

Cities between Integration and Disintegration; Opportunities and Challenges

Interpretare la rottura del modello urbano: tre casi italiani

by Patrizia Gabellini

Apertura: il punto di vista

Data la vastità delle questioni implicate dal tema scelto è necessario individuare un taglio e dichiarare il punto di vista.

Intendo riferirmi alla rottura dei modelli che in Europa hanno caratterizzato lo scenario insediativo, ai processi di disintegrazione che, investendo lo spazio urbano millenario, hanno generato una nuova città contemporanea e la moltiplicazione delle forme fisiche e degli stili di vita che vi si accompagnano, rendendo sempre più difficile riconoscere i confini tra città e campagna, dinamiche che differenzino sostanzialmente le aree metropolitane dalle città, le città dai piccoli centri e nuclei urbani. Ma di questa generale condizione intendo sottolineare la natura "granulosa", cioè la persistenza o il ricrearsi di episodi insediativi, di grana variabile, che hanno loro proprie prerogative fisiche e sociali e che richiedono, oltre alla capacità di osservazione e interpretazione, anche quella di costruire strumenti di intervento e prodotti tecnici ad hoc.

Tratterò di una regione urbana (Milano), di una città medio-grande del nord Italia (Bologna), di una piccola città dell'Italia centrale (Jesi). Attraverso i tre differenti casi italiani¹ porrò l'attenzione su alcune opportunità di lavoro, teoriche e tecniche, che si aprono per l'urbanista e il planner. Milano con un anomalo piano strategico provinciale e Bologna con un piano strutturale hanno posto il tema della città plurale; Jesi, con un'operazione urbanistica e strategica insieme, quello dei processi di integrazione territoriale e della loro sostenibilità ambientale.

In ciascun paese europeo il problema della disintegrazione ha assunto propri connotati ed è stato interpretato e trattato in modi particolari, benché non sostanzialmente dissimili (anche per il ruolo svolto dall'Unione europea con la costruzione di scenari spaziali, la promozione e il finanziamento di programmi di intervento alla scala urbana e regionale).

In Italia, i fenomeni che qui interessano sono stati riconosciuti da esperti, amministratori e politici: dai primi con approfondimenti sulle forme della disintegrazione (nel territorio, nell'economia, nella società, nel sistema politico); dai secondi con attenzione ai problemi di coesistenza e governo dei conflitti. Benché siano stati precocemente colti i segnali del cambiamento in atto, la costruzione e applicazione di nuovi strumenti urbanistici e politiche urbane, adeguati per affrontare le questioni generate dalle diverse condizioni territoriali, è proceduta con lentezza, in maniera discontinua e in assenza di un quadro nazionale. Ad una prima fase che ha occupato grossomodo tutti gli anni ottanta, caratterizzata dallo smantellamento dell'apparato legislativo vigente e dalla sperimentazione di nuove modalità di intervento nelle città (periodo contraddistinto in tutta Europa dal successo del progetto urbano), è seguita una fase di costruzione di nuove regole per il governo del territorio che non ha ancora interessato tutte le Regioni italiane e ha creato sensibili differenze; così che in Lombardia, Emilia Romagna e Marche, le tre regioni cui si riferiscono i tre casi considerati, il lavoro dell'urbanista e del planner avviene entro cornici giuridiche e procedurali diverse.

¹ Sono tre casi sui quali stanno lavorando ricercatori del Dipartimento di architettura e pianificazione del Politecnico di Milano, in virtù di convenzioni stipulate con le amministrazioni locali: la Provincia di Milano, il Comune di Bologna e quello di Jesi. Responsabili delle convenzioni sono i professori Alessandro Balducci (Milano), Patrizia Gabellini (Bologna), Patrizia Gabellini e Alessandro Balducci (Jesi).

Città di città: l'abitabilità

“Città di città” è locuzione che si trova sia nel piano strategico della provincia di Milano sia nel piano strutturale del comune di Bologna. E' un modo sintetico e allusivo per esprimere la compresenza condizioni abitative molto diverse che coinvolgono differenti popolazioni, l'accostamento di forme urbane variamente funzionanti, più o meno complesse, introverse ed estroverse, inserite in reti lunghe e corte. Per le quali si richiedono altrettante strategie.

