

In periferia. Temi, percorsi e immagini*

di Lorenzo Bellicini

Questi sobborghi hanno la complessità anodina eppure espressiva della soffitta. Sono come il vano per le masserizie vecchie della città. Lì si trova tutto quello che ci può essere di tarmato e di inservibile.

In questa estetica assurda che caratterizza la periferia, tutto viene proposto, simbolizzato dall'oggetto che ci compare davanti: il barattolo vuoto, il cane affamato, il topo sventrato o il lampione a gas impolverato e storto.

La sua prospettiva psicologica e materiale — ostile e triste — resta scolpita per intero nel profondo del nostro spirito. L'anima del suburbio strangola tutto ciò che vi si può trovare di vita e di movimento. Nell'acquerello che immediatamente dipingiamo con la tavolozza dei nostri sensi non c'è che un colore: grigio. [...] Questi quartieri in letargo appartengono alla sfera dell'irrimediabile, del fatale. Emozioni di alberi secchi. Gli abitanti hanno subito il morso rabbioso che ha inferto loro l'anima del suburbio.

L. Buñuel, *Sobborghi*, p. 63-64

Tutto questo paesaggio periferico, immerso nel frastuono dei veicoli che sembravano essersi riuniti qui da tutte le direzioni del mondo, gli appariva confortevole come quel paese di confine dei sogni, dove uno poteva sostare, a differenza di qualsiasi altra parte nell'intero paese. Sentiva il desiderio di dimorare in una di quelle baracche sparse, con un giardino posteriore che dava direttamente sulla steppa, oppure lì sopra il deposito dove un paralume appena acceso diffondeva un riflesso giallo. Matite; un tavolo; una sedia. Dalle zone periferiche emanava freschezza e forza, come in una perenne epoca di pionieri (Lo scrittore).

P. Handke, *Pomeriggio di uno scrittore*, p. 51-52

1. *La periferia non è (un luogo) il centro.*

Periferia è un luogo non definito se non in relazione ad un centro. Non esistono indicazioni per la periferia, esistono indicazioni per il centro.

* I materiali qui raccolti tentano una ricognizione da varie angolature dei problemi delle periferie urbane nell'Italia d'oggi: al contributo di Lorenzo Bellicini, che propone una tematizzazione generale dei caratteri della periferia italiana, seguono una raccolta di immagini foto-

Per definire e trovare la periferia è necessario operare attraverso un percorso di negazioni: la periferia urbana *non* è il centro, ma allo stesso tempo *non* è la campagna (né, per queste note, il sistema insediativo «provincial-periferico»).

La periferia urbana si colloca tra questi luoghi. Per raggiungerla dal centro si deve andare fuori, «portarsi intorno», «girare intorno» al centro; ma allo stesso tempo, venendo dalla campagna e dalla provincia, venendo da fuori si deve andare verso il centro. Verso la città. La periferia è allora la città senza centro, nei suoi due sensi.

La definizione della città come luogo centrale è alle origini delle interpretazioni sulla nascita della città, ma, sebbene «superficialmente»¹, anche la città contemporanea si definisce come l'insediamento con funzioni centripete. La città economica dei teorici della localizzazione, alla fine, è principalmente località centrale: il luogo in cui «l'interesse economico degli abitanti è rivolto soprattutto al centro»². E pur nella contraddittoria dinamica insediativa attuale tra concentrazione e decentramento (sull'interpretazione della quale si scontrano diverse posizioni³), non è casuale che *il centro* costituisca

grafiche e una serie di schede analitiche redatte da diversi autori, e relative alla descrizione di alcune singole periferie. Le immagini sono state messe a disposizione dagli autori dei testi, che qui ringraziamo insieme con gli autori delle fotografie.

¹ Su questi temi vedi ora R. Assunto, *La città di Anfione e la città di Prometeo. Idee e poetiche della città*, Milano 1984.

² Cfr. per tutti, W. Christaller, *Le località centrali della Germania meridionale*, (trad. it. di E. Malutta, P. Pagnini), Milano 1980, p. 43; tra le rassegne sull'argomento cfr. P.E. Lloyd-P. Dicken, *Spazio e localizzazione, un'interpretazione geografica dell'economia*, (trad. it. a cura di M. Costa e M.P. Pagnini), Milano 1980.

³ Sull'interpretazione dell'attuale fase che caratterizza il processo insediativo vi sono letture e posizioni contrastanti. A solo titolo esemplificativo interpretazioni che privilegiano l'evidenziazione della crisi della città e il prevalere di dinamiche dispersive: dalla rurbanizzazione di Bauer e Roux per la Francia (cfr. *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris 1976), alla deconcentrazione o contourbanizzazione di Dematteis (cfr. *Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree marginali*, in *L'Italia emergente*, Milano 1983, oppure dello stesso autore *Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala dell'organizzazione territoriale*, in Innocenti, (a cura di), *Piccola città e piccola impresa*, Milano 1985) o di Brian J. Berry (*The Counterurbanisation process: Urban America since 1970*, in B.J. Berry (a cura di) *Urbanisation and Counter-urbanisation*, Beberly Hills and London 1976); oppure letture che pongono l'accento sulla produttività di aree periferiche, competitive nella integrazione sistemica di reti di piccole imprese e possibile grazie ad un tessuto urbano regionale misto e fortemente integrato tra (relativamente) grandi, medie e piccole città (cfr. ora A. Bagnasco, *La costruzione sociale del mercato. Studi sullo sviluppo della piccola impresa in Italia*, Bologna 1988, G. Beccattini (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Bologna 1987, ma anche G. Dematteis, *La deconcentrazione della crescita urbana in Italia*, in Aa.Vv., *Regioni in transizione*, Milano 1985). Oppure, per altri versi, troviamo letture che privilegiano l'individuazione di scale insediative ormai internazionali (come l'asse insediativo centrale dell'Europa comunitaria di Parker in *Geografia politica dell'Europa comunitaria*, Milano 1986). Di contro, altri studiosi tendono a leggere fenomeni ciclici di vita urbana che già permettono, dopo le fasi di «urbanizzazione», «suburbanizzazione» e «disurbanizzazione», una nuova fase di «riurbaniz-

generalmente anche oggi il luogo più rappresentativo della città⁴, per l'integrazione e la qualità delle funzioni, la qualità storico-architettonica del tessuto edilizio, il valore economico: tanto che — come in passato — esso tende ad essere isolato in quanto corpo qualitativo staccato, da salvaguardare (e ciò avviene con la creazione di nuove barriere, nuove «mura» e nuove «porte» di accesso: isole pedonali, «numeri chiusi» al traffico turistico, nuovi «pedaggi» all'ingresso, concentrazione degli interventi di conservazione e valorizzazione, ecc.)⁵.

Generalmente il centro della città italiana coincide, nella stratificazione delle trasformazioni, con il centro antico della città, anche se le eccezioni non mancano: si pensi a città come Genova, Bari, Taranto, Cagliari, Palermo stessa, dove con chiarezza il centro economico della città non è oggi costituito dalla «città vecchia», ma dalla sua espansione ottocentesca. È innegabile però che esista un legame evidente tra il tempo della città, la sua epoca di edificazione, e il suo centro.

Se la periferia è tutta la città che non è centro, coerentemente allora alle città oggetto di queste note, per definire in un primo approccio quantitativo la periferia, è necessario «togliere» il centro. Dei vari indicatori che possiamo utilizzare per questa operazione, che pone comunque a sua volta non irrilevanti problemi di definizione sull'ampiezza di un centro (storico) e sui valori che lo costituiscono⁶, possiamo utilizzare l'epoca di costruzione del patrimonio abitativo, isolando quello realizzato dopo il 1919, e poi, in una seconda fascia,

zazione» (come le ricerche di R. Drewet, L. Klaassen e altri: cfr. ora, per una visione complessiva della problematica, M. Gibelli (a cura di), *La rivitalizzazione delle aree metropolitane*, Milano 1986), tanto che si tende a riproporre il naturale ruolo centrale della metropoli post-crisi (cfr. J. Gottman, *La città invincibile*, Milano 1983, o P. Marcuse, *Il futuro di New York: un ritorno alla città?*, in Aa.Vv., *Roma, Parigi, New York: quale urbanistica per le metropoli*, Roma 1986), anche sulla base di fenomeni come quelli di *gentrification* che nelle città nord-americane hanno favorito processi di rivalorizzazione delle aree centrali in precedenza abbandonate (cfr. A. Blowers, C. Brook, P. Duleavy, L. McDowell (a cura di), *Urban Change and Conflict: an Interdisciplinary Reader*, Londra 1981). Un'utile bibliografia ragionata su questi temi è stata recentemente realizzata dal Formez nell'ambito di un progetto di ricerca sui sistemi urbani meridionali: cfr. Formez, *La città e le sue scienze oggi*, Bibliografia ragionata, parti I, II, III, IV, V, VI, dattiloscritte, Roma, dicembre 1986. Vedi inoltre su questi e altri temi il contributo di M. Sernini, *La città disfatta*, Milano 1988. Sui processi di trasformazione delle principali città italiane negli anni '80 si rimanda a L. Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare. Indagine sui processi di recupero riqualificazione e trasformazione in sedici grandi città italiane*, 2 voll. Roma, Credito Fondiario Spa-Cresme, 1988.

⁴ Anche e soprattutto in relazione alla sua riconoscibilità sociale, simbolica di centro: cfr. A. Gasparini, *Crisi della città e sua reimmaginazione*, Milano 1982.

⁵ Cfr. sul tema delle nuove porte M. Sernini, *La città disfatta* cit., pp. 416-29.

⁶ Cfr. G. Caniggia, *Il recupero dei centri storici: primo capirne i valori*, in «Via», dicembre 1987, Roma.

solo quello realizzato dopo il 1946. L'operazione, pur così banalmente condotta, consente comunque nei suoi evidenti limiti di notare come nel primo caso *la periferia* costituisca una parte di città che va da un valore minimo del 73,2% di Napoli ad un massimo del 94,2% di Roma; nel secondo si riduce a valori che vanno dal minimo del 57,1% di Genova al massimo del 78,7% di Roma.

La conclusione, solo apparentemente tautologica, è la conferma che la città di oggi, dal punto di vista fisico, è per la gran parte costituita dalla periferia, ciò vale a dire che la gran parte della popolazione urbana (circa il 60% sempre, con punte di poco inferiori all'80%) vive e abita in periferia (vive e abita in edifici che non hanno più di 40 anni).

La periferia è quindi fisicamente la città contemporanea senza centro.

2. *Maree e tempi diversi.*

Ad un osservatore anche superficiale di fatti urbanistici può risultare per lo meno strano il «modo» con cui si espande la città e la «forma» che normalmente assume la periferia urbana. [...] Il periodo che passa dalla non-costruzione alla costruzione definitiva nel tempo e nello spazio è brevissimo. Dal terreno nudo al casermone di nove piani o alla ciminiera industriale si passa con una accelerazione improvvisa e non naturale. Dopo questo attimo di eruzione edilizia quel lembo di città rimane determinato, fisso, immobile, protetto dalla legge, tabù. E se il «modo» con cui si sviluppano normalmente le città riesce abbastanza strano, la «forma» che gli edifici della periferia vanno assumendo contribuisce non poco ad accrescere quel senso di accidentale e di disorganico. È abitudine considerare come più rappresentativo il centro della città. Questo eccesso di considerazione giunge persino a reputare trascurabili i sobborghi e la periferia.

Il risultato finale è che la periferia diviene la compiacente sentina di tutte le mediocrità¹.

Il tempo (aritmico e veloce) e l'assenza di forma caratterizzano per l'architetto e per l'urbanista la periferia contemporanea. Il tempo della crescita della periferia urbana per Giuseppe Pagano, così come scrive dalle pagine di «Casabella» nel 1935, è un tempo troppo veloce: un tempo così rapido, aritmico e imprevedibile che rende i progetti, il processo delle decisioni pubbliche, e l'urbanistica in particolare (deputati al controllo della forma urbana), inattuali: «Molto si è fantasticato su questa difficoltà — scrive con estrema lucidità Pagano — ma tutti i mezzi finora escogitati per regolare, controllare e coordi-

¹ G. Pagano, *Un sistema per l'accrescimento organico della città*, in «Casabella», n. 90, giugno 1935, pp. 5-6.

nare la marea delle costruzioni, si arrestano di fronte al rispetto della proprietà privata e ai diritti che ne derivano». Il piano si arresta di fronte alla rapidità con la quale si manifesta la volontà proprietaria individuale che è costituzione dell'epoca contemporanea².

Così se ancora oggi, «il centro storico e il paesaggio rurale, ci appaiono dotati di senso perché sono modellati da ciò che nel tempo è rimasto più duraturo e più stabile, entro lo spazio delle relazioni sociali»³, la periferia diviene il luogo in cui si manifesta con evidenza, ineluttabile e immediata, senza mediazione, la rappresentazione dell'epoca contemporanea: «questo disagio morale e sociale della nostra epoca che non riesce ad essere coerente»⁴. La periferia è il luogo senza forma in cui il disegno e il piano sono già nei tempi sconfitti. L'urbanistica si muove come disciplina all'interno di un paradosso: la necessità di un tempo più lento per il disegno e per il governo, per il pensiero della trasformazione (e l'urbanistica è già prodotto della patologia della trasformazione della città moderna), quando l'essenza della trasformazione è data dal fatto che essa avviene rapidamente, scomposta in una miriade aritmica di forme individuali autonome e diverse.

Di fronte a questo intimo paradosso, al di qua di puntuali considerazioni sulla conflittualità e imprevedibilità intrinseca dei processi decisionali⁵, l'urbanistica (la pianificazione) ha registrato, già dall'origine, per costituzione, i suoi fallimenti: la periferia nasce contemporaneamente all'urbanistica come disciplina e ne costituisce da un lato ragione e risultato, dall'altro, il più delle volte, intimo fallimento. Un fallimento, come si potrà cogliere meglio in seguito, che si è manifestato con maggiore drammaticità proprio negli spazi periferici prodotti e gestiti interamente dal piano: le città dell'intera produzione pubblica costituiscono il tentativo di risolvere il problema dello sviluppo edilizio urbano a partire dalla riduzione della città a grandi blocchi architettonici monofunzionali, teoricamente al progetto di

² Vedi su questi temi, da vari punti di vista: R. Boudon, *Effetti perversi dell'azione sociale*, Milano 1981 [ed. or. Paris 1977]; P. Barcellona, *L'individualismo proprietario*, Torino 1987; R. Bodei, *Scomposizioni. Forme dell'individuo moderno*, Torino 1987; M. Cacciari, *Metropoli nella mente*, in «Casabella», aprile 1986; B. Secchi, *Domanda sociale*, in «Casabella», n. 530, dicembre 1986.

³ B. Secchi, *Il tempo del piano*, in S. Bonfiglioli (a cura di), *Il tempo nello spazio. Linee di villaggio, linee di città*, Milano 1986, p. 176.

⁴ Pagano, *Un sistema* cit., p. 5.

⁵ Su questi temi vedi, oltre ai «classici» citati in questi casi (Simon, Elster, Lindblom, ecc.) da un punto di vista più legato ai problemi della progettazione e dell'urbanistica: G.F. Lanza, *La progettazione dei sistemi complessi*, in «Rivista trimestrale di scienza dell'amministrazione», n. 1, 1988; P.L. Crosta (a cura di), *La produzione sociale del piano. Territorio, società e stato nel capitalismo maturo*, Milano 1984.

un unico edificio. Come se i problemi della città potessero essere compresi nell'obiettivo della riduzione del costo, perseguito ampliando la dimensione del singolo oggetto edilizio; così, i falansteri di 10-20-30.000 abitanti si pongono oggi di fronte agli urbanisti e all'amministrazione che li hanno prodotti come il più grave problema di degrado edilizio e disagio sociale.

3. Immagine fisica del moderno.

Il gioco del caleidoscopio individuale che costituisce, riproduce e media in modo imprevedibile le infinite forme della periferia è il gioco contemporaneo¹. La periferia è il luogo comune, evidente perché fisico, di questo specifico contemporaneo.

Dalle fotografie dall'alto la periferia «che appare ai nostri occhi è priva di confini e di linee di determinazione, caratterizzata com'è da un continuo straripamento, da una babele di lingue; sono saltati tutti i "normalizzatori" che la ragione illuministica aveva costruito con le sue classificazioni rigorose e con le sue nitide divisioni di campo»². «La confusione sembra assisa al posto di comando a garanzia del trionfo dell'indifferenziato, del continuo senza distinzione»³. La descrizione di Barcellona ha come oggetto la società contemporanea, ma è difficile pensare a una descrizione migliore per le immagini della periferia dall'alto che aprono l'inserito fotografico. Descrizione che peraltro sembra ripercorrere le considerazioni di Pagano del '35 o di altri studiosi urbani⁴.

La città contemporanea, la periferia, è la città dei linguaggi diversi, ma non nel senso della stratificazione e sedimentazione storica, bensì nel senso della contemporaneità (relativamente) «istantanea» delle

¹ Sul «caleidoscopio» e il suo essere immagine/essenza della città contemporanea cfr. W. Benjamin, *Di alcuni motivi in Baudelaire*, in *Angelus novus* (trad. it. di R. Solmi), Torino 1982, p. 107. Recentemente la ripresa dello «specchio prismatico» (identificato nei circuiti informatici) come immagine/essenza contemporanea è usata da P. Barcellona in *L'egoismo maturo e la follia del capitale*, Torino 1988.

² Anche architettonicamente del resto, ricorda Pagano, «L'ultima epoca stilisticamente coerente è stata quella napoleonica», *Un sistema cit.*, p. 5.

³ Barcellona, *L'egoismo cit.*, p. 14.

⁴ È noto come la ripresa della città contemporanea, della metropoli come luogo dell'indifferenziato e nell'indistinto e allo stesso tempo luogo del «massimo potere raggiunto dalla libertà individuale» (cfr. M. Cacciari, *Metropolis. Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Schefller e Simmel*, Roma 1973), costituisce ai diversi livelli di analisi un tema comune sul quale si sono esercitati da vari punti di vista gli studiosi urbani. E del resto la disciplina che guida lo sviluppo della città, l'urbanistica, scienza ottocentesca, è risultato del disordinato e patologico crescere della grande città in quanto tentativo di dare ordine e forme proprio allo sviluppo indistinto.

edificazioni linguistiche: molteplici sottili strati di senso con sorprendente rapidità spuntano liberi negli spazi liberi costruendo una struttura sempre più complessa⁵.

E se questa è l'essenza della città contemporanea, la descrizione della periferia è da un lato costretta alla contemplazione⁶ di un molteplice luogo comune alle diverse città e dall'altro sfidata nel tentativo di confrontare specificità, pesi, dimensioni, caratteri prevalenti del mix insediativo che caratterizza la periferia delle singole città. Attraverso la contemplazione si è costretti, nella considerazione di un unico e medesimo ma molteplice oggetto, a seguirne i diversi numerosi gradi di senso, a cercare di individuare i diversi strati sottili della composizioni⁷; attraverso il confronto si è costretti a mettere continuamente in gioco le classificazioni comuni, lavorando più che sui principi delle composizioni, sui pesi diversi dei componenti.

4. Periferia.

Dal pur rapido lavoro condotto per costruire questo contributo, costituito da una serie di osservazioni descrittive e di documentazioni fotografiche sulle periferie di dieci città, si possono individuare, grazie all'osservazione e al montaggio, alcuni elementi della periferia urbana, che mi sentirei di chiamare *elementi indifferenti*, tanto sono comuni a tutte le città esaminate. I principali di questi elementi sembrano essere:

- a) l'immagine complessiva della periferia;

⁵ L'espansione della città, la periferia, può apparire ancora una volta come il risultato fisico di una essenza del moderno: il progresso. La forma tipica del progresso è il suo essere *costruttivo*: essa si realizza, come scrive Cacciari riprendendo Wittgenstein, «attraverso la costruzione di strutture sempre più complesse, in un costante allargarsi e complicarsi del "perimetro" mondo» (Cfr. M. Cacciari, *Dallo Steinhof. Prospettive viennesi del primo Novecento*, Milano 1980, p. 51) e la città contemporanea anche per l'architetto è proprio il luogo in cui sono rese «massime» «le capacità di progresso e comunque di trasformazione» (cfr. V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Milano 1980 [ed. 1966], p. 66).

⁶ Il termine è usato nel senso che ne dà W. Benjamin nella premessa gnoseologica a *Il dramma barocco tedesco*, (trad. it. di E. Filippini), Torino 1971 [Ed. or. Berlino 1928]. Vedi anche la riflessione sulle origini del termine di M. Heidegger in *Saggi e discorsi*, (trad. it. di G. Vattimo), Milano 1985 [Ed. or. 1954], pp. 34-37.

⁷ Non si possono non ricordare, da questo punto di vista, le indagini condotte in particolare da K. Lynch alla fine degli anni '50-prima metà anni '60, (cfr. per tutti *The image of the city*, Cambridge (Mass) 1960 (trad. it. 1963); ma anche recentemente, pur con un approccio più «processuale», si è parlato della necessità per l'architetto e per l'urbanista di ritornare a lavorare sui «principi insediativi» che costituiscono la città contemporanea, cfr. B. Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Torino 1989, pp. XIX-XXI.

b) il modo in cui avviene e si mostra la giustapposizione di linguaggi insediativi diversi;

c) la suddivisione in zone edilizie riconoscibili;

d) l'indistinguibilità delle tipologie insediative delle varie zone edilizie per le varie città (la prevalenza della caratterizzazione tipologica su quella territoriale);

e) la presenza ricorrente di alcuni elementi «estranei» che contribuiscono a dare la percezione di essere inequivocabilmente in periferia.

a) È evidente, e lo si è accennato in precedenza, che una ripresa fotografica dall'alto, da lontano, delle città esaminate mostra una periferia indistinta: solo un occhio esperto riesce ad esempio a distinguere, nel nostro inserto, due città così diverse come Bologna (per antonomasia prodotto del piano) e Palermo; ma perché ne riconosce gli elementi che le costituiscono, non perché sia percepibile una differenza compositiva sostanziale. Certo la fotografia presenta i «limiti» dei quali Barthes, ne *La camera chiara*, ci ha informati; certo il punto di vista è «maligno»: ciò nonostante l'immagine complessiva della periferia è sempre quella indistinta alla quale facevamo riferimento più sopra. Il risultato fisico (in) formale dei processi di espansione e trasformazione della città contemporanea è un risultato comune alle diverse città.

b) Non a caso l'omologia si riconosce nella compresenza, nell'accostamento molteplice di «discorsi» tipologici e funzionali completamente diversi, contraddittori e sostanzialmente indifferenti: la periferia storica portatrice dell'idea informativa di strada-isolato confina immediata con l'edificazione pubblica dei nuovi falansteri; dalla sopraelevata emerge a fianco l'area direzionale dalle ardite costruzioni di cemento e vetro, parcheggi e servizi, e subito dopo, giustapposte, le bifamigliari di tre-quattro piani e gli scheletri non finiti dell'insediamento abusivo; il residence satellite dell'edilizia di lusso perimetrato e chiuso dai recinti, dalla polizia privata e gestito da sistemi automatici per il controllo degli impianti, è situato tra l'insediamento viario terziario-commerciale, che corre continuo fuori dalla città, e la campagna; l'edificio multipiano per cento famiglie continua con la casa bi-famigliare, il centro tecnologico con la baracca.

A ben riflettere l'elemento comune è costituito da un lato dal fatto di trovarsi in presenza di un *insieme* composto da numerosissimi «dialoghi» impossibili tra linguaggi diversi, ma ai quali è impossibile rinunciare, tanto fanno parte della stessa inquadratura, tanto sono giustapposti. Ogni inquadratura della città contemporanea appena

un po' larga è in realtà compresenza di situazioni indifferenti: nel caso dei due estremi del centro direzionale e dell'insediamento abusivo questa condizione è evidente, il primo chiuso da recinti e sistemi protettivi che ne salvaguardano l'isolamento, l'altro «singolo», il-legale, libero, indipendente. *Monadi* entrambe indifferenti.

Dall'altro, la periferia è il luogo di questa composizione impossibile (scomposizione?) in cui le singole parti *confinano superficialmente*, il luogo in cui si mostra il confine dell'assenza di un linguaggio architettonico condiviso, il luogo in cui confinano i pezzi dell'esplosione della molteplicità (e con Pagano della banalità) edilizia contemporanea.

c) Allo stesso tempo infatti, restringendo un poco il campo della visuale, percorrendo le strade, seguendo gli accostamenti linguistici, si possono riconoscere in tutte le nostre città delle parti tipologiche e funzionali: la zona dell'edilizia pubblica sovvenzionata, le tipologie dei piani di zona della L. 167, le zone dell'edilizia convenzionata, le zone della periferia storica, le zone dei villini residenziali, quella dei quartieri di pregio, la zona e gli assi industriali, la periferia viaria dei centri all'ingrosso e dei supermarket, la periferia abusiva, le fasce indistinte, la periferia delle «palazzine» private degli anni '50 e '60 e altre ancora, in relazione al tempo, lo spazio, gli strumenti e la capacità di delimitare. In ognuna delle città troviamo la riproduzione di queste che potremmo chiamare sub-città: e va per ora solo accennato che l'attuale fase di recupero-trasformazione (invece che espansione-trasformazione¹) della città degli anni '80 contribuisce ad accentuare la costituzione di autonomi sottosistemi urbani (appunto città pubblica, città abusiva, città residenziale di pregio, ecc.) «ciascuno dei quali si sviluppa anche in funzione della separazione fisica, tipologica e funzionale che ne garantisce l'immediata riconoscibilità»². Così la tendenza attuale è sempre più quella di separazione monofunzionale-specializzazione, in un allargamento di processi di *filtering-down* di popolazione e attività economiche. I processi di trasformazione che si localizzano in alcune aree limitate e non in altre contribuiscono a creare caratteri evolutivi peculiari alla segmentazione sociale e spa-

¹ Per un quadro comparato degli attuali processi di trasformazione urbana nelle città italiane si rimanda a: L. Bellicini, *La scomposizione e residui. Note sul processo di trasformazione e sulle esigenze di recupero in 16 grandi città italiane*, in L. Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare* cit., vol. I; Id., *Dal «fabbisogno» alla «progettualità diffusa». Appunti sul processo di costruzione delle città italiane verso gli anni '90*, in «Recuperare», n. 40, marzo-aprile 1989.

² M. Talia, *Lo sviluppo delle attività terziarie e il recupero della città esistente*, in Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare* cit., vol. I.

ziale: quasi che ogni parte di città contenesse ormai in nuce le proprie opportunità di trasformazione.

d) Anche qui però l'elemento di omologia è dato dalla forza degli elementi singoli che caratterizzano nell'insieme il sub-sistema: il vilino bi-famigliare, con cancellata, verde e giardino, è indistinguibile tra Catania e Mestre, tra Bari e Genova; così il falansterio pubblico degli anni '80, l'edilizia speculativa degli anni '50 e '60, l'edilizia prefabbricata del capannone industriale, il nuovo centro direzionale, la nuova città della scienza, ecc. I singoli oggetti edilizi possono indifferentemente stare in ognuna delle periferie delle diverse città italiane. Le differenze, come cercheremo di vedere avvicinandoci alla periferia, non sono architettoniche o linguistiche, non riguardano tanto i singoli oggetti edilizi, quanto la predominanza di alcune tipologie piuttosto che altre. Quello che prevale nell'omologia è il tipo edilizio e il processo progettuale e realizzativo che rappresenta (ad esempio la casa mono-bifamigliare o il falansterio pubblico), quello che prevale nella differenziazione è il peso che le varie tipologie assumono nelle varie città (e il livello di servizi, il grado di efficiente integrazione di cui godono).

e) Infine la periferia è il luogo di numerosi elementi «estranianti» che, pur nella loro diversità, rappresentano delle costanti che permettono inequivocabilmente di riconoscerla. Questi elementi possiamo ricondurli a due ambiti di riferimento: la ricorrenza di segni e oggetti che parlano di altri luoghi; la ricorrenza di modalità di uso del suolo contrastanti, iperintensive o non intensive, non definite.

Per quanto riguarda i primi, a titolo esemplificativo, possiamo pensare al fatto che la periferia è per definizione un luogo «ibrido», in quanto luogo dove il *confine* dell'urbanizzazione si mostra evidente, doloroso, sorprendente: la periferia è il luogo della violenta cesura tra città e campagna. Molti edifici ripropongono inutili modalità costruttive di zone centrali, ad esempio i muri ciechi delle zone di completamento sul paesaggio rurale, oppure modalità costruttive extraurbane, come le villette mono-bifamigliari. O ancora possiamo trovare «particolari», come i tralicci dell'alta tensione nel nuovo insediamento residenziale, che rimandano direttamente al territorio non urbano. Ma il principale effetto «estraniente» è dato dall'assenza di vita nei quartieri periferici, l'assenza di gente contrasta con la dimensione dell'edificato e produce l'isolamento dei singoli oggetti edilizi. Nel deserto della periferia³ tutti gli oggetti appaiono come «simbo-

³ Per G. De Carlo la causa è da individuare nelle varie tendenze del «movimento moderno» che ha visto impegnate «enormi quantità di intelligenza e di competenza per ridurre al massi-

lizzati», fuori luogo, privi di senso. Anche la presenza delle grandi strade⁴, dei raccordi anulari, degli svincoli, dei sovrappassi di autostrade che si intersecano con ferrovie e altre strade fanno della periferia il luogo del passaggio, il luogo delle infrastrutture che portano in altri luoghi. D'altro lato se si riflette sulla rapidità dell'insediamento periferico, e in particolare di quello pubblico, la condizione di straniamento appare evidente nel fatto che in una mattina, dopo l'assegnazione, centinaia o migliaia di persone sconosciute si trovano a vivere nello stesso luogo senza storia.

Per quanto riguarda le modalità contrastanti di uso del suolo, basterà ricordare come la periferia è luogo del grande intervento edilizio (grandi edifici, grandi strade, grande uso di cemento) ma anche delle «aree non utilizzate», delle aree interstiziali, dello spazio né pubblico né privato di cui nessuno ha cura, degli usi «impropri», delle baracche, degli orti urbani, delle discariche, dei recinti e delle cancellate, delle strade sterrate, di capannoni abbandonati, di campagne non coltivate.

Ogni città, ogni periferia è segnata da questi luoghi che, alla fine, testimoniano la mancanza di una identità e un uso del suolo schizofrenico: allo stesso tempo, erosione territoriale esageratamente intensiva nell'edificato e uso assolutamente «estensivo» per quanto riguarda lo spazio esterno non costruito, che rapidamente diventa terra di nessuno. Assenza di cura, assenza di manutenzione, «vano per le masserizie vecchie della città».

5. Tra sud e nord.

Dal quadro delle descrizioni e delle «impressioni» che riguardano le città oggetto di questa riflessione emergono però delle «composizioni» certamente diverse e delle specificità che ci permettono di riflettere in termini di confronto tra città settentrionali e città meridionali. Pur nella consapevolezza che sempre più ogni città costituisce una composizione particolare, ci sembra possibile riflettere su al-

mo il costo degli alloggi, antepoendo questo obiettivo — semplicemente economico — alle ragioni assai complesse dell'architettura. Le conseguenze le abbiamo sotto gli occhi nel deserto ambientale delle periferie che circondano le nostre città», *C'était un projet...*, 1984, citato da Sernini, *La città disfatta* cit., p. 441.

⁴ Sulla strada, sul suo essere di territorio di periferia, utili indicazioni sul recente numero monografico di «Casabella» (n. 5, pp. 553-4), appunto *Sulla strada*, in particolare il contributo di C. Magnani con P.A. Val, *Appunti per una tassonomia*, e N. Ventura, *Lo spazio del moto: specificità e integrazione*.

cune caratterizzazioni, alcune costanti, delle periferie delle città meridionali.

a) *Assenza di servizi*. Il più evidente elemento di specificità che emerge dal quadro descrittivo delle periferie meridionali è la prevalenza del problema «servizi».

Se, esemplarmente, la periferia di Bologna è riconosciuta «per la capillare diffusione di «costanti» urbanistiche di forte significato sociale, rappresentate principalmente dagli insediamenti di edilizia economica, dai centri comunali per i servizi sociali e scolastici, dalle aree attrezzate a verde pubblico per lo sport»¹, in tutte le città meridionali la costante che permette di riconoscere la periferia è l'assenza non solo delle urbanizzazioni secondarie, ma spesso anche di quelle primarie o comunque dalla bassa qualità dei servizi esistenti. A questo riguardo, molte volte le risposte più che essere risolutive esasperano il carattere della precarietà, basti rimandare ai servizi sociali prefabbricati realizzati in questi ultimi anni per il quartiere pubblico dello Zen a Palermo².

b) *Edilizia pubblica e abusivismo*. La drammaticità di questa situazione si percepisce da un lato proprio nei grandi interventi pubblici, dall'altro nell'importanza che riveste l'insediamento abusivo, il più delle volte totalmente privo di servizi (si stima che nel sud oltre il 60% della produzione edilizia degli anni 1971-81 sia stata abusiva). L'intervento pubblico paga qui, nei fatti, una maggiore incapacità di programmazione (o una esasperata conflittualità del processo decisionale) che molte volte genera meccanismi perversi e produce integrazioni tra i due fenomeni edilizi: ad esempio la ritardata o la prolungata programmazione e realizzazione degli interventi di edilizia popolare consente l'edificazione abusiva nelle aree a questa destinate; il ritardo nella dotazione dei servizi di base agli alloggi ultimati rimanda nel tempo l'assegnazione degli stessi alloggi, permettendone col passare del tempo l'occupazione abusiva e, alla fine, il blocco della «prevista» realizzazione dei servizi di base.

Una conferma quantitativa di questa incapacità/disinteresse/difficoltà all'urbanizzazione, viene ad esempio dai dati sugli interventi realizzati con la legge n. 94/1982³ dai quali emerge non tanto il ri-

¹ Cfr., la nota di S. Stanghellini su Bologna in questo saggio.

² Cfr. la fotografia nell'inserito. Lo Zen, che oggi appare come uno dei principali problemi socio-edilizi di Palermo è peraltro considerato dalla migliore critica come «uno dei quattro esempi di intervento residenziale di respiro internazionale» che la cultura architettonica italiana ha saputo realizzare negli ultimi anni (Cfr. M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985*, Torino 1986, p. 148).

³ Si tratta della legge straordinaria del 25 marzo concernente norme per l'edilizia residenziale e provvidenze in materia di sfratti, che prevedeva ingenti risorse per l'acquisizione e l'urbanizzazione delle aree (594 miliardi).

tardo nella programmazione dei fondi e nella realizzazione degli interventi nelle regioni meridionali, quanto proprio l'assoluta incapacità di utilizzare i fondi a disposizione per le urbanizzazioni⁴.

Questa situazione è per altro destinata ad aggravarsi: la presa di coscienza, seppur parziale⁵ della produzione abusiva, realizzata in particolare negli anni '70 e '80, pone di fronte all'ente pubblico il problema del recupero ambientale e della dotazione di servizi per interi insediamenti. A questo punto l'intervento pubblico meridionale si trova a fare i conti, a maggior ragione, di nuovo, con il suo principale fallimento.

c) *Il degrado come cifra comune del centro antico e della periferia.* Un ulteriore elemento di specificità della periferia meridionale è da individuare in un confronto qualitativo con il centro antico della città. Possiamo sostenere che la maggior parte dei centri storici delle principali città meridionali è caratterizzata da forti fenomeni di degrado edilizio e abbandono: basti pensare alle città «vecchie» di Bari e Taranto, al centro storico napoletano, all'area di Castello di Cagliari, e ai centri storici di Catania e in particolare di Palermo. L'unica città settentrionale che presenta una situazione di degrado del suo centro antico paragonabile agli esempi meridionali, è costituita da Genova, città di porto; nelle altre il centro storico costituisce l'area della massima concentrazione terziario-commerciale, l'area da difendere dall'assalto turistico, l'area dei massimi valori immobiliari. Pur non sottovalutando la possibilità di una riflessione che accomuna, in alternativa, le città portuali e non solo le città meridionali; la presenza di forti condizioni di degrado nel centro storico e nella periferia pubblica e abusiva della città meridionale sono state provate da una indagine censuaria realizzata agli inizi degli anni '80 da parte dell'Istat⁶. Dall'indagine, che aveva interessato le principali 11 aree metropolitane del paese, emergeva come ben il 32% degli alloggi delle quattro città meridionali rappresentate (Napoli, Bari, Catania e Palermo) presentasse uno stato di conservazione scadente, contro il 14,3% delle città centro-settentrionali. E appunto, una caratteristica comune delle città meridionali veniva individuata nell'abbinamento di un'area

⁴ Una analisi condotta dal Cresme per la Svimez sui dati messi a disposizione dal CER evidenziava come nel 1985, dopo tre anni dall'operatività della legge, dei 594 miliardi stanziati risultavano richiesti alla Cassa depositi e prestiti da parte delle varie Regioni 278 miliardi di cui solo il 12% da parte delle regioni meridionali (cfr. Svimez, *Rapporto 1986 sull'economia del mezzogiorno*, Roma 1986, pp. 127).

⁵ Sulla mancata, o parziale risposta da parte degli abusi meridionali alla legge 47/85, cfr. G. Fontana, *Abusivismo e città da recuperare*, in Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare* cit.

⁶ L'indagine è stata resa pubblica nel 1983 ma compiuta nel 1981.

centrale storica particolarmente degradata ad un insediamento periferico nuovo⁷, ma di bassa qualità edilizia, che già mostrava i segni del profondo degrado nell'assenza di manutenzione.

Non che le condizioni di degrado (e in particolare di disagio sociale) non caratterizzino anche la periferia della città centro-settentrionale⁸, o che — come abbiamo in precedenza accennato — non esistano condizioni urbanistico-edilizie soddisfacenti in alcune zone della città meridionale, ma è certo che le aree marginali caratterizzate da scadenti livelli qualitativi urbanistici, edilizi e sociali occupano nella mappa compositiva della periferia urbana meridionale campiture decisamente più rilevanti di quelle delle città settentrionali.

d) *La periferia come residenza.* Un ulteriore elemento di specificità (certo ancora nel quadro delle profonde differenziazioni che caratterizzano le varie città e nella possibile riconoscibilità, anche qui, di zone funzionali diverse) può essere individuato nella prevalenza del patrimonio residenziale su quello «non residenziale»: nelle letture della città meridionale emerge con maggiore forza l'immagine classica della periferia come luogo della residenza. Anche qui, nella mappa composta della città nella quale possiamo individuare comunque le diverse zone, il peso della residenza appare più forte in relazione al minore sviluppo di un tessuto produttivo industriale e terziario-commerciale. È difficile per esempio trovare nella periferia meridionale quella possibilità di vita «nella frangia esterna» che Sernini⁹ ha descritto così bene per la cinta milanese, quella possibilità di vivere in automobile tra un iper-mercato, un centro direzionale, un centro commerciale, un mega-residence attrezzatissimo, una mega-discoteca e «una residenza pseudo-urbana in piccoli paesi trasformati in suburbio all'italiana», in un «sistema delle tangenziali» che supera la significatività del rapporto centro-periferia e che si adatta peraltro perfettamente al modello insediativo veneto o emiliano e rincorre, per Sernini, quello americano.

Certo anche nelle città meridionali le cose cambiano: Napoli vanta che ormai «il centro direzionale più avanzato d'Europa è ai piedi del Vesuvio»¹⁰, nella cinta barese sono state realizzate Tecnopoli (città della tecnologia avanzata) e «il centro commerciale maggiore

⁷ Cfr. Svimez, *Rapporto 1984 sull'economia del mezzogiorno*, Roma 1984, pp. 127-8.

⁸ Cfr. la bella descrizione della periferia nord-ovest di Milano di A. Mioni in *Degrado, spreco urbanistico, recupero*, in «Urbanistica», n. 81, 1985.

⁹ Cfr. Sernini, *La città disfatta* cit., p. 434.

¹⁰ Così recita la pubblicità della Società Mededil (Gruppo Iri- Itaslat) che ha promosso e gestisce l'intervento.

d'Europa»¹¹, il Baricentro, non a caso fuori centro, nel comune di Casamassima; nell'area metropolitana napoletana è nata la città commerciale nolana e stanno per nascere nuove città all'ingrosso nei comuni di Napoli e Catania; certo alcuni studi permettono di individuare, in alcune aree regionali, l'ipotesi dello sviluppo di un tessuto industriale minuto¹²; certo, con l'eccezione di Palermo e Reggio Calabria, anche le grandi città meridionali perdono popolazione e quindi in prospettiva vedono ridurre i loro problemi insediativi (?); ma alla fine l'immagine più forte della periferia della città meridionale resta ancora quella sopra descritta.

e) *Un eterno non-finito* (di nuovo un problema di tempo). Infine la percezione visiva della periferia meridionale (ma il discorso potrebbe essere ampliato all'intera città e al territorio meridionale) costituisce una di quelle percezioni immediate e inconfondibili alle quali, tuttavia, non casualmente è difficile dare forma.

Sembra che tutto l'edificato sia in corso d'opera, che sia sorto momentaneamente, provvisoriamente, che non sia ancora finito, e ciò vale per la città legale consolidata, nell'assenza di manutenzione e di cura per l'esterno, ma a maggior ragione per l'insediamento abusivo, che ne riassume esaltate le caratteristiche e ne costituisce ampia parte.

«Si ha l'impressione di trovarsi di fronte — scrivono in un interessante lavoro sull'insediamento abusivo reggino G. Fera e N. Ginatempo — ad un enorme cantiere di edifici in costruzione. Alcune palazzine mostrano il loro scheletro nudo di travi, pilastri e solai, con vuoti riquadri; sono quelle ancora in costruzione. Ma le altre, pure se abitate, sembrano non essere ancora finite o danno l'impressione che non lo saranno mai»¹³.

Riflettendo su questi temi¹⁴, viene da osservare che il punto di vista che sta dietro la produzione della casa abusiva è profondamente diverso da quello che sta dietro alla produzione edilizia tradizionale (settentrionale?) autopromossa. Per l'abusivo la casa è un prodotto flessibile, che come prima condizione si adatta alle necessità mutevoli nel tempo della famiglia promotrice. La casa abusiva, l'insediamento abusivo è una costruzione *in itinere*, il prodotto edilizio è «aperto»

¹¹ Cfr. «L'Espresso», 16 ottobre 1988.

¹² Su questi temi il punto, e relativi riferimenti, di S. Bruni, D. Cersosimo, *Oltre l'agricoltura. La produzione manifatturiera e i suoi sbocchi negli ultimi quarant'anni*, in «Meridiana», n. 1, settembre 1987.

¹³ G. Fera, N. Ginatempo, *L'autocostruzione spontanea nel Mezzogiorno*, Milano 1985.

¹⁴ Cfr. L. Bellicini, *Il mercato delle abitazioni un quadro nazionale, e Considerazioni generali*, entrambi in Aa.Vv., *Il mercato delle abitazioni negli anni '80. Indagine in 16 aree urbane italiane*, Cresme - Credito fondiario, Roma 1985, vol. I.

a qualsiasi soluzione e dipende esclusivamente dalle possibilità economiche e dalle esigenze della famiglia.

Una abitazione legale è costruita su vincoli e tempi ben precisi: l'accordo con il progettista, la definizione di un progetto, la concessione e i tempi di ultimazione dell'opera, la stipula di un mutuo, gli accordi e i costi dell'impresa, il condizionamento della attività e del lavoro della famiglia per il pagamento del mutuo. Si tratta di una struttura rigida negli obiettivi, nella costruzione delle condizioni di realizzabilità: tutto ruota intorno all'esigenza di un progetto definito. Anche le numerose variazioni o gli ostacoli che si frappongono nel processo realizzativo man mano prevedono adeguamenti mirati sempre ad una soluzione chiusa, finale. Nel caso della produzione abusiva, di contro, lo sforzo è quello di tenere il più possibile aperto il ventaglio delle possibilità nel contemporaneo contenimento dei costi: non c'è progetto finale, la costruzione si arresta di fronte all'esaurimento delle disponibilità finanziarie per riprendere quando si sono ricostituite, l'impresa viene coinvolta solo parzialmente, solo per alcuni operai e solo per alcune parti della struttura, quando non tutto avviene in autocostruzione, e anche quando ad esempio la costruzione assume un aspetto concluso, restano sempre i ferri «armati» per una possibilità futura, e vengono ancora rimandati nel tempo i «lavori non indispensabili» come quelli di completamento e in particolare di rifinitura.

L'intero insediamento abusivo così «sembra non conoscere obiettivi finali: l'immagine della borgata è l'esito instabile delle addizioni e degli aggiustamenti avvenuti fino al momento in cui la osserviamo. Tra un mese potrà essere cambiata. Tra un anno lo sarà certamente. L'ipotesi del raggiungimento di un equilibrio non ha senso perché non c'è mai stato un progetto da attuare»¹⁵.

Ma alla fine, così, ci sembra di essere ritornati alla definizione della forma e delle modalità di sviluppo della città contemporanea di Pagano, solo che qui, nella città meridionale, è come se si fosse persa ogni mediazione, ma forse anche ogni ambiguità.

6. *La periferia «problema» o «occasione di trasformazione»?*

Nel chiudere questa nota vale la pena di chiedersi quale ruolo stia svolgendo la «periferia urbana», e in particolare la periferia urbana meridionale, nel più generale processo di trasformazione della città italiana negli anni '80-'90.

¹⁵ Cfr. A. Clementi, F. Perego, *Questioni dell'abusivismo*, in A. Clementi, F. Perego (a cura di), *La metropoli «spontanea». Il caso di Roma*, Bari 1983, p. 33.

È ormai noto come questa ultima parte degli anni '80 abbia visto profondi processi di rivalutazione delle «località centrali». Si tratta di processi di «ricentralizzazione» di attività e insediamenti con caratteri profondamente diversi rispetto a quelli degli anni '60 (dato che paradossalmente riescono ad essere contemporanei a dinamiche «decentranti» o centrifughe ereditate negli anni '70, che mantengono una loro vitalità) ma che mettono in gioco risorse, a detta degli stessi imprenditori, paragonabili a quelle del periodo della ricostruzione¹. Il processo di terziarizzazione dell'economia italiana, e i caratteri «finanziari» della nuova fase di ripresa industriale successivi alla seconda crisi petrolifera, nell'ambito delle modalità con le quali si è manifestato², ha inciso, e sta incidendo, in misura profondamente diversa sulle varie parti urbane costitutive della città e sulle varie città. Dal punto di vista edilizio il processo di terziarizzazione ha significato una attività di erosione e micro-riqualificazione del patrimonio esistente in alcune parti della città; una ridefinizione dei valori immobiliari tra le varie zone della città (non foss'altro che per una accentuazione dei divari)³; l'espulsione di fasce deboli di residenza dalle zone centrali o di pregio nelle periferie residenziali o addirittura fuori dalla città⁴; la realizzazione e la più numerosa progettazione, in alcune aree periferiche o centrali, spesso «disponibili» grazie a impianti industriali «dismessi» o parzialmente utilizzati, di grandi contenitori edilizi per funzioni terziarie (tradizionali e avanzate); la limitata realizzazione, e le più numerose progettazioni e prefigurazioni, di opere urbane per migliorare il livello di servizi della città (in prevalenza relative alla mobilità)⁵.

Senza qui entrare in un'analisi più dettagliata, vale osservare che tra gli esiti di questo processo vi sono stati da un lato l'accentuazione degli elementi di separazione tra le parti costitutive della città, e tra le varie città, dovuta alle diverse velocità e caratteristiche delle modificazioni; dall'altro l'emergere di una vera e propria competizione «terziaria» tra le città, destinata nel tempo a crescere, e basata sulla disponibilità di strutture edilizie adeguate alle nuove funzioni, e in par-

¹ Così, recentemente il Presidente dell'Associazione Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro (cfr. R. Malucelli, *Investimenti pubblici e offerta imprenditoriale*, in Lega-Ancpi, *Legge '80 e opere pubbliche, nuove aree di azione per le imprese cooperative*, (a cura di A. Floriani, R. Galossi), Roma 1988, p. 86.

² Si rimanda ancora a Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare* cit.

³ Cfr. Aa.Vv., *Il mercato delle abitazioni* cit.; R. Mostacci, *Quale edilizia nei centri storici*, in «Rassegna di statistiche del lavoro», n. 2/1988, ma anche i vari osservatori sul mercato immobiliare: Cresme, Consulente Immobiliare, Gabetti, Fiabici, ecc.

⁴ Cfr. Aa.Vv., *Il mercato delle abitazioni* cit.

⁵ Cfr. Bellicini, *Dal «fabbisogno» alla «progettualità diffusa»* cit.

ticolare di un sistema di servizi urbani efficiente. Oltre alla crescita di importanza di questo nuovo mercato edilizio che ha in fondo per prodotto la città, la «qualità urbana»⁶ di alcune parti di città o dell'intera città, disponibile o in progetto, sembra costituire una delle variabili più significative per l'ulteriore crescita delle occasioni/opportunità dello sviluppo economico della città stessa. La situazione è tale che, in vista del '92, e in un'epoca in cui la commercializzazione sembra prevalere sulla produzione, alcune città europee hanno già addirittura iniziato a vendere il proprio «prodotto città» (opportunità economiche/qualità della vita urbana e dei servizi) con vere e proprie campagne pubblicitarie.

In questa corsa (internazionale, nazionale, regionale) le città meridionali sembrano essere per molti versi in posizioni svantaggiate, per quanto riguarda la dotazione di servizi e la qualità della vita urbana, per un sistema terziario caratterizzato più da elementi tradizionali legati al pubblico impiego che da elementi avanzati⁷, ma anche perché dispongono proprio di un «patrimonio urbano senza qualità» più vasto di quello delle città settentrionali, in particolare di una periferia residenziale a basso livello di integrazione e ad alta intensità di degrado.

Date le caratteristiche «squilibrate» con le quali sembra avvenire il processo di trasformazione, concentrato in alcune zone urbane o disperso sul territorio in alcuni sistemi urbani integrati, le ampie fasce di periferia residenziale, e in particolare quelle prive di servizi e di qualità edilizia e sociale, sembrano costituire il vero e proprio «vuoto urbano»⁸ (molto più di quello costituito dalle aree dismesse). Un vuoto urbano che peraltro tende ad allargarsi in primo luogo perché unica offerta residenziale abbordabile per le fasce espulse dalle zone centrali, in secondo luogo perché ormai l'edificato, in origine di bassa qualità, comincia a manifestare segnali di grave degrado fisico, paragonabili a quelli del patrimonio più antico.

Ora, per quanto riguarda le città meridionali, è vero che una situazione di maggiore «gravità» potrebbe produrre una concentrazione delle attenzioni e degli interventi, che finirebbero col tempo per trasformarsi in improvvisi «salti» di qualità, ma è pur vero che tali interventi sembrano essere realizzabili solamente con finanziamenti

⁶ Considerando per qualità urbana l'insieme delle potenzialità economiche, potenzialità e funzionalità di servizi e collegamenti, valore strategico della città.

⁷ Cfr. A. Becchi Collidà, *La terziarizzazione urbana e la crisi della città, le caratteristiche dei mercati del lavoro urbani*, Milano 1984.

⁸ Sulla definizione di «vuoti urbani», vedi B. Secchi, *Il vuoto*, in «Casabella», n. 503, giugno 1984.

pubblici (mancanza di interesse economico per la periferia residenziale da parte dei privati). E allora, date le caratteristiche dell'intervento pubblico degli anni '80, che vede esportare al territorio nazionale e alla «questione città» le modalità di intervento messe a punto per la «questione meridionale», queste possibilità ci paiono ridursi notevolmente⁹.

Nella situazione in cui siamo di nuova crescita degli squilibri urbani e territoriali, la periferia urbana o meglio alcune «periferie» della città appaiono destinate a svolgere il ruolo di «scarti» di un nuovo processo di composizione (pezzi residuali). Per questa stessa ragione la speranza che paradossalmente il «problema» periferia stia per diventare oggetto di dibattito e di progetti di intervento non è lontana: anzi, nell'epoca della «progettualità diffusa», possiamo con tranquillità sostenere che sta per diventare una delle nuove «questioni» degli anni '90. Che diventi elemento strategico attraverso il quale veicolare l'intervento pubblico, sembra, però, con tutto quello che c'è già in ballo, un po' più lontano (nonostante alcune premesse confortanti che si possono interpretare come avvisaglie: Bologna, Napoli, Bari, Palermo, ecc.)¹⁰; ma che, date le loro caratteristiche, i progetti e le intenzioni (che per essere convenienti nella «nuova logica economica» prendono le vesti di megapiani e che si stanno per lanciare proprio per le periferie pubbliche meridionali) si traducano in risultati concreti per la periferia, e che quindi la periferia residenziale della città si traduca a breve in una occasione di sviluppo della città, questa sembra essere, cinicamente, almeno nel medio periodo, tutta un'altra storia.

⁹ Per un approfondimento di questi temi, che qui si è costretti solo a richiamare, si rimanda a Bellicini *la scomposizione e i residui* cit., pp. 81-4: «L'oggetto principale del mercato è diventato il grande intervento. La grande opera da un lato, l'intervento straordinario dall'altro, la legge speciale, l'evento particolare diventano i poli della trasformazione. Quanto può un evento come i campionati del mondo di calcio nelle città italiane interessate? Gli interventi previsti, per una cifra di 6.450 miliardi per la viabilità e le infrastrutture, si presentano come una rapida individuazione di priorità e accelerazione di un processo di ristrutturazione urbanistica straordinario» (p. 81). Cfr. anche Bellicini, *Dal «fabbisogno» alla «progettualità diffusa»* cit.; Id. *Termini. Note sulla stazione, le opere ferroviarie e la città negli anni '80* in «Le città», gennaio-febbraio 1989.

¹⁰ Infatti è noto come il nuovo piano regolatore bolognese sia incentrato sulla necessità della riqualificazione delle aree periferiche; così l'intervento straordinario nell'area napoletana si è configurato, già in origine, come un intervento di riqualificazione delle aree periferiche; nell'ambito barese è stato sperimentato un «Laboratorio di quartiere» che dovrebbe agire come struttura locale operativa per problemi di manutenzione e riqualificazione di alcuni quartieri periferici (e centrali); la periferia pubblica palermitana è attualmente oggetto di studio per definire un piano di intervento.

Anche se si può concordare con chi sostiene che «la scommessa sulla città e insieme la transizione tra città e qualcosa di futuro e magari diverso, si gioca su questa cosa così sociopolitica che è il complesso delle periferie»¹¹.

¹¹ Cfr. Sernini, *La città disfatta* cit., p. 443.

Milano: i percorsi del mutamento

di Paolo Fareri

La periferia è un ambito concettuale prima che un luogo geografico. Ogni periferia metropolitana è comunemente intesa come il luogo del negativo, e viene definito per sottrazione: ciò che non è centro, privo delle qualità che definiscono il centro; ciò che è brutto, spiacevolmente vivibile; un residuo in cui non si ritrova neppure il fascino romantico della giungla d'asfalto che rende pregi i «difetti» del centro. Ma soprattutto periferia è la periferia del governo. Abbastanza curiosamente nell'opinione corrente si caratterizzano come periferia ambiti che sono la risultante di processi opposti: periferia come ciò che è stato ignorato dalla pianificazione, non tanto i margini fisici della città quanto i margini del governo, i luoghi dimenticati. Oppure periferia come il luogo privilegiato dell'attività di pianificazione: luogo dello sviluppo veloce, spazio-vuoto da riempire (ordinatamente), occasione privilegiata per governare lo sviluppo, per ridurne gli effetti negativi, secondo una strategia riformista che ha prodotto l'urbanistica delle metropoli. In questa seconda prospettiva la periferia «pianificata» nei suoi risultati è la testimonianza del fallimento della pianificazione.

Alternativamente, allora, la periferia metropolitana è luogo dell'assenza di governo o luogo del fallimento del governo.

Leggere la periferia della metropoli milanese vuol dire leggere gli ampi interstizi fra le macchie nere di una pelle di leopardo: i vuoti occupati dallo sviluppo in un'area costellata di centri storici. Ma parlare di Milano vuol dire parlare della capitale morale, dell'efficienza di governo, della pragmaticità amministrativa, non di periferia «nera», non di borgate, non di *bidonville*, non di abusivismo. Oggetto di progettazione e di pratiche attuative avanzate nel panorama nazionale, la periferia milanese descrive didascalicamente, nella sua parziale positività, non tanto il fallimento di un episodio, o di un'esperienza complessiva — perché *la* periferia milanese non c'è — quanto il feticismo della pianificazione come strumento per il raggiungimento del bene comune, codificato entro il rispetto degli *standard*.

Lo spazio negativo dell'area milanese è da ritrovare nella rappresentazione dell'impossibilità a definire un «interesse pubblico» e mettere in atto un progetto comprensivo costruito da un soggetto «al di sopra delle parti». La periferia è alla fine, anche qui, un esito insufficiente, una mancanza di regia: lo spazio dove diverse forze — aggregazioni di interessi, domande, bisogni — hanno costruito, in modo solo parzialmente intenzionale, i loro percorsi: diverse forze, diversi percorsi, diverse periferie.

Per questa ragione la periferia è anche la spia rossa della città: lo spazio dimenticato dal governo è quello in cui i bisogni più nuovi, non compresi — nel doppio senso di capiti e fatti propri — dal governo, si disvelano. La periferia milanese si

offre così come insieme eterogeneo di percorsi che con evidenza mostrano i segni del mutamento del vivere urbano.

Innanzitutto il *percorso del «fai da te metropolitano»*, quello prodotto dall'auto-soddisfazione dei bisogni. Le «coree degli immigrati», i quartieri isolati di piccole case autoconstruite che hanno avviato l'espansione della città fuori dai suoi confini negli anni del boom economico. Gli orti urbani, al tempo stesso strumento di integrazione dell'economia familiare, modo di utilizzo del tempo libero, giardino per condomini per cene all'aperto fra zanzare e treni merci. I supermarket dell'edilizia e i risultati dei prodotti dei supermarket dell'edilizia: «Soltanto una Dacia sovietica in legno può darvi l'emozione del vivere in una casa "diversa"».

Il *percorso dell'abbandono*. I grandi quartieri pubblici prefabbricati degli anni cinquanta e sessanta, ignorati dalle politiche di recupero, luogo in cui si combinano degrado fisico e degrado sociale. I campi nomadi.

Il *percorso degli usi metropolitani*. È ciò che si produce quando la periferia serve alla città: i grandi centri commerciali per la spesa del sabato infilati sui grandi assi di scorrimento, i luoghi in cui si muove quello che è stato chiamato il «mutante metropolitano».

Infine il *percorso della colonizzazione*. Le ipotesi di sviluppo disegnato delle aree ambientalmente pregiate da parte degli «urbanisti condotti» nei primi anni sessanta, che sono poi diventati i grandi quartieri autosufficienti per il ceto medio alto, protetti dalla polizia privata negli anni settanta.

Genova: una città di periferie sociali di Carlo Bertelli

Periferia è ciò che si porta attorno alla vera città, o almeno al suo centro. Nel caso di Genova, città sottile, distesa lungo la costa e mai realmente costituita in forma urbana compiuta, le periferie sono numerose e vicine, non sempre situate ove la distanza economica le avrebbe destinate.

La conurbazione del 1926, il limite della «grande Genova» di oggi, è il prodotto di un'operazione politico-amministrativa che riunifica al centro molti comuni della riviera di Ponente e di Levante e, dell'interno, i comuni della Valpolcevera e della Valbisagno. L'annessione non riuscì tuttavia a superare la condizione di separazione funzionale e di tendenziale autonomia soprattutto dei comuni di Ponente, costituiti non già in periferie, nel senso classico del termine, ma in *delegazioni* urbane, secondo un'immagine di durata ormai secolare, ma elaborata in forma definitiva all'interno dei gruppi intellettuali del primo Novecento. Già allora viene codificato il destino differenziato dei diversi ambiti urbani del genovesato. Si privilegia una disposizione di città che, a causa della configurazione del suolo, va delineata «a centri successivi riuniti tra loro come una serie di centri nervosi, vietandole quella più consueta costituita da un solo centro, il quale si accresce con successive periferiche zone» (Gamba, 1906); oppure si prefigura lo «spettacolo di una città unica e trina» articolata tra le funzioni industriali, mercantile e «lusoria» (Carbone).

Il tema della periferia urbana è dunque costitutivo della stessa identità urbana di Genova, città molteplice, che vede lo stesso centro antico ridotto alla marginalità: la periferia per Genova è il tema stesso del suo essere città. Ma se periferia, nell'immagine dei tecnici, non è soltanto un concetto geofisico, ma significa soprattutto luogo del diminuito diritto di cittadinanza, la situazione di policentrismo che caratterizza la città appare in qualche modo un'arma a doppio taglio. Tanti più i centri,

tante più le situazioni di esclusione; esclusione da un non-centro, o come si dice nella tradizione della città da una «delegazione», e qui l'esclusione è ancor più cocente perché il centro è davvero misurabile a grandi passi. Se ne conoscono tutti gli angoli ma, come accade agli abitanti di Palmaro 2 rispetto a Prà, non vi può essere appartenenza né più di un contatto saltuario.

La periferia è il luogo dell'esclusione preventiva molto più ancora che il luogo del disagio e dell'emarginazione.

Meno peculiare forse, ma più descrivibile, è per Genova il tema delle sue «nuove periferie» che in modo assai meno stratificato si sono venute formando, nell'ultimo decennio, al margine della città. Parti di nuova città, grandi corpi edilizi dalla rapida realizzazione, opera soprattutto dell'iniziativa pubblica, che si sviluppano alle spalle di Prà e Voltri, di Pegli, sulle alture del Begato e di S. Eusebio, e nelle aree a monte di Quarto e del centro (Granarolo). Opere, soprattutto le prime, già inserite nel PRG del 1959 ma realizzate solo nell'ultimo decennio. Molto spesso gli specialisti affrontano con preoccupazione le modalità di aggregazione di questa popolazione che pur assai eterogenea è tuttavia selezionata dalle procedure di assegnazione degli alloggi e caratterizzata da una forte difficoltà di integrazione sociale. Seppure le manifestazioni sociali negative possono in questi «luoghi pubblici» mostrarsi con tutta l'evidenza possibile, la periferia non è in sé la causa dell'emarginazione (nonostante alcune sue caratteristiche, la distanza, l'assenza di servizi, forse anche le tipologie costruttive, possano favorire il disagio), ma il suo esito geografico. Nelle periferie pubbliche ad esempio si mostra, con evidenza scandalosa e piena, il fenomeno di esclusione che è caratteristica fondativa del fenomeno urbano. La distanza fisica corrisponde appieno ad una distanza sociale che non è tutta costruita *ex post*, ma è già in gran parte scritta nei motivi che hanno giustificato l'assegnazione.

È la stessa dimensione sociale della città ad assumere qui qualità pragmatica, a mostrare, come già negli anni venti per la scuola di Chicago, la dimensione conflittuale e territoriale del fenomeno urbano.

Se tuttavia periferia non è soltanto un concetto fisico ma una condizione esistenziale, a Genova è lo stesso centro storico della città ad essere in certo qual modo periferia urbana. Periferia perché, almeno dal primo Ottocento, escluso da ogni strategia di valorizzazione (qui, diversamente da altre città, la costruzione del centro contemporaneo è avvenuta al margine del nucleo consolidato della città storica, da esso prescindendo anche in quanto a percorsi): ma ancor più perché nel centro antico risiede in gran parte lo stesso sottoproletariato urbano che da tempo si vede destinato a popolare i nuovi insediamenti pubblici. Eppure qui non vi mancherebbero i servizi. È ancora un concetto sociologicamente rilevante di disagio ad operare in sinergia con il degrado fisico, in una sorta di circolo vizioso, in cui al disagio economico-sociale corrisponde un'«adeguata» condizione abitativa.

La periferia per Genova (che trova altre espressioni anche nella sua faccia turistica residenziale o nella sua faccia industriale), allora, non esiste: oppure tutta la città è periferia. Genova sfiora, già per costituzione, questa condizione limite, una condizione che tuttavia ci sembra utile per comprendere il conflitto che si pone alla base della condizione urbana. Se la periferia isola i fenomeni umani, mostrandoli con le modalità di osservazione della fisica classica, è tuttavia probabile che i fenomeni di «periferia», lontano da una rappresentazione del problema tutta in termini spaziali, si presentino con gravità non inferiore, seppure con minore evidenza in tutto l'ambito urbano. La città non solo cresce ma si trasforma nel tempo, e la città tradizionale, al di là delle apparenze, non esiste più da molto. Davvero, qui, come altrove, la città post-industriale è tutta periferia.

Mestre: una periferia senza città di Daniele Rallo

Mestre è una città di 200.000 mila abitanti risultato di una crescita urbana concentrata in un arco temporale abbastanza ristretto che inizia nel primo dopoguerra con la nascita di Porto Marghera, ma che ha la sua espansione esponenziale dagli anni '50 in poi. Nel 1926 il territorio di Mestre, comprese le frazioni che formano una prima cintura attorno ad esso (Favaro, Zelarino, Chirignago, anche queste ex-municipalità comunali), vengono aggregate al comune di Venezia. Mestre perde la sua identità comunale, ma ne acquista un'altra, certo più prestigiosa, di Terraferma veneziana.

Per tutti gli anni '30 e '40 lo sviluppo urbano di Mestre viene visto in funzione, da una parte, della crescita industriale di Marghera, in cui viene collocata «la città operaia»; dall'altra, della città lagunare, centro di potere amministrativo e decisionale. Il primo Piano regolatore del 1937 prevede l'espansione di Mestre essenzialmente ad est, protratta verso la laguna, con una «forma» urbana che ricalca paradossalmente quella della città storica: una forma che l'immaginario collettivo vuole rappresentata nel disegno stilizzato di un pesce. L'importanza crescente che assumono invece le infrastrutture di collegamento fanno sì che la crescita di Mestre avvenga in direzione opposta: lungo tutte le direttrici che da essa si dipartono per raggiungere le altre città della regione e del nord in generale.

Nel secondo dopoguerra il comune di Venezia è interessato da un processo di trasformazioni territoriali e sociali che non ha paragoni con nessun'altra città europea. Mestre che nel 1951 aveva solo 96.000 abitanti, ne conta alla metà degli anni '80 oltre 200.000. Venezia che ne aveva 174.000, ne ha oggi ca. 80.000. Una intera città, pari a quella odierna, in poco più di trent'anni si è dovuta trasferire in terraferma, espulsa dai processi in atto nel centro storico lagunare. L'esplosione demografica ha significato per Mestre uno sviluppo urbano incontrollato in cui l'urbanistica ufficiale, quella che si esplicava attraverso i piani, ha sempre assunto il ruolo di chi rincorre affannosamente le trasformazioni. Mestre ancor oggi è considerata «una città tutta periferia, caso tipico di agglomerato con caratteristiche di suburbio metropolitano senza metropoli» (Gregotti, 1988). Un giudizio così drastico e spregiudicato dichiara esplicitamente «l'imprendibilità» del luogo di Mestre per colui che si avvicina e cerca di coglierne i caratteri salienti, tanto che può sorgere il sospetto opposto, che la periferia a Mestre non sia presente.

La validità di questa affermazione, per molti versi, si mostra se si tenta di cercare la periferia percorrendo le strade principali che portano fuori dalla città. Un *continuum* urbano di palazzine e villini si contrappongono senza soluzione di continuità anche se troviamo il cartello con la barra rossa trasversale che indica la fine della città amministrativa e l'inizio di un altro comune. La periferia mestrina, ma forse non solo questa, è oggi caratterizzata da una frammentazione e da una eterogeneità che ne costituiscono l'aspetto fondamentale e fanno sì che non sia codificabile in discipline prestabilite. Non resta allora che affidarsi alla definizione originaria di luogo marginale rispetto al «centro» — questo sì unanimemente riconosciuto e riconoscibile, in quanto isola — e perlustrare il territorio nella direzione di «uscita» dalla città, per «vedere cosa c'è alla fine».

Ad est la fascia insediativa che si allaccia direttamente sulla gronda lagunare, è caratterizzata dai quartieri della «città pubblica». Tutti i grandi interventi dei quartieri popolari vi sono stati insediati con una forte giustificazione: i progettisti che si cimentano nei concorsi di idee e nelle successive realizzazioni vedono in questa

parte di Mestre il luogo della naturale espansione di Venezia «il luogo adatto dove dovrebbe sorgere una «nuova Venezia» (Samonà, 1951). Non a caso il tema dei quartieri popolari ad est di Mestre diventa il *leit motiv* del dibattito all'interno della facoltà di architettura di Venezia per tutti gli anni '50 e '60. Il quartiere popolare di Campalto, il CEP sorto negli anni '70, ancora sulla scia di questo retaggio culturale, è stato edificato proprio in affaccio alla laguna veneziana, ma, data la sua distanza dal «centro» di Mestre, fa parte della sua periferia ed ha assunto presto i caratteri del degrado sociale (la più alta percentuale di morti per droga della città) e ambientale.

A sud la città operaia di Porto Marghera tende a perdere oggi i suoi connotati industriali, anche se ancora evidenti, per assumere quelli della città legata al terziario tradizionale. Lungo le arterie viarie che sempre più assumono un aspetto di gigantismo per numero di corsie, svincoli, rondò, sovrappassi, e che sono parte integrante della periferia, si collegano le nuove aree attrezzate di espansione per i servizi di grossa dimensione e per la grande distribuzione commerciale. Per entrambi sono necessarie grandi aree per edificare grandi strutture e per poter ricavare parcheggi oltremisura. Rappresentativo di questa tendenza è l'ipermercato in cui l'utente oltre a far la spesa, comodamente parcheggiando la sua auto, può «vivere» dentro una giornata intera: ecco allora che trova il self-service per mangiare, lo sportello bancario, la lavanderia automatica...

Per altro verso in questa periferia «viaria», posta subito all'uscita del casello autostradale o dello svincolo importante, si collocano le attività ricettive, nuovi momenti di attrazione di una cultura legata prevalentemente al trasporto privato. Questi luoghi, oltre a svolgere la loro funzione originaria, sono oggi centri congressi e luoghi di convegno appetibili perché facilmente raggiungibili da più città.

Verso ovest, infine, scorre l'edilizia tipica degli anni recenti, i «condomini», ma principalmente i «villini», le case unifamigliari sogno e realtà di gran parte del ceto medio veneto. È questa la tipologia prevalente della campagna veneta, ma anche, appunto, di quella parte della città che sino a pochi anni addietro era area agricola.

La differenza con le piccole città è che qui si trova inframmezzata con più frequenza la tipologia del condominio, palazzine di quattro o cinque piani per una decina di famiglie, testimonianza dello sviluppo, nelle città venete solo parzialmente intensivo, degli anni '50 e '60.

Ma certo, nella maglia insediativa del territorio veneto, dove ogni città è distante meno di mezz'ora dall'altra, la periferia alla fine ci appare come un *continuum* regionale che sa di provincia (vitale e produttiva), più che il margine insediativo di un centro.

Bologna: il piano nella periferia di Stefano Stanghellini

Nelle espansioni insediative che contornano il centro storico della città di Bologna, e nelle analisi degli studiosi urbani che le descrivono, sono riconoscibili due distinte fasce periferiche: con «prima periferia», «periferia storica» o «seconda Bologna» si definisce l'espansione urbana realizzata in attuazione delle previsioni di sviluppo del piano regolatore del 1889; mentre con «seconda periferia» o «terza Bologna» si intende il risultato della espansione edilizia dal secondo dopoguerra ad oggi.

Nella «seconda Bologna» è chiaramente leggibile l'unitarietà formale impressa dall'originario disegno urbanistico che l'aveva pianificata come addizione al centro

storico. La geometria dello schema viario, la disposizione planovolumetrica dei fabbricati e la loro qualità edilizia rispondono a rigorose regole di composizione urbanistica. Ben altra è la complessità della «terza Bologna», che aggrega sviluppi insediativi informati a modelli colturali molto diversi fra loro, oltre a sfruttare le libertà compositive permesse dall'evoluzione tecnologica dell'edilizia. Essa appare riconoscibile come «insieme» non certo sotto il profilo formale, ma piuttosto per la capillare diffusione di «costanti» urbanistiche di forte significato sociale, rappresentate principalmente dagli insediamenti di edilizia economica, dai centri comunali per i servizi sociali e scolastici, dalle aree attrezzate a verde pubblico per lo sport.

Ciascuna delle due fasce periferiche possiede problemi specifici. La prima, oltre ad un adeguamento funzionale e tecnologico delle abitazioni, richiede che siano riqualificati e valorizzati i caratteri storici che oggi le vengono riconosciuti. La seconda soffre, particolarmente in alcune sue consistenti porzioni, di monofunzionalità e di scarsa qualità architettonica ed edilizia; più in generale, di una crescita che è avvenuta per parti, a scapito della forma urbana complessiva. Già a partire dalla fine degli anni '70 l'amministrazione ha cercato di dare alcune prime risposte alle esigenze specifiche di queste zone. Così i nuclei urbani più degradati, individuati come zone di recupero del patrimonio edilizio esistente, sono stati per la maggior parte riqualificati. Inoltre i progetti dei nuovi insediamenti pubblici hanno cercato di formare nuovi tessuti urbani attingendo alle regole di formazione della città antica e trattando gli spazi aperti come mezzo per creare una immagine urbana.

Vi è però una problematica di ordine generale, non risolvibile con interventi puntuali, che, anzi, viene evidenziata dalla loro sommatoria. Questa problematica riguarda l'esigenza di un disegno unitario per l'assetto delle periferie e di un adeguato sistema di relazione tra periferie e centro storico. Il centro storico, malgrado il decentramento di alcune importanti funzioni terziarie, la realizzazione nei nuovi quartieri residenziali di tutti i servizi di base, la rimozione delle sacche di maggior degrado nelle periferie, un servizio di trasporti pubblici urbani soddisfacente, mantiene nella giustapposizione con le fasce periferiche la sua ben diversa qualificazione. È il centro cittadino, soddisfa al meglio le necessità di immagine di certe attività terziarie, possiede la struttura sociale più promiscua, vanta un altissimo grado di integrazione della residenza con le altre funzioni urbane, è dotato degli spazi pubblici nei quali l'intera collettività riconosce la propria identità urbana. Il diverso grado di accessibilità e la diversa qualità insediativa hanno puntuale riscontro sulla struttura dei valori immobiliari, che assume forma sostanzialmente piramidale, decrescente dal centro ai margini periferici.

Il nuovo piano regolatore adottato nel 1986 ha rivolto un'attenzione prioritaria alle periferie. L'analisi morfologica è servita per individuare e classificare i tipi edilizi e le morfologie insediative risultanti dalla loro aggregazione. Ne sono risultati evidenziati gli ambiti omogenei, aventi forma compiuta, ma anche le discontinuità esistenti nel tessuto insediativo alle quali corrispondono scadimento dell'immagine urbana e bassa qualità edilizia. Dallo studio della morfologia storica sono state tratte importanti indicazioni per formulare le proposte progettuali volte a semplificare la possibilità di qualificare la forma urbana complessiva attraverso interventi di ricucitura dei vari brani che ne formano il tessuto.

L'ipotesi forte del nuovo piano è la promozione di un radicale salto qualitativo per l'intera struttura urbana attraverso pochi ma impegnativi interventi di trasformazione in aree interstiziali. Lo scenario prescelto è la periferia storica, in fregio alla quale viene previsto il completamento e il potenziamento dell'asse viario del 1889, così da creare una nuova «linea di forza» per la mobilità urbana, intermedia

rispetto all'anello dei viali intorno al centro storico e all'asse tangenziale. La maggior parte delle aree interstiziali si trova appoggiata proprio a questa linea ed è in esse — denominate «zone integrate di settore» — che viene programmata buona parte dei nuovi insediamenti. Si tratta di insediamenti per la residenza, il terziario direzionale, l'istruzione superiore, l'artigianato di servizio, da progettare integrati fra loro in un «disegno urbanistico concentrato», che nascono già inseriti nel tessuto esistente e vengono collegati reciprocamente dalla nuova direttrice di traffico.

In passato la politica urbanistica bolognese aveva esplicitato l'obiettivo di voler contrastare i processi di formazione della rendita fondiaria urbana e a tal fine aveva utilizzato la politica delle aree e dei servizi sociali. Oggi, nel mutato contesto nazionale e locale, la rivalutazione della tematica morfologica, in passato trascurata, si offre ad una duplice interpretazione. Una prima, essenzialmente in chiave culturale e ambientale, sottintende l'attenuazione della connotazione ideologica del piano. Nella seconda interpretazione, invece, la valorizzazione delle qualità morfologiche viene vista associata agli interventi nel campo della mobilità e quindi concepita come importante strumento per modificare il sistema delle economie di localizzazione esistente, particolarmente nei riflessi del terziario diffuso, e per riequilibrare la struttura dei valori immobiliari.

Mentre il piano è in attesa di approvazione, i primi interventi che dovranno investire la periferia sono in una fase di studio avanzata. Essi riguardano il disegno urbanistico concertato per alcune delle principali zone interstiziali con la contestuale individuazione, al loro interno, delle aree da destinare all'edilizia economica e popolare, e la formazione attorno alla città di una fascia boscata che alla funzione ecologica associ il significato simbolico di confine urbano qualificato.

Roma: la fine della periferia politica di Enrico Nigris

Tra il 1925 e il 1942 le demolizioni nelle aree centrali di Roma distrussero circa 35.000 vani. Gli abitanti, in grande maggioranza appartenenti ai ceti più poveri, furono trasferiti in zone poste agli estremi confini della città. La toponomastica romana per nomi come Primavalle, Tor Marancia, Tufello, Villa Gordiani, Pietralata, Val Melaina si arricchì di nuovi significati. Luoghi che prima non erano niente altro che indicazioni sulle carte topografiche, divennero per migliaia di famiglie le stazioni di un'epifania del rimpianto. La miseria fu espulsa dal centro ed ebbe fissa dimora dove la città non è più. E di miseria questi luoghi erano costruiti, senza per questo essere risparmiati dalle istanze di valorizzazione. Nel 1936, 3.452 famiglie, 17.899 persone, pagavano all'Istituto fascista case popolari un affitto a vano di 7 lire per le baracche senza servizi, 20 lire per le casette dotate di cucina e gabinetto, 30 lire per gli alberghi suburbani, 37,8 lire per le case popolari. In questi vani si addensavano sfrattati, immigrati, disoccupati, operai stagionali, cottimisti, edili, manovali delle ferrovie, pregiudicati. Ad Acilia e Settecamini, nel 1921, si tentò anche l'insediamento rurale, dove riciclare la manodopera di origine contadina che non era riuscita a procurarsi un'altra forma stabile di occupazione (Colasante, 1983). Privati delle proprie case di origine, vessati dai periodici controlli di polizia, gli abitanti delle «borgate» maturarono lentamente la consapevolezza della propria condizione subalterna. A causa degli acuti disagi delle condizioni di vita e per effetto della persecuzione subita in quelle aree dagli oppositori al fascismo, i confini della città cessarono di essere solo reclusori di umanità dolente. La lotta, l'attivismo delle avanguar-

die, la solidarietà di classe crearono la periferia come concetto politico. Roma conobbe allora la periferia operaia. I ruoli si invertirono. In un certo senso fu la borgata a prendere le distanze dalla città.

Di tutto questo non rimane oggi molto. Distrutti i baraccamenti, scomparsi gli alberghi suburbani, in via di demolizione le casette Pater, restano in piedi il Tufello, il Quarticciolo, Primavalle, i grandi edifici a nove piani di Val Melaina.

Ancora oggi sono periferia, non geografica ma fisiognomica, nel *continuum* indistinto delle nuove e nuovissime espansioni edilizie. Sono l'ultimo indizio di quell'antica e ormai trascorsa dialettica tra povertà e riscatto. Gli edifici stentano a mutare il carattere che la storia ha loro assegnato. Ancora oggi, senza più referenti sociali, si ostinano (come Pasolini nei rimproveri di F. Fortini) a fare i fiduciosi lirici del «povero vecchio togliattiano partito comunista». I muri hanno fondata in illusioni che giustificavano la vita e conferivano dignità alla morte, e ricevevano ragione di esistenza in conflitti e ragioni di classe che oggi appaiono lontani dalla scena politica. Oggi questi edifici sono dei sopravvissuti. Per questo conta che nell'indistinta molteplicità della periferia odierna ne sia lasciata testimonianza.

Napoli: la scommessa di una nuova periferia pubblica di Carlo Gasparri

Più che altrove, più di altre aree urbane del paese, la periferia napoletana è collezione disordinata di episodi edilizi e insediativi. Conclusasi con gli inizi del '900 la lunga fase della grande concentrazione edilizia storica della città su se stessa, in un'area morfologicamente racchiusa da confini naturali, il nuovo secolo, e soprattutto il dopoguerra, hanno segnato la fine di qualsiasi regola urbanistica.

È come se quella concentrazione, maturata per secoli attraverso la forzosa saturazione orizzontale e verticale dei luoghi centrali, avesse improvvisamente determinato una esplosione urbana ed una accelerazione violenta del processo di antropizzazione del territorio. Si sono bruciate quantità elevatissime di suolo, materializzando senza progetti e regole riconoscibili le istanze variegata di una moltitudine di attori; istanze fino a quel momento canalizzate nell'occupazione progressiva dei cortili e degli orti della città storica, e nella sopraelevazione senza limiti dei suoi palazzi, con un meccanismo di erosione progressiva del sottosuolo, rovesciato come un guanto nei nuovi volumi e nelle nuove sfide in altezza. Quell'addensamento interclassista, per strati sovrapposti, si è distribuito nella periferia negli ultimi cinquant'anni grazie ad offerte parcellizzate per singolo ceto, gruppo di pressione, categoria di reddito. E allora Posillipo e il Vomero sono divenuti preda della domanda di un ceto medio e alto borghese, in fuga dal degrado dei luoghi centrali; l'abusivismo è diventato la valvola di sfogo sudamericana alla fame di alloggi dei ceti medio-bassi, in un'area urbana che terminava di essere serbatoio di immigrazione per divenire sempre più un'«inspiegabile» area di sussistenza, di mercato, di scambio. L'edilizia pubblica, che pure avrebbe potuto svolgere per il suo peso quantitativo un ruolo ordinatore, ha finito invece per assecondare quella frantumazione: le liste dei bandi di assegnazione hanno distribuito sul territorio i gruppi sociali più variegati, da quelli minoritari — riconducibili ad un modello operaio più vicino alle realtà urbane del nord — a quelli più disperati, espressione di un sottoproletariato maggioritario che è sempre più categoria culturale che economica.

La storia dell'edilizia pubblica napoletana è in fondo storia di un fallimento, di una incapacità di costruire pezzi di città nel caldo di una tensione abitativa che con-

sentiva qualsiasi droga urbanistica, legale e abusiva. Un fallimento nel fallimento più generale di una classe politica per non aver saputo costruire un'idea urbana complessiva che non fosse semplicemente l'esito fisico di una sommatoria e di un accostamento dei diversi interessi organizzati della città.

Questa incapacità è leggibile nel declino progressivo, nella rinuncia, quasi, dell'edilizia pubblica a definire parti urbane compiute, consolidate, con regole e gerarchie riconoscibili, in cui fosse possibile rintracciare un chiaro rapporto di integrazione tra spazi pubblici e privati; in cui lo spazio pubblico non fosse l'area residuale, l'obbligo di legge, il lusso di cui è chiara sin dall'inizio la sua difficile realizzabilità in un contesto di risorse scarse. Al tempo stesso quello privato diviene il recinto entro cui proteggersi dallo spazio esterno: una sorta di terra di nessuno.

In questo senso il passaggio dalle poche ed isolate testimonianze di edilizia pubblica prebellica, portatrici di un'idea ottocentesca del rapporto strada-isolato, alle realizzazioni degli anni '50 e '60, è enorme: il rione Traiano, la più famosa ed estesa espressione di quel periodo, pur rappresentando uno dei livelli più alti della produzione edilizia della città, è comunque condannato al suo destino di periferia. Destino che è certo anche colpa di un'assenza di assortimento sociale ed economico che garantisca livelli funzionali e di manutenzione adeguati; ma che è anche attribuibile ad una idea di città in cui è raro rintracciare quei rapporti di complessità fisica che legano la struttura e la scalarità dei percorsi con la differenziazione delle intensità d'uso dell'edificato e delle sue qualità. Ne scaturirono strade che sono per lo più canali di traffico ed edifici come sole sedi di attività domestiche, senza spazi di mediazione tra il pubblico e il privato, ma in compenso con tante aree semiprivatizzate o semipubbliche dall'incerta destinazione e gestione, condannate all'abbandono da parte di comunità condominiali che non hanno con esse rapporti espliciti di appartenenza e di fruizione. Parti di città, dunque, «rigide» nei loro recinti funzionali e nelle proprie regole costitutive che non ammettono flessibilità ed evoluzioni; parti di città destinate perciò ad invecchiare senza poter mai divenire storiche, incapaci di consolidarsi e trasformarsi con processi più profondi e significativi delle verande di alluminio anodizzato.

Negli anni '70 questo smarrimento è divenuto parossistico. La 167 di Secondigliano ha saputo infatti fornire persino uno scenario cinematografico all'alienazione urbana che l'urbanistica dei «recinti» sa produrre. Se al Traiano l'equilibrio instabile di una condizione urbana vivibile è garantito da una dimensione condominiale e volumetrica dell'edificato, che si è mantenuta nei canoni della «palazzina», a Secondigliano la vittoria della grande dimensione ha consumato le ultime speranze: i grandi falansteri, spesso imbottiti per altro di una umanità emarginata e abituata alle complesse interazioni economiche e sociali del centro storico, sono divenuti l'emblema negativo del disastro urbano.

Non si può negare che gli anni '80 hanno prefigurato, da questo punto di vista, una svolta decisiva. Il confronto con le regole dei tessuti storici, con la fitta lottizzazione dei casali periferici in cui si è concentrato l'intervento straordinario del dopoterremoto, con il ritorno quindi ad unità tipologiche condominiali più limitate e gestibili, ha prodotto, pur tra mille contraddizioni, un ripensamento di tutti gli ingredienti del fare urbanistica, sia negli insediamenti consolidati sia nelle espansioni. Quanto questo costituisca l'emergere di una nuova consapevolezza progettuale, o al contrario un atteggiamento pentito, romanticamente o peggio burocraticamente appiattito sulle sicurezze della storia, è presto ancora per dirlo. L'edilizia pubblica degli anni '80 sembra lasciarci peraltro un'eredità che è fatta di nuove determinanti acquisizioni culturali, ma anche di atroci dubbi: interi centri storici, o consistenti

parti di essi, recuperati con interventi di conservazione e sostituzione, riqualificati attraverso nuove attrezzature e aree verdi, si avviano infatti a divenire nuove componenti, più sofisticate e per questo più difficili da gestire, della grande famiglia della città pubblica. Tutto ciò sembra stridere violentemente con quelli che sono i meccanismi tradizionali e naturali di funzionamento dei tessuti storici, e che ne hanno sempre garantito la vitalità fisica e sociale. Un grande sforzo di immaginazione e di volontà si rende necessario per riannodare i fili di una continuità d'uso interrotta da un intervento brusco di accelerazione e trasformazione, senza il quale tuttavia quelle aree sarebbero destinate al degrado e alla scomparsa. Proprio le modalità di riprogettazione di quei centri, di conservazione del rapporto tra compattezza e frammentazione per unità tipologiche riconoscibili, potrà consentire quel processo di riappropriazione molecolare degli abitanti, senza il quale forse quei centri tornerebbero nuovamente in una condizione di degrado.

Solo se la Napoli dei prossimi anni saprà fare i conti con lo storico accumulo dei suoi problemi irrisolti, la città pubblica costituirà uno dei luoghi centrali per una strategia di riqualificazione urbana.

Bari: la periferia perduta di Alberto De Nucci

Parlare di periferia per la città di Bari è parlare di due realtà tra loro contraddittorie, ma entrambe antinomie di città: da una parte una periferia filamentosa, sfrangiata ai bordi della città centrale; da un'altra una periferia nucleare, massiva, bloccata nei quartieri pubblici satelliti. Ma forse significa anche ricordare la riduzione del cuore antico della città, Bari vecchia, a zona marginale di degrado e abbandono.

Al di là delle diverse peculiarità negative delle situazioni sociali che contraddistinguono le «periferie» della città — nelle quali possono riconoscersi in parte anche gli agglomerati residenziali delle ex frazioni di S. Spirito, Palese, S. Girolamo-Fesca, Torre a Mare, Carbonara, Ceglie e Loseto — la periferia barese presenta all'osservatore un volto comune privo di carattere, una uniformità negativa del costruito che non è solo indicativa della povertà dei mezzi ma soprattutto dell'incapacità di governare degli amministratori e di pianificare dei tecnici. Così il punto comune tra la periferia pubblica e la periferia diffusa è da leggere proprio in relazione al *piano*: in un caso è totale assenza di piano, nell'altro totale fallimento del piano. E qui, come in altre città meridionali, l'assenza, e in particolare il fallimento, assume caratteri di drammaticità.

Il simbolo emblematico di questo fallimento è costituito dal quartiere S. Paolo — ma analogo significato avrebbero gli esempi dei quartieri di S. Girolamo e Fesca (8.500 abitanti), oppure di Japigia (39.000), o anche i nuovi quartieri di Poggiofranco e Picone (55.000). I 40.000 abitanti di S. Paolo sono raccolti in un insieme edilizio (frutto di diversi interventi prevalentemente pubblici) che sorge bruscamente in terra di nessuno, di qua le case, di là un «deserto» di aree non utilizzate che aggrediscono anche gli spazi liberi tra gli edifici. Ovunque si percepisce la presenza di fantasmi di attrezzature per il vivere civile mai nate, di verde mai realizzato, di socialità invano preordinate attorno a presunzioni realizzative evidentemente errate, quasi che le condizioni dello sviluppo urbano potessero essere autogene dove invece tutto manca, anzi pare destinato a mancare. In questi luoghi ognuno è estraneo, anche il vicino di casa, nessun diritto o dovere può essere riconosciuto, una fotografia e una domanda generano sospetto e ostilità. Le immagini degli interventi di emer-

genza promossi dagli abitanti di questi quartieri per ridurre o mascherare il disagio parlano più di ogni altra descrizione: finestrelle disperatamente aperte in inutili paramenti ciechi, recinzioni di filo spinato, trincee da guerra civile, a difesa di giardinietti o di orti, personalizzazioni abnormi di elementi di finitura, di completamento, di giustapposizione.

Certo la periferia barese si arricchisce anche di altre zone, come l'area industriale tra San Paolo e Modugno, ad ovest della città (anch'essa priva delle attrezzature sociali previste dal piano del Consorzio Asi), o l'asse terziario-direzionale che sta sviluppandosi recentemente nelle direttrici nord-sud e nord-est, quest'ultima idealmente collegata ai due nuovi poli extraurbani della modernità barese sorti negli ultimi anni: la città commerciale all'ingrosso di *Baricentro* (nel comune di Casamassima), e la città della scienza e della tecnologia di *Tecnopolis* (nel comune di Valenzano). Ma è innegabile che la percezione della periferia come luogo del degrado e del disagio costituisce l'elemento forte della città.

Il suo risultato negativo è dovuto non tanto o non solo al fallimento progettuale, tipologico, della periferia pubblica, quanto all'incapacità di dotare i nuovi insediamenti dei più elementari servizi urbani: la sempre ritardata, e molto spesso mancata attuazione dei programmi di urbanizzazione, delle reti per l'approvvigionamento idrico ed elettrico, delle strade, delle fognature, della pubblica illuminazione e di tutti i servizi sociali, dalle attrezzature scolastiche e sanitarie a quelle amministrative, commerciali, per non dire delle aree di verde.

Ma allo stesso tempo il fallimento investe la globalità degli indirizzi politici e degli strumenti di governo e gli assetti tecnico-produttivi legati agli operatori locali del settore delle costruzioni. La scarsa flessibilità degli strumenti pianificatori, in particolare gli strumenti generali, condiziona i ritmi delle trasformazioni urbane per effetto di una struttura vincolistica più che normativa, e di una farraginosità di modi formativi e attuativi degli strumenti stessi, fatti di tempi del tutto estranei alle reali vicende socio-economiche e urbanistico-edilizie.

E a questa difficoltà gestionale dei processi decisionali e realizzativi vanno oggi aggiungendosi i problemi derivanti dalla deficienza costruttiva dei componenti edilizi utilizzati negli anni delle grandi espansioni, creando così un *gap* ormai drammatico tra insufficiente durabilità-qualità dei materiali — con conseguente obsolescenza tecnologica e funzionale di molte strutture edilizie ed impiantistiche — e i tempi occorrenti e le capacità gestionali per mettere in moto adeguati meccanismi di trasformazioni e rigenerazione urbana.

Catanzaro: la periferia «spezzata» di Pino Soriero

La secolare compattezza dell'antica città di Catanzaro comincia a sgretolarsi a partire dalla metà del secolo scorso attraverso un susseguirsi di sventramenti e manomissioni che modificheranno, soprattutto nel secondo dopoguerra, le connotazioni del suo assetto.

Massicci interventi di trasformazione da parte dell'imprenditoria privata locale inauguravano gli anni del cemento, usufruendo dell'occasione creata dai piani di ricostruzione successivi ai bombardamenti, mentre un forte sovraffollamento soffocava le parti periferiche del vecchio abitato.

Negli anni '50 la densità abitativa di alcuni quartieri — Grecia, Porta di Mare — raggiungeva 920 abitanti per ettaro. Nell'arco di un quindicennio — dal 1950 al

1966 — la popolazione passava da 59.000 a 80.000 abitanti: il problema dell'ampliamento urbano diventava, dunque, preminente.

Catanzaro cominciava in quegli anni a raggiungere il suo territorio circostante con la costruzione di quartieri dislocati preminentemente a nord della città. Nel 1957 il Consiglio Comunale adotta il Piano Regolatore Generale dell'Ing. Marconi, che regolamenta l'espansione ancora verso nord, verso ovest (Gagliano), insieme ad alcuni brandelli previsti nelle zone di Sala, S. Maria e Catanzaro Lido. La città si inerpicava verso la sua montagna privilegiando tale direttrice rispetto a quella naturalmente più idonea verso il mare e la pianura.

Nascono dunque brandelli di città, convulsamente disposti su un territorio discontinuo, a tratti impervio, solcato da squarci e valli. Si tratta di un sistema periferico, che con grande difficoltà si rapporta al centro: il grande Ponte sulla Fiumarella servirà infatti a congiungere la città al colle di Gagliano. È una costellazione di quartieri che non raggiungerà mai una vera e propria autonomia funzionale continuando a pendolare verso la città antica ormai soffocata dal traffico.

Sono le periferie dei primi piani di edilizia popolare, che hanno fatto da battistrada all'edilizia privata degli anni '60; sono le periferie agricole di vecchi borghi rurali invasi dal disordine degli edifici abusivi; sono le periferie delle costruzioni private rigidamente schierate in tanti alveari.

Negli anni più recenti — a partire dal 1970 — la periferia dilaga occupando quella traiettoria verso il mare, trascurata per lunghi anni (area 167 — piano Vittorini — zona Corvo e Aranceto): si tratta di quartieri di edilizia pubblica destinati alla sola residenza, separati dalle altre funzioni, caratteristica che del resto contraddistingue in genere i quartieri pubblici sia nei grandi che nei piccoli centri.

Sono agglomerati di edifici isolati, distanti tra loro e con i piani-terra privi di qualsiasi destinazione funzionale.

Tali insediamenti si sommano alla già disarticolata maglia della città, consolidando un assetto per nuclei che frantumano via via ogni obiettivo di qualità urbana ancor prima di riuscire a configurarlo.

Ciò enfatizza anzi l'isolamento, la solitudine, la precarietà di pezzi di città irrisolti. Priva di piani, senza regole, senza alcuna forza centripeta, l'edilizia della periferia di Catanzaro esplose dappertutto in forme illegali e connotata da clamorosi scandali strettamente legati all'espansione urbana. Il più recente: quello relativo alla lottizzazione Cassiodoro, nel quartiere di S. Maria. Inoltre l'insabbiamento della variante Vittorini, sul finire degli anni '70, fornisce alibi per un'aggressione ulteriore del territorio: nel giro di pochi mesi sorgono a decine piccole costruzioni che compongono nuovi quartieri. Giovinò è il caso più evidente.

Città di periferie, dunque, continuamente alla ricerca di un elemento riaggregante, in grado di conformare un assetto urbanistico moderno, che però viene continuamente negato dall'assenza di momenti di governo effettivo del territorio, non solo per carenza di pianificazione ma anche per una miopia ricerca del consenso fra diversi strati sociali.

Fatalmente, a trent'anni dal piano dell'ing. Marconi, si ripropone a Catanzaro l'irrisolto rapporto fra centro e periferie. Oggi l'idea di un trasferimento complessivo dal centro storico di funzioni direzionali lungo un «asse attrezzato», ipotizza una città degli uffici — nuova forma di periferia — a metà tra il mito di «Brasilia» e la fredda spazialità dell'EUR.

Catania: una periferia senza servizi
di Franz Faro e Angelo Salemi

Il territorio urbanizzato catanese interessa un'area compresa tra la fascia costiera ed il sistema dei centri pedemontani etnei che storicamente, assieme al capoluogo, costituiscono la trama dell'insediamento alle pendici dell'Etna. Questo modello insediativo, caratterizzato da un'ossatura a maglia larga (3-5 km.) che si diparte a ventaglio dal capoluogo, ha subito profonde modificazioni a partire dagli anni '50, con la progressiva saturazione degli spazi interstiziali e la conseguente perdita di identità dei centri collinari.

L'equilibrato rapporto mare-monte è stato irrimediabilmente perduto a vantaggio di una periferia diffusa e tipizzata per aree funzionali: l'edilizia pubblica, l'edilizia abusiva ad ovest verso la *Piana*, gli insediamenti residenziali unifamigliari lungo la costa e negli spazi interstiziali, l'edilizia condominiale a margine della città e dei centri limitrofi. Lo schematismo di questa prima classificazione rispecchia solo in parte la ricchezza dell'articolazione spaziale e temporale della periferia urbana catanese, a cominciare dalle periferie storiche, a corona del primo impianto camastriano, la cui permanenza nel tessuto antico della città denota la continuità di alcuni tipi tradizionali della cultura edilizia etnea: la casa *solarata*, la doppia schiera a corte centrale, l'opificio artigianale, tutti frammisti ai più tardivi episodi di edilizia piccoloborghese.

Oggi, per questi quartieri popolari si propone il recupero ambientale, ma la fragilità dei tipi e i modesti *standard* residenziali li espongono all'abusivismo strisciante della superfetazione e del cambiamento d'uso.

Variante moderna e recente dell'abusivismo nel tessuto storico è quella dell'isolamento marginale legato alla cultura dell'autocostruzione familiare. Innescato in una politica speculativa su aree agricole incolte o sterili, viene messo in essere un meccanismo originale di generazione dell'intervento edilizio incentrato sull'acquisto rateizzato del terreno (versione popolare del leasing) e sul rispetto volontario di un «catasto parcellare» regolare e molto frazionato, all'interno del quale gli stessi proprietari ritagliano sedi stradali e fissano indici e norme edilizie di attuazione. Un modello di autogestione urbanistica che, nato per sottrarsi al ricatto delle rendite di posizione urbane, oggi costituisce veri e propri insediamenti paralleli alla città (30.000 abitanti a Limeri; 18-20.000 al Pigno), privi di servizi, spazi pubblici e reti tecnologiche adeguate.

Paradosso urbano tipicamente meridionale, essi esprimono la condizione emblematica della periferia moderna, città senza città, ridotta a puro aggregato di tipi edilizi mutuati sia dai tipi della cultura tradizionale (villino isolato unifamigliare ad appartamenti sovrapposti da destinare ai figli), ma anche dalle tipologie dell'edilizia speculativa condominiale.

La periferia sud ha accolto, a partire dal dopoguerra, la maggior parte degli interventi di edilizia residenziale pubblica: dai programmi UNRRA-CASAS alla città satellite di Librino, progettata da Kenzo Tange; vasto serbatoio di compensazione dei conflitti sociali sulla casa degli anni '60, questi quartieri mantengono il carattere di periferia della periferia in cui manca il connettivo urbano proprio perché ogni intervento a scala edilizia, a cominciare dai servizi collettivi (centri sociali di quartiere, spesso esercitazioni di buona architettura, totalmente slegati dal tessuto residenziale) tende a chiudersi in se stesso senza innescare relazioni con l'intorno.

Lungo la direttrice costiera si sviluppa la periferia residenziale unifamigliare che, con una tipologia a villini isolati, ha creato un sistema lineare indefinito, totalmente

privo di servizi. La stessa tipologia, nelle aree collinari, ha assunto invece una morfologia sparsa, addensandosi spesso su impianti stradali preesistenti. Queste periferie, nonostante il carattere «signorile», hanno di fatto compromesso una corretta crescita della città attorno a «nuclei urbani attrezzati» e favorito la disseminazione a lattice, con la conseguenza gravissima di innescare costi di urbanizzazione rilevanti e grave degrado ambientale ed ecologico nel circostante territorio etneo.

Palermo: dal giardino al deserto di Filippo Trifirò

Il tema della periferia a Palermo, nello sviluppo caotico della città dettato dai criteri essenziali della rendita fondiaria, non può essere affrontato che partendo dalla «periferia pubblica», quella fascia insediativa costituita dall'edilizia popolare sovvenzionata degli anni '50 e '60 e dall'edilizia convenzionata dei successivi anni '70, che ha macroscopicamente segnato il disegno urbanistico della città. L'espansione dell'intervento pubblico lungo le direttrici nord (Villaggio Ruffini e Zen I intervento), ovest (Borgo Nuovo, Cep.), sud (Settecannoli e Sperone), sud-ovest (S. Rosalia, Medaglie d'Oro), molto al di là dei limiti dell'edificato dei diversi periodi, ha creato le condizioni socio-economiche di marginalità caratterizzanti la «periferia». Le recenti espansioni degli insediamenti di edilizia sovvenzionata (Zen II intervento) hanno rimarcato ancora le errate valutazioni economiche degli interventi precedenti, ed hanno ulteriormente arricchito il già notevole bagaglio di risultati negativi: perseguendo una strategia di intervento ancor più carente, se possibile, in servizi e in urbanizzazioni primarie.

In un periodo di altissima tensione abitativa, dovuta essenzialmente al progressivo e inarrestabile degrado del centro storico e, in misura seppur minore, all'espansione della città — unica tra le grandi città italiane a mantenere anche negli anni '80 le caratteristiche di polo di attrazione dalle campagne e dai centri montani, in profonda crisi economica ed occupazionale — la programmazione e la realizzazione degli interventi di edilizia popolare non sono state in grado spesso di consegnare alloggi funzionali agli assegnatari; ed hanno così permesso nel tempo l'invasione delle strutture non ancora agibili da parte di famiglie abusive, senza poi provvedere agli interventi tampone per creare almeno parziali condizioni di vita civile.

I fattori di marginalità estrema della periferia pubblica palermitana sono così cresciuti sino a raggiungere una vasta eco anche nell'opinione pubblica nazionale, divenendo oggetto di «intervento straordinario dello Stato»: il «Decreto Goria», per altro non ancora operante.

Eppure accanto a queste periferie, sorgono spesso, e soprattutto nelle direttrici nord e ovest, le periferie con caratteristiche edilizie di pregio: i *residences* in villa, le abitazioni unifamiliari di alto pregio, contese e ambite, spesso a contatto di gomito con le periferie pubbliche e soprattutto con gli insediamenti di edilizia convenzionata che, fuori da ogni logica e schema, hanno riempito i vuoti urbani tra il centro e l'edilizia pubblica, tra questi e la periferia dei villini.

La periferia residenziale dei villini ha ricevuto una accelerazione realizzativa sull'onda dell'approvazione della L.R. n. 71/1978, attraverso la quale venivano abbattuti i valori della densità edilizia nelle aree di verde agricolo (gli indici venivano ridotti da 0,20 mc/mq a 0,03mc/mq). Carentissima in servizi essenziali, e spesso in caratteri architettonici e funzionali, preda di follie progettuali, per un certo tempo abbandonata dal mercato, essa ha da qualche anno beneficiato di processi di valoriz-

zazione attuati con iniziative condominiali fra più lotti adiacenti. Le vendite di lotti con le sole strutture portanti, sorte solo per ottenere la licenza nel periodo di transizione della legge, hanno permesso recentemente di qualificare sulla fascia alta del mercato alcune aree che sono acquistate da più soggetti con l'ottica di accorpate servizi privati per più insediamenti, senza ricorrere all'intervento pubblico.

La vecchia periferia degli anni '60, invece, la periferia della speculazione privata, la periferia della palazzina, è ormai divenuta il vero centro residenziale borghese della città, che fin dai primi anni del '900 aveva privilegiato l'espansione a nord, con la nascita di via Libertà.

Se quindi l'edilizia della speculazione privata degli anni '60 non è più periferia, non altrettanto può dirsi dell'edificato speculativo semi-privato degli anni '70 e '80. L'edilizia convenzionata a Palermo ha consentito di dilazionare nel tempo la crisi del settore edilizio registrata a livello nazionale agli inizi degli anni '80, permettendo all'economia cittadina, così radicalmente fondata sul settore delle costruzioni, di attenuare un impatto negativo che l'avrebbe fortemente segnata.

Con l'edilizia convenzionata, e la conseguente richiesta di aree libere al di fuori dei piani di zona da tempo esauriti, si è completata l'opera di cementificazione di vaste aree destinate a verde agricolo, spesso localizzate a ridosso dei vecchi borghi rurali (da Pallavicino a nord a S. Maria di Gesù e Borgo Molara a sud-ovest). La bassa qualità architettonica e urbanistica della nuova edificazione ha contribuito a render ancor più drammatiche anche nel borgo le condizioni di vita, attuando un'opera di colonizzazione in negativo che ne ha stravolto economia e ritmi di vita.

Se si dovesse in chiusura indicare un simbolo della periferia contemporanea palermitana la scelta cadrebbe però sugli spazi abbandonati: quei luoghi di terra ibridi, terre di nessuno, che non sono città e non sono campagna, che non sono privati e non sono pubblici, sono i testimoni del cambiamento di cultura di una città che proprio nelle sue aree periferiche nel passato costruiva, e salvaguardava, gli spazi della qualità. Quando dalla Piana dei Colli al più antico vissuto arabo-normanno del parco della Cuba e di Maredolce, la città periferica era terra di spazi pensati come attrezzature per lo svago e il tempo libero.

Si ringraziano gli autori delle fotografie pubblicate dell'insero: Alessandro Balducci (foto 28), Carlo Bertelli (25, 34), Mauro Centi (30), Michele Cirillo (22, 27), Paolo Di Stefano (1, 9, 32), Paolo Fareri (15), Vincenzo Fazio (6, 21, 24), Riccardo Gambaggiani (10), Sergio Graziosi (18), Daniele Rallo (7, 14, 17, 19), Angelo Salemi (13, 16, 23), Roberto Trifirò (2, 20, 26, 29), Collettivo Ricerca di Catanzaro (5, 12, 31), Archivio Ance di Roma (4, 11, 35) e Comune di Bologna (3, 8, 33).



I. LA PERIFERIA DALL'ALTO

1. *Napoli*. La città contemporanea, la periferia, si mostra dall'alto come una immensa costruzione edilizia, luogo di un continuo straripamento di linguaggi diversi, trionfo dell'indifferenziato, di una molteplicità di oggetti edilizi che con sorprendente rapidità spuntano negli spazi «liberi»: la periferia delle varie città italiane costituisce in essenza una unica grande indistinguibile entità.

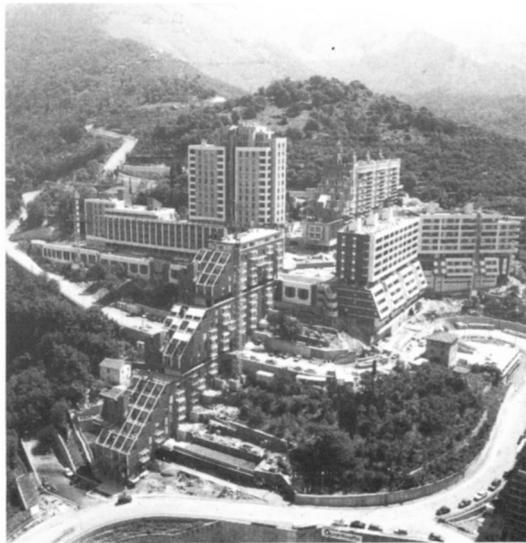
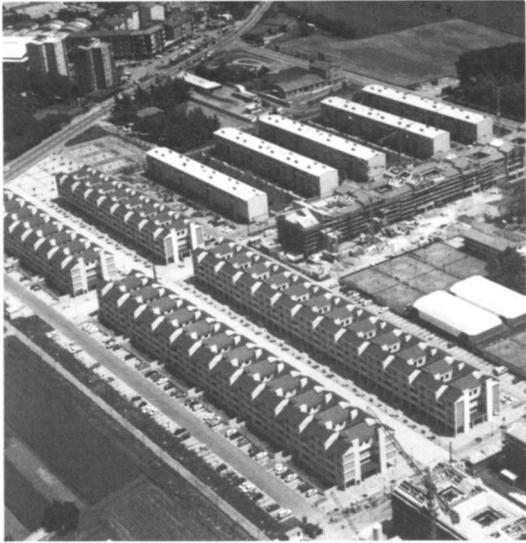


2-4. *Palermo, Bologna, Perugia.* Dalla visione dall'alto anche per un occhio esperto risulta difficile riconoscere le città rappresentate nelle fotografie. Le modalità di espansione della città contemporanea si materializzano in una forma omologa. La caratteristica prima è il suo essere molteplice, priva di un ordine riconoscibile, di un luogo centrale, indistinta; la seconda, quella di essere continuamente *costruttiva*, costretta ad allargarsi e a trasformarsi in una struttura sempre più complessa e superficiale.



II. ACCOSTAMENTI INDIFFERENTI

5-7. *Catanzaro, Roma, Mestre*. Uno dei principali elementi di omologia della periferia è dato dal suo essere luogo di accostamenti indifferenti di «discorsi» tipologici e funzionali completamente diversi. Qui ogni inquadratura, appena un po' larga, ne mostra la compresenza: la periferia è il luogo dove si evidenziano i confini dell'assenza di un linguaggio architettonico condiviso; il luogo in cui confinano i pezzi dell'esplosione della molteplicità edilizia contemporanea.



III. LA PERIFERIA PUBBLICA

8-10. *Bologna, Napoli, Genova.* Se si restringe il campo di osservazione però, seguendo le strade, i caratteri tipologici, si possono riconoscere nella periferia delle «zone». La più evidente, anche per le dimensioni dell'edificato, è costituita dalla periferia realizzata dal piano pubblico. Ma allo stesso tempo, anche questa costituisce nel suo genere un elemento tipologicamente omologo, inattribuibile a questa o a quella città.



IV. LA PERIFERIA ABUSIVA

11-13. *Roma, Catanzaro, Catania.* Un'altra «zona periferica», e in questo caso elemento quantitativamente rilevante della periferia della città contemporanea meridionale o di alcune città centrali, come Roma, è costituita dalle agglomerazioni abusive. Ma anche l'insediamento abusivo centro-meridionale costituisce un modello insediativo così forte da rendere impossibile qualsiasi caratterizzazione locale: dalle fotografie degli insediamenti abusivi chi saprebbe riconoscere la città di appartenenza?



V. LA PERIFERIA MONO-BIFAMILIARE

14-16. *Mestre, Milano, Catania*. Altre "zone" possono essere isolate nella città periferica; le zone dell'edilizia agevolata, quelle dell'espansione degli anni '50 e '60, la periferia terziaria, quella industriale, la periferia dell'edilizia mono-bifamiliare, ecc. Ognuna di esse è rappresentata nelle diverse città; le differenze che esistono non sono tipologiche, ma piuttosto compositive: esse sono determinate cioè dal peso che le diverse tipologie assumono nelle varie periferie e dal livello di «servizi» di cui godono.



VI. LA PERIFERIA VIARIA

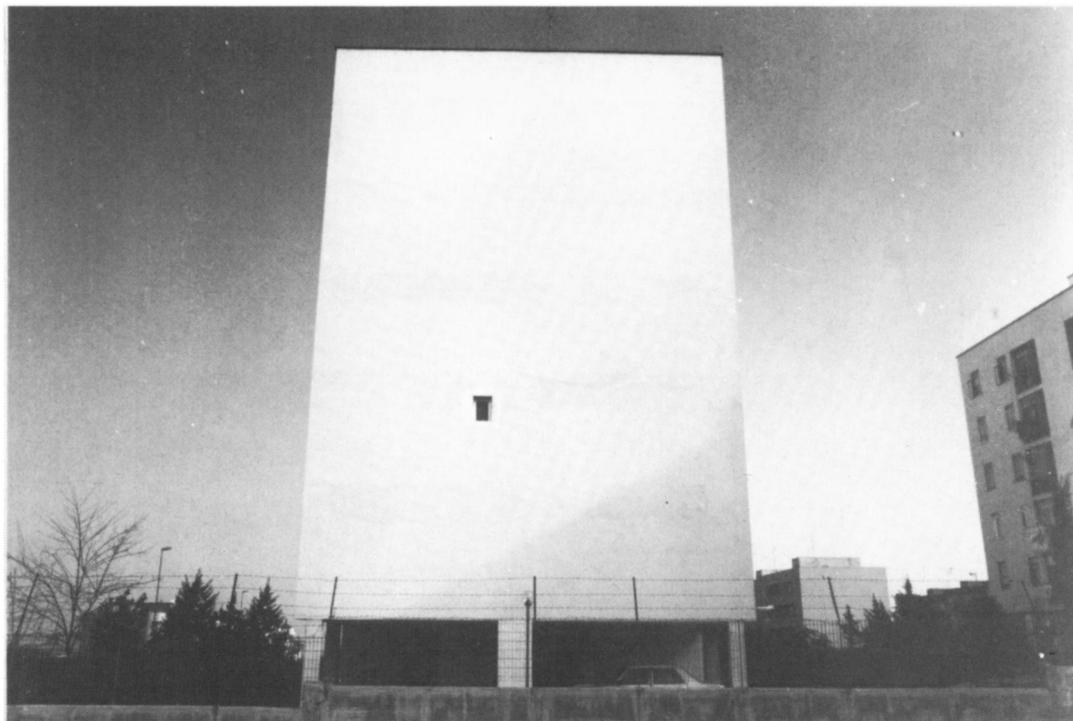
17-19. *Mestre, Milano, Porto Marghera*. Se l'edificazione abusiva costituisce un carattere attribuibile alla città centro-meridionale, la periferia produttiva e viaria occupa un peso decisamente superiore nella città centro-settentrionale, tanto da rappresentare ormai, nella frangia esterna della città e lungo gli assi di scorrimento, il luogo di un nuovo vivere territoriale automobilizzato, fatto di ipermercati, centri direzionali, hotel e residence attrezzatissimi, discoteche, piccole e medie industrie, dove il rapporto tra centro e periferia viene superato nell'indifferenza verso il *centro* della città.



VII. CONFINI

20-21. *Palermo, Roma.* Oltre ad essere costituita da molteplici parti riconoscibili e indifferentemente giustapposte, la periferia mantiene alcuni elementi specifici attraverso i quali la si percepisce e riconosce. Essa è sempre un luogo «ibrido» e contraddittorio, estraniante, un «non luogo» in cui si mostra il confine in movimento tra città e campagna; è la costruzione della città nella campagna, il luogo della cesura, che allo stesso tempo è margine. Così la periferia è segnata dalle identità estranianti della città e della campagna.





VIII. MURI CHIUSI, TRALICCI..

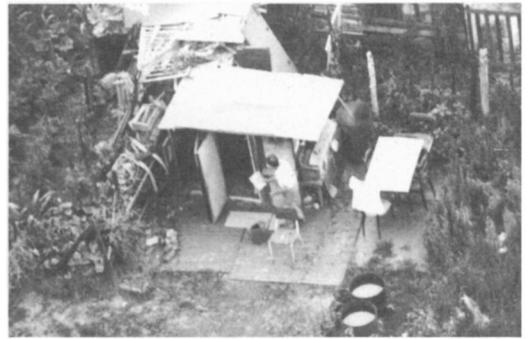
22-24. *Bari, Catania, Roma.* Le tipologie costruttive della città centrale vengono inutilmente riproposte nelle zone periferiche: i nuovi edifici mostrano inutili muri ciechi da edilizia di completamento che si affacciano sulla campagna, nei quali gli abitanti aprono varchi abusivi alla contraddizione progettuale. I segni di una rapida e disordinata conquista edilizia del territorio non urbano si mostrano nella ingombrante presenza dei tralicci dell'alta tensione, o nell'assorbimento di resti di edilizia rurale. Ma ciò che più evidenzia il senso di estraniamento che si vive in periferia, in particolare nei grandi insediamenti, è dato dal contrasto tra l'intensità dell'edificato e l'assenza di gente e di vita; quasi come se quelle case non fossero abitate.





IX. TERRA DI NESSUNO

25-28. *Genova, Palermo, Bari, Milano.* La terra, lo spazio residuo tra gli edifici, diventa luogo di usi marginali o di abbandono. Le periferie delle città italiane sono segnate da orti urbani, da discariche, da luoghi abbandonati, da campagna non coltivata, da recinti e cancellate, da fili spinati che separano e difendono l'interno dall'esterno. Questi interstizi di terra non definiti, compromessi senza destinazione, contribuiscono alla percezione della periferia come ripostiglio di ciò che non si può o non si deve mostrare nella città centrale.







X. SERVIZI E NESSI

29-31. *Palermo, Roma, Catanzaro*. Gli elementi di interconnessione, i livelli dei servizi e della cura degli spazi non edificati costituiscono uno dei nodi principali della periferia contemporanea, e in particolare di quella meridionale. Molto spesso, queste terre segnano proprio l'assenza di un intervento pubblico in grado di riconnettere la città, o almeno di riconnetterla «felicitemente». Proprio la qualità dell'intervento pubblico sugli aspetti in qualche modo esterni alla residenza, sul «contesto urbano» in cui si inserisce l'edificato, costituisce l'elemento di differenziazione più marcata tra le diverse parti di periferia e tra le diverse periferie italiane.



XI. STRADE

32-35. *Napoli, Bologna, Genova, Roma.* La periferia, infine, è il luogo del «passaggio»: svincoli autostradali, raccordi anulari, passi e sovrappassi, arterie di scorrimento extra-urbano e grandi strade confinano con i nuovi insediamenti. Sono le strade che in gran parte consumano e trapassano il Territorio e che servono per andare altrove, più che per fermarsi in periferia.