

Corso di laurea in Architettura (quinquennale) A.A. 2006/2007

LABORATORIO DI URBANISTICA

Corso C

Prof. Paolo Giovannini

Modulo Gestione urbana

Dott. Arch. Giuliano Giovannoni

1) Argomento del corso

La conurbazione

Nello sviluppo urbanistico contemporaneo si viene affermando un unico contesto che comprende città e aree metropolitane in una unica logica globale, fundamentalmente non urbana, a cui è stato dato il nome di conurbazione.

La dicotomia tra città e periferia sembra dissolversi nella conurbazione basata sulle dinamiche del postsuburbio strutturato in reti formate da nodi, linee e insediamenti aggiuntivi. In queste aree, i nuovi spazi pubblici abbandonano gli spazi aperti alla crescente domanda di spazi per la sosta e la circolazione del traffico su gomma, per spostarsi dentro edifici che assomigliano sempre più a macrocontainers dove si svolgono e vengono celebrati i riti della società dei consumi.

Alcuni urbanisti giudicano positivamente questo processo e definiscono questo fenomeno come una nuova città emergente, caratterizzata dalla crescita di spazi chiusi semipubblici e dalla contrazione di quelli tradizionali. Tuttavia questa tendenza è accompagnata da una crescente domanda per un uso pubblico di aree particolarmente rilevanti dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Lo sviluppo urbano realizzato attraverso lo zoning funzionale e la generalizzazione degli insediamenti estensivi, ha incrementato le superfici urbanizzate e la crescita della città dell'automobile.

In tutta Europa, in nome della crescita di differenti modi di mobilità, della lotta alla congestione del traffico e all'inquinamento, nonché in nome del miglioramento dell'accessibilità e della velocizzazione del traffico, sono stati portati avanti grandi progetti infrastrutturali riguardanti le reti per l'Alta Velocità ferroviaria, l'espansione e il rinnovo di Porti e Aeroporti, la costruzione di nuovi Aeroporti, ecc..

Questi progetti, accompagnati dalla crescente frammentazione dello sviluppo urbanistico a livello locale perseguita dalle Amministrazioni Locali in nome del diritto di ogni comune a massimizzare la crescita economica e lo sviluppo sociale, hanno prodotto mutamenti profondi nella struttura fisica e funzionale delle città, quali la crescita estensiva degli insediamenti nelle aree extraurbane, una diversificazione funzionale nelle aree extraurbane, seppure quasi sempre attraverso insediamenti specialistici "aggiuntivi" e, in qualche caso, la fondazione di nuove città (in Italia principalmente con riferimento agli insediamenti turistici in ambiente montano e marino).

Nelle aree extraurbane, questo sviluppo ha portato un incremento dei posti di lavoro e migliori infrastrutture anche per le aree residenziali. Ma questo processo ha portato cambiamenti anche nei centri storici dove si sono persi molti posti di lavoro, legati, specialmente, ma non esclusivamente, al terziario privato e molti abitanti residenti permanenti, in parte sostituiti da un incremento di forme diverse di residenza temporanea, dalla crescita del commercio al dettaglio e, più in generale, dell'economia legata al turismo e allo "shopping".

Modelli a confronto

Molti urbanisti hanno salutato questi massicci ed estesi sviluppi come un'occasione per affermare una nuova qualità della vita, più vicina alla natura, lontano dalle città congestionate, ignorando gli effetti negativi di questi grandi sviluppi sull'ambiente, sull'incremento di traffico, sulla salute, ecc..

Altri urbanisti hanno sottolineato, invece, i problemi dell'inquinamento e, più in generale, della insostenibilità dell'attuale sviluppo, indicando la dispersione degli insediamenti come la principale responsabile di questa situazione. Essi sostengono la necessità di un ritorno alla forma compatta

della città come *conditio sine qua non* per uno sviluppo sostenibile. Ambedue le correnti di pensiero hanno prodotto i loro modelli ideologici. Il primo modello è legato alle tipologie ormai standardizzate dell'architettura moderna, localizzate in insediamenti a bassa densità, immerse in aree verdi di pertinenza e alla promozione del trasporto su gomma, prevalentemente privato.

Il secondo modello è legato a tipologie architettoniche neo-classiche, ad un disegno urbano più compatto, per promuovere la vitalità urbana e il trasporto pubblico e a misure di limitazione del traffico privato, specialmente nei centri storici.