Il grado di concentrazione e di rarefazione insediativa, quindi la presenza di ambienti naturali e di aree coltivate estese piuttosto che la completa artificializzazione; il livello di specializzazione produttiva, quindi la ripetizione di manufatti simili piuttosto che l'eterogeneità; una diversa densità di infrastrutture, il loro rango e la loro specie, quindi il differente grado di segmentazione del territorio e la presenza o meno di barriere; diverse origini, diversi impianti e stati di conservazione dei manufatti, quindi accostamento di districts e di enclaves, di segni della storia sociale e segni dell'innovazione;... sono alcuni degli aspetti che possono descrivere quell'arcipelago eclettico che è diventato il territorio europeo contemporaneo.

Ma non solo le dotazioni di beni territoriali e la loro composizione stabiliscono differenze. Il livello delle prestazioni è altrettanto importante nel segnare partizioni. Le prestazioni fisiche e funzionali (leggibilità, accessibilità, percorribilità, temporalità) e le prestazioni che non hanno a che fare con il valore d'uso del territorio, ma piuttosto con l'identificazione e l'appartenenza (aspetti che coinvolgono la memoria, la percezione e il significato attribuito ai luoghi) si riflettono sulle genti che abitano, sulle forme di organizzazione e sulle relazioni sociali.

Dopo almeno due decenni dominati dal richiamo alla competizione urbana e territoriale, la quale ha centrato l'attenzione sui gangli funzionali del territorio, ricompare il tema dell'abitabilità che sposta l'attenzione sul rapporto tra spazio e società e sui luoghi e modi nei quali questo rapporto si realizza. L'abitabilità del territorio in tutte le sue componenti è considerata una condizione per attirare imprese innovative, popolazioni e capitale umano qualificato -in particolare giovani-, per favorire la capacità creativa e la coesione sociale.

Se il tema della competizione ha portato a ragionare sulle nuove gerarchie tra le città del mondo, considerando le città (capitali e non) come entità unitarie in una rete globale astratta, l'abitabilità avvicina ai luoghi e alla loro irriducibile dinamica interna, alle pratiche sociali che le ragioni funzionali non riescono più a spiegare completamente. Questo spostamento del punto di vista porta a leggere con interesse l'arcipelago di forme insediative che già ospitano o che possono ospitare nuove coesistenze tra popolazioni diverse, siano esse stabili o temporanee, native o immigrate, popolazioni portatrici di domande ed esigenze diverse, ma anche di possibili risposte inedite. In questa prospettiva la disintegrazione della città appare come moltiplicazione di urbanità e di opportunità proprie della condizione urbana, generatrice di una nuova abitabilità.

A Milano come a Bologna il tema è, infatti, quello dell'abitare la città di città.

Le dieci città + una della regione urbana milanese

La pianificazione strategica, volontaria e informale, da alcuni anni gode in Italia di particolare fortuna, in quanto sembra soddisfare la necessità di avere quadri di senso per una miriade di iniziative che non trovano altrimenti composizione, anche per le difficoltà in cui si trova la tradizionale pianificazione urbanistica generale. Così, ai primi piani strategici per aree metropolitane (Torino, Firenze, Genova, Venezia) se ne sono aggiunti altri per città medie, distribuite in tutto il paese (La Spezia, Trento, Barletta, Pesaro, Verona, Bolzano, Jesi, Piacenza). E l'elenco continua ad allungarsi.

«La carente qualità della vita, la mediocre qualità ambientale e l'assenza di un contesto sociale coeso e solidale, rappresentano un sensibile punto di debolezza per l'area metropolitana milanese: limitandone la forza attrattiva e competitiva, rischiano di compromettere le prospettive di sviluppo futuro» (così – a p.13- il Documento strategico “*La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese*” del 2006 motiva l'operazione nella quale si è impegnata la Provincia di Milano). «Questo progetto si propone di produrre una visione capace di orientare le politiche della Provincia e dei Comuni, ma anche di offrire un'occasione per mettere in rete progetti promossi da una pluralità di attori e per avviare operativamente un insieme di nuove azioni» (idem, p.33).

Il piano strategico interessa un territorio di 1.980 kmq, urbanizzati per il 37,7%, abitato da 3.775.000 abitanti che hanno relazioni quotidiane con altre province: Lodi, Pavia, Varese, Lecco, Como e Bergamo nella regione Lombardia, Novara in Piemonte e Piacenza in Emilia Romagna. Si tratta di una dimensione territoriale che il concetto di area metropolitana non descrive più in maniera adeguata, perciò si è coniata un'altra locuzione: “regione urbana milanese”.

E' stata scelta la prospettiva dell'abitabilità (intesa come: abitare la casa; muoversi e respirare; condividere spazi; fare e fruire cultura; promuovere un nuovo welfare locale; innovare e fare impresa) per dare una cornice alle proposte che un bando, appositamente predisposto, ha sollecitato. Il ricorso al bando costituisce un elemento distintivo dell'iniziativa, un modo caratteristico per conoscere più a fondo il territorio uscendo dai circuiti specialistici, per capire e far vedere, per sensibilizzare i possibili soggetti attuatori e mobilitare le energie. I circa 400 progetti pervenuti, ora al vaglio, dimostrano la latitudine e la fertilità dell'approccio ma, soprattutto, la gamma variegata e interconnessa di politiche necessarie per l'abitabilità.

Il Documento strategico ha offerto come orientamento la descrizione delle diverse città che formano la regione urbana milanese.

Le dinamiche del territorio milanese hanno sempre goduto di grande attenzione presso osservatori e studiosi. Ed è stata una ricerca commissionata all'inizio degli anni novanta dall'Associazione interessi metropolitani - AIM-, pubblicata col titolo *Il territorio che cambia*, a cogliere i grandi cambiamenti in atto e, attraverso letture multiple dei fenomeni urbani, a costruire una nuova immagine. Altri lavori sono seguiti sulle orme di quello studio inaugurale e il piano strategico in costruzione ne raccoglie e sviluppa l'eredità.

Le 7+3+1 città, che una pluralità di criteri porta a riconoscere come ambienti «differenziati per forme insediative, paesaggi, caratteristiche del modello locale di sviluppo e delle forme dell'organizzazione sociale ... in parte... risultato dell'interazione tra i processi di diffusione dell'urbanizzato e i caratteri storico-topografici del territorio; ... arene strutturate e costruzioni materiali definite che offrono occasioni per l'azione di una varietà di soggetti... campo privilegiato per molte politiche dell'abitabilità» (p.84) sono solo strumentalmente riconducibili ai confini dei 195 comuni. Al cuore urbano, in gran parte coincidente col comune capoluogo, si aggiungono due famiglie di città: la prima costituita dalle 7 che strutturano il territorio della nuova provincia di Milano, la seconda costituita dalle 3 della nuova provincia di Monza e Brianza. Per ciascuna città il piano offre una descrizione sintetica, una prefigurazione di scenari e tendenze in atto, un'immagine progettuale, allo scopo di costruire una «piattaforma per progetti e politiche dell'abitabilità». Le 7 città, per quel che riguarda l'intenzione progettuale, sono così presentate: il Sud-ovest, delle acque e della salute; il Magentino e Abbiatense, città del fiume Ticino; il Nord-ovest, città dell'innovazione sostenibile; l'Alto milanese, piattaforma della produzione, della logistica e della conoscenza; il Nord Milano, cerniera della regione urbana; il Sud est, un “affaccio a mare” sulla pianura irrigua; l'Adda Martesana, città di infrastrutture sostenibili e risorse strategiche. Le altre 3 città: il

Vimercatese, un territorio di qualità per la nuova economia della conoscenza; Monza e la Brianza collinare, nodo del policentrismo brianzolo; la Brianza occidentale multipolare che costruisce ambiente e paesaggio. La città di Milano si propone come cuore della regione urbana e nodo di una rete globale di città.

Le sette città di Bologna

E' "Città di città" anche un territorio comunale relativamente compatto e pianificato con continuità come quello di Bologna: circa 375.000 abitanti risiedono su un territorio di 14.000 ettari.

Bologna sta elaborando il suo primo piano strutturale comunale, una delle tre componenti che formano il nuovo piano regolatore previsto dalla recente legge urbanistica dell'Emilia-Romagna (la n.20 del 2000). Al piano strutturale la legge regionale affida il compito di delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo dell'intero territorio comunale, di tutelarne l'integrità fisica e ambientale oltre che l'identità culturale.

Attraverso un articolato percorso di lettura sfociato nel *Quadro conoscitivo* (giugno 2005) e un ampio processo di verifica interattoriale e interistituzionale concluso con il *Documento preliminare* del Piano strutturale (dicembre 2005), è stata progressivamente enucleata la natura plurima delle forme di urbanità che oggi contraddistinguono Bologna. "Bologna città di città" e "Bologna città metropolitana" sono le immagini con le quali si è comunicata questa fondamentale interpretazione della città contemporanea.

Nel lavoro, ancora in corso, di definizione del Piano strutturale quelle immagini ancora vaghe sono state tradotte e riferite a precise parti, emergenti rispetto al resto del territorio per la concentrazione di progetti, politiche e azioni in esse previste, parti alla cui trasformazione è affidata la ristrutturazione del capoluogo e dell'area metropolitana. "Le 7 città di Bologna" sono figure che intendono rendere percepibili differenze già presenti e "far vedere" strategie che orientano progetti e politiche diversamente declinati nello spazio, nel tempo e negli attori. Le 7 Città, incardinate le une nelle altre, ma distinguibili per storie, caratteri esistenti e strategie future, identificano altrettante catene di spazi dove dominano alcune popolazioni e pratiche sociali, dove cambia il modo di abitare. In queste differenze si riconosce la ricchezza della città grande contemporanea e nella loro valorizzazione si misura l'utilità di un piano strutturale che non coinvolge in maniera uniforme il territorio, ma concentra e diversifica gli interventi.

Come a Milano, anche a Bologna si possono riconoscere delle "famiglie" di città: 1+ 4+ 2, ma anche 3+4. Nel primo caso, isolando una città internazionale (la città della Ferrovia), dalle 4 città metropolitane (della Tangenziale, del Reno, del Savena, della Collina), e dalle 2 città-città (Via Emilia ovest e Via Emilia est). Nel secondo caso, sottolineando l'unicità di 3 città (Ferrovia, Tangenziale, Reno) e la specularità delle altre 4 (le due città dei fiumi Reno e Savena e le due città della Via Emilia). In apparenza un gioco, ma in realtà un modo per indicare i criteri di distinzione: nel primo caso l'attenzione è al rango della città, alle popolazioni e agli attori, anche istituzionali, coinvolti nelle trasformazioni; nel secondo ai caratteri insediativi e al tipo di problema da affrontare. Infatti, come a Milano, descrizione e immagine progettuale sono il frutto di più criteri. Ma diversamente da Milano (anche perché si tratta di un piano strutturale comunale e non di un piano strategico) i profili delle 7 città hanno una precisa base fisica, rinviano a operazioni urbanistiche delle quali è parzialmente possibile prefigurare l'esito spaziale.

Con "Città della ferrovia" si identifica la catena degli spazi urbani (stazione, aeroporto, fiera, business center) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. E' la città che nei prossimi anni ospiterà le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bologna, separate dal fascio ferroviario. E' la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Piano strutturale cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.

Con "Città della Tangenziale" si identifica la sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera a nord della città, ne soffrono tutti gli inconvenienti e che possono recuperare abitabilità

solo attraverso un sistema di connessioni (svincoli, parcheggi di interscambio, strade di penetrazione e attraversamenti ciclo-pedonali) e di spazi aperti da caratterizzare come varchi e spine verdi qualora la tangenziale agisca da cerniera o come fasce di mitigazione e cunei agricoli qualora mantenga il carattere di limite. L'inclusione progressiva della grande barriera avviene con la moltiplicazione dei luoghi direttamente connessi, luoghi di nuova urbanizzazione e luoghi da riqualificare che, nel loro insieme, rappresentano la gamma degli usi e delle pratiche metropolitane. Con "Città della collina" si intende affermare una nuova identità per una parte della città metropolitana che ha subito un processo di progressiva privatizzazione e riduzione degli usi (quasi solo residenza d'élite), rompere i tabù (collina da tenere così come è ora) e individuare un nuovo "statuto dell'abitabilità". Quindi: ricostruzione di un sistema di connessioni (corridoi, sentieri, parcheggi) per la fruizione pubblica, individuazione di luoghi da progettare per creare un "mosaico" di contesti ecologici, agricoli e periurbani disponibili a diverse forme di abitabilità.

Con "Città del Reno" si riconosce il paesaggio del fiume che corre a ovest della città come legante di una città metropolitana discontinua, costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, una città da riconoscere in quanto tale e da riqualificare lavorando prevalentemente sulle connessioni trasversali, pedonali e ciclabili, sui nuclei di centralità dei quartieri esistenti, sulle relazioni con le "città forti" (Ferrovia e Tangenziale).

Con "Città del Savena" si riprende il tema del doppio parco fluviale (a est come a ovest) ormai radicato nell'urbanistica bolognese, spostando però l'accento sul "pieno" del parco, facendo emergere la differenza che contraddistingue l'ambiente del Savena da quello del Reno, quindi il diverso ruolo che possono giocare gli spazi aperti nei due differenti contesti. A est, la nuova strada Lungo Savena, l'alta velocità, le aree di nuova urbanizzazione nel comune di Bologna e nei comuni contermini, configurano una vera e propria nuova città metropolitana, dove si susseguono aggregati residenziali e produttivi di qualità e poli funzionali, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non. Le due "Città della Via Emilia" riportano l'attenzione sul centro storico, indicando nella ristrutturazione della strada-madre (possibile con l'attivazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico) la condizione per il recupero dell'abitabilità e la creazione di nuove centralità. La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre nel contempo lo spaccato delle trasformazioni più contraddittorie (inquinamento, sacche di degrado fisico, concentrazione di popolazioni immigrate). Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. La metrotramvia a ovest e la filovia a est, con la loro esigenza di spazio (corsie vincolate) renderanno necessaria la riprogettazione fisica e funzionale della direttrice e lo spostamento del traffico automobilistico: occasioni storiche per avviare un processo di riqualificazione diffusa lungo tutta la fascia urbana e per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo.

Un parco di attività nella valle dell'Esino

Diverso è il caso di Jesi dove il tema potrebbe essere ricondotto, frettolosamente, a quello della "città diffusa" (forma insediativa comune a molte valli fluviali, italiane ed europee), ma che presenta invece una crescita dell'urbanizzato per piastre anziché per molecole.

In questa parte centrale della regione Marche le città mantengono ancora una loro figura, ma questa si allunga e deforma per la formazione di consistenti addizioni insediative (aree industriali, piattaforme logistiche e della mobilità) che occupano decine di ettari ciascuna determinando caratteristiche continuità territoriali. Nella valle del fiume Esino, attraversata dalla superstrada e dalla ferrovia Ancona-Roma, Fabriano (nell'alta valle), Jesi e Chiaravalle (nella parte mediana), Falconara e Ancona (sul mare) costituiscono entità urbane riconoscibili, anche se ormai profondamente integrate nei processi economici, interessate da relazioni giornaliere di una popolazione complessiva che si aggira sui 300.000 abitanti non solo della valle, ma anche dei numerosi centri collinari e della costa. Un territorio che può essere di 1000 kmq (i confini non sono dati, ma presunti in base alla "comunità di dialogo" che si sta formando) e che, per le attività ospitate, è nodo di reti nazionali e internazionali, est europee in primo luogo.

Il Comune di Jesi ha giocato un ruolo fondamentale nell'avvio di un'operazione che ha progressivamente coinvolto questo territorio (si veda per questo il numero 128 della rivista

Urbanistica, 2005, anche sul sito di Planum <http://www.planum.net/journals/documents/urbanistica/128.zip>.

L'Amministrazione comunale ha deciso di costruire insieme al nuovo piano regolatore anche un piano strategico e di avviare contemporaneamente il processo di Agenda 21, trattando entro un unico processo decisionale, progetti, politiche e azioni, solitamente separati. Tra i primi atti del lavoro avviato nel settembre 2003 si trova una ricognizione, operata congiuntamente dai gruppi di lavoro del piano urbanistico e del piano strategico, dei documenti inerenti alla decisione di trasferire sul territorio comunale di Jesi, in prossimità dell'interporto Marche, lo scalo merci ferroviario ora insediato nel comune di Falconara (decisione suggellata da un'intesa quadro del 2002 tra lo Stato e la Regione Marche). Si cominciò allora a osservare trasformazioni che mettevano in discussione l'immagine ancora persistente di Jesi come "piccola città composta", immagine che aveva alimentato negli anni ottanta l'elaborazione del precedente piano regolatore. L'arrivo dell'interporto e poi dello scalo merci, il consistente ampliamento della zona industriale, la crescita del vicino aeroporto di Falconara con la sua nuova stazione del servizio ferroviario metropolitano, la moltiplicazione delle grandi strutture commerciali e sportive, l'insediamento dei centri direzionali di alcune banche, l'infittimento del traffico di persone e merci sulla superstrada, la forte tensione abitativa apparvero subito fenomeni tipici del "capitalismo molecolare territoriale" che Aldo Bonomi (noto studioso dei distretti industriali italiani) riconosce nella città-regione di Ancona come in quelle di Milano e Bologna. Questa diffusione di funzioni pregiate, questa "ragmatela del valore" decreta il pieno inserimento di Jesi nel processo di trasformazione dell'Italia centrale e, più in particolare, del corridoio che collega l'Adriatico col Tirreno, ma pone anche una serie di rilevanti problemi ambientali dovuti all'erosione di ampie aree agricole pregiate, all'occupazione di ambienti fluviali e collinari interessati da esondazioni e dissesti, all'alterazione di paesaggi storici contrassegnati da centri, manufatti e culture materiali molto delicati.

Il Piano idea, approvato dal Consiglio comunale nel marzo 2005, ha costruito la cornice struttural-strategica per le scelte urbanistiche del nuovo piano regolatore adottato il 28 luglio 2006, e lo ha fatto di concerto col Piano strategico (approvato nel luglio 2004). Piano idea e Piano strategico hanno condiviso l'immagine di Jesi come città capoluogo della Vallesina e, richiamando la necessità di un "cantiere progettuale per il corridoio vallivo dell'Esino" indicata dal Piano territoriale della regione Marche alla fine degli anni novanta, hanno creato le premesse per un'operazione estesa all'area vasta.

Si è potuta così cogliere l'occasione offerta dall'iniziativa del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, denominata "Progetto sistema-Complessità territoriali", avente lo scopo di favorire in 11 "contesti-bersaglio" del centro-nord il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città. Il Comune di Jesi, infatti, è stato individuato come capofila per l'area dell'Esino compresa nella direttrice Marche-Umbria, che rappresenta – secondo il Ministero – la principale cerniera di interscambio tra il sistema costiero adriatico e quello di penetrazione verso l'Appennino, dove si trova la più alta concentrazione di nodi d'interscambio e reti infrastrutturali di rilevanza regionale e nazionale. Per questo territorio di connessione, il "Corridoio dell'Esino", il Ministero ha indicato come rilevante l'integrazione delle politiche territoriali.

Il programma esecutivo del Progetto sistema Corridoio Esino, approvato nel febbraio 2005, individua la necessità di mettere in campo una strategia di sviluppo che possa trattare le molteplici dimensioni critiche di questo territorio senza rinunciare alla valorizzazione degli ingenti patrimoni locali. Gli obiettivi specifici sono:

- riaggregare, adeguare e integrare il quadro conoscitivo, con riferimento a: profilo, prestazioni, impatti e compatibilità delle infrastrutture esistenti e di progetto; valori e criticità ambientali; opportunità, nodi problematici, performance e scenari di sviluppo del sistema economico-produttivo locale;
- definire un portafoglio progettuale di qualità, uscendo da logiche settoriali per costruire un quadro di interventi fattibili e modulati secondo un disegno di insieme;
- raccordare e finalizzare progetti e azioni attualmente in campo, promossi da soggetti diversi, non sempre coerenti tra loro.

L'obiettivo di fondo è mettere a fuoco, per la prima volta, il Corridoio Esino come territorio di progetto.

A conclusione della prima fase di ricognizione (che ha prodotto un *Atlante* di piani, progetti e programmi, raccolto decine di interviste ad interlocutori privilegiati, promosso tavoli tecnici e politici) è emersa l'opportunità di rivedere l'immagine del corridoio, in quanto troppo legata al problema delle infrastrutture e circoscritta alla fascia valliva, penalizzante rispetto all'ipotesi di mettere in valore le differenze e le necessarie coesistenze tra paesaggi della pianura e della collina. Si va delineando come immagine più aderente agli obiettivi perseguiti quella del "parco di attività" