.Y. (2008), *"Villes et politiques temporelle"*, Institut des villes, Collection Villes et société, La documentation Française, Paris, p. 164 (Fig. 3.1), p. 165 (Fig. 3.2) e p. 166 (Fig. 3.3)
- Cocco, G.B.; Siddi, C. (sotto la direzione di Corti, E.A. (2009), *"Itinerari di architettura e paesaggio. Barcelona, Lyon, Paris"*, Gangemi Editore, Roma, p. 325 (Fig. 5.18 e Fig. 5.19, foto di Cesarina Siddi)
- De Poli, A. (a cura di) (2008), *"Enciclopedia dell'Architettura"*, vol. I, Federico Motta Editore S.p.A, Milano, p. 41 (Fig. 1.7)
- *"European Capitals of Culture: the road to success. From 1985 to 2010"*, European Communities, 2009, p. 327 (Fig. 5.20)
- Gravari Barbas, M.; Jacquot, S. (2007), *"L'événement, outil de légitimation de projets urbains: l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gènes"* in *Géocarrefour*, vol. 82, n.31, p. 309 (Fig. 5.2), p. 310 (Fig. 5.3)
- <http://camille.lairez.fr> (sito ufficiale di Camille Lairez), p. 269 (Fig. 4.25), p. 274 (Fig. 4.28), p. 275 (Fig. 4.29)
- <http://www.comune.bolzano.it> (sito ufficiale del Comune di Bolzano), p. 191 (Fig. 3.4 e Fig. 3.5), p. 192 (Fig. 3.6, Fig. 3.7, Fig. 3.8 - Foto di Michele D'Ottavio e Fig. 3.9)
- <http://www.francozagari.it> (sito ufficiale di Franco Zagari), p. 200 (Fig. 3.18 e Fig. 3.19), p. 201 (Fig. 3.20, Fig. 3.21, Fig. 3.22 e Fig. 3.23)
- <http://www.g8italia2009.it> (sito ufficiale G8, summit 2009), p. 320 (Fig. 5.8)
- <http://www.genova2004.com> (sito ufficiale di GeNova 2004), p. 320 (Fig. 5.9)
- <http://www.gregottiassociati.it> (sito ufficiale Vittorio Gregotti Associati), p. 228 (Fig. 4.4, Fig. 4.5 e Fig. 4.6)
- <http://www.lille2004.com> (sito ufficiale di Lille 2004), , p. 323 (Fig. 5.14, Fig. 5.15, Fig. 5.16 e Fig. 5.17)
- <http://www.mairie-lille.fr> (sito ufficiale del Comune di Lille), p. 322 (Fig. 5.10, Fig. 5.11, Fig. 5.12 e Fig. 5.13)
- <http://www.poitierscoeurdaglo.fr> (sito ufficiale del progetto *Cœur d'agglo* a Poitiers), p. 196 (Fig. 3.10), p. 197 (Fig. 3.11, Fig. 3.12 e Fig. 3.13), p. 198 (Fig. 3.14, Fig. 3.15, Fig. 3.16 e Fig. 3.17)
- Jacquot, S., *"Politiques patrimoniales et politiques urbaines dans le centre historique de Gènes: quelles cohérences ?"*, in *ESO*, n. 23, septembre, p. 308 (Fig. 5.1)

- *"LA VIAROPA, d'Est en Ouest, Strasbourg est en mouvement"*, Fiches Médias, Strasbourg Ville et Communauté Urbaine, mars 2007, p. 270 (Fig. 4.26)
- *"Le significations temporelles du projet urbain"*, *Concevoir et réaliser "Echelles et temporalités des projets urbains"*, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la Mer, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, Rapport final, avril 2006, p. 223 (Fig. 4.2 e Fig. 4.3), p. 281 (Fig. 4.31), p. 284 (Fig. 4.33)
- Mazzoni, C. (sous la direction de) (avril 2009), *"La métropole en projet. Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole"*, Ministère de la Culture et de la Communication Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et Paysagère, Laboratoire ACS-ENSA Paris Malaquais, Appel d'offres "L'architecture de la grande échelle", p. 121 (Fig. 2.3 e Fig. 2.4), p. 122 (Fig. 2.5)
- Nigrelli, F.C. (1999), *"Percorsi del progetto urbano in Francia e in Italia 1960-1997"*, Officina Edizioni, Roma, p. 127 (Fig. 2.6 e Fig. 2.7), p. 133 (Fig. 2.8)
- Pinon, P. (1992), *"Composition urbaine. 1 – Repères"*, Les éditions du STU, Paris, p. 104 (Fig. 2.1 e Fig. 2.2)
- *"Plan Local d'Urbanisme de Strasbourg"* - Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Quatrième atelier, 31 mars 2010, p. 273 (Fig. 4.27)
- *"PLU de Strasbourg – vers Strasbourg 2025 – Fiche quartier: éléments de diagnostic et enjeux"*, ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération de Strasbourg), juillet 2009, p. 229 (Fig. 4.7), p. 230 (Fig. 4.8 e Fig. 4.9)
- Sau, F., p. 26 (Fig. 1.1), p. 31 (Fig. 1.2), p. 35 (Fig. 1.3), p. 36 (Fig. 1.4 e Fig. 1.5), p. 41 (Fig. 1.6), p. 44 (Fig. 1.8), p. 48 (Fig. 1.9), p. 67 (Fig. 1.16), p. 69 (Fig. 1.17), p. 77 (Fig. 1.18), p. 243 (Fig. 4.18 e Fig. 4.19), p. 259 (Fig. 4.20), p. 283 (Fig. 4.32), p. 286 (Fig. 4.34, Fig. 4.35 e Fig. 4.36), p. 316 (Fig. 5.5), p. 329 (Fig. 5.21 e Fig. 5.22)
- Schneider, N. (2002), *"Vermeer: 1632-1675. I sentimenti dissimulati"*, Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A, Roma, p. 78 (Fig. 1.20)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Editor) (2007), *"Urban Pioneers. Temporary Use and Urban Development in Berlin"*, Jovis Verlag, Berlin, p. 330 (Fig. 5.25 e Fig. 5.26)
- *"Strasbourg"*, Dessertes périurbaines des grandes agglomérations, Division, transports, déplacements, Cete de l'Est, Monographie "projet" et "Approche globale", septembre 2008, p. 279 (Fig. 4.30)
- Tsiomis, Y.; Ziegler, V. (2007), *"Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg"*, Éditions de la Villette, Paris, p. 233 (Fig. 4.11), p. 235 (Fig. 4.15), p. 239 (Fig. 4.16), p. 240 (Fig. 4.17), p. 288 (Fig. 4.37)-°
- Vallega, A. (2006), *"La geografia del tempo: saggio di geografia culturale"*, UTET Libreria, Torino, p. 78 (Fig. 1.19), p. 79 (Fig. 1.21), p. 80 (Fig. 1.22)