Ambedue i modelli trovano applicazione nella città contemporanea, ma, prevalentemente il primo perché meglio interpreta le esigenze politiche delle Amministrazioni Locali di soddisfare una diffusa domanda locale.

2) Obiettivi del corso

Noi pensiamo che sia necessario uscire da modelli standardizzati ed ideologizzati rivisitandoli criticamente per soddisfare ambedue gli stili di vita e realizzando delle forme fisiche coerenti con uno sviluppo urbano che sia sostenibile. Le soluzioni urbanistiche devono quindi puntare a nuovi equilibri dinamici tra compattezza e dispersione, promuovendo la diversità urbana nei differenti insediamenti senza dimenticare gli obiettivi ambientali e di sostenibilità dello sviluppo.

Per esempio, l'auto rappresenta una sfida alla quale non si può rispondere con la proclamazione tutta ideologica della fine dell'auto, ma piuttosto con la realizzazione di forme urbane coerenti con il trasporto privato e quello pubblico, per gli spostamenti a medio e lungo raggio, e con la riduzione dell'uso dell'auto per gli spostamenti locali.

Per raggiungere questi obiettivi, occorre approfondire le seguenti conoscenze:

- Sviluppare strategie trasportistiche differenti alle diverse scale territoriali
- Sviluppare nuovi strumenti disciplinari per progettare differenti ma coerenti contesti urbani e territoriali che includano natura, infrastrutture e aree edificate.
- Fornire ai managers e agli amministratori appropriati strumenti per valutare le differenti opzioni.
- Approntare uno specifico sistema informativo per costruire differenti scenari che renda "visibili" le scelte attraverso tecniche multimediali capaci di gestire immagini digitali, animazioni video e dati alfa numerici.

3) Modalità della didattica

Il Corso si articola nelle lezioni ed esercitazioni tenute dal Prof. Paolo Giovannini sulle tematiche urbanistico-progettuali per un totale di 120 ore (8CFU) e nelle lezioni ed esercitazioni tenute dal dott.arch. Giulio Giovannoni per un ammontare complessivo di 60 ore (4CFU) sulle tematiche gestionali.

Esercitazioni:

Caso di studio: Area Metropolitana Fiorentina

La città premoderna: elementi di caratterizzazione morfologica e funzionale e loro dinamismo (Carta del Fantozzi 1843)

La città moderna: elementi di caratterizzazione morfologica e funzionale e loro dinamismo (Carta IGM 1955)

La città contemporanea: elementi di caratterizzazione morfologica e funzionale e loro dinamismo (CTR scala 1:10000)

4) Argomenti trattati nel corso

- 1) Analisi delle relazioni morfologico-funzionali tra sistemi infrastrutturali e insediamenti, analizzate alla scala territoriale e urbana.

- 2) Ruolo dell'innovazione tecnologica per la riorganizzazione delle funzioni urbane.
- 3) Centralità, suburbi, sostenibilità
- 4) Dalla città dell'auto alla città multimodale
- 5) Principali elementi di incoerenza nella attuale crescita urbana per parti
- 6) Città compatta e città dispersa, modelli antagonisti o modelli da rendere coerenti
- 7) Piani Strutturali, esame di alcuni casi di studio

5) Modalità di esame

Nel corso del Laboratorio gli studenti devono produrre una cartografia di sintesi con rappresentazione ideogrammatica delle caratteristiche morfologiche e funzionali della “città premoderna”, “moderna” e “contemporanea” relativamente al caso di studio A.M.F.

L'attività di laboratorio si conclude con un progetto di “Piano Guida” per un intervento di espansione e/o recupero nella città moderna o in quella contemporanea.

6) Bibliografia essenziale

Giovannini P. *Un progetto strategico coerente per Novoli*, ed. Librerie Dedalo, Roma 1997

Giovannini P. Grande vitesse et système urbain in *Infrastructures et formes urbaines*, Espaces et sociétés n. 95, 1998

Giovannini P. Urban form and sustainable development in *Bioclimatic design and urban regeneration* Dimitra Babalis (a cura di) Edizioni Polistampa Firenze 2003

Goddard J.B. Per un'analisi della città nell'era della rivoluzione informatica in *Effetto città* Conti S. e Spriano G: (a cura di) Ed. Fondazione Agnelli, Torino 1990

Jacobs J. *Vita e morte delle grandi città*, ed. Einaudi 1969

Lynch K. *Progettare la città* Etaslibri Milano 1990

Simpson B.J. *Il traffico in città*, F. Muzzio ed. Padova 1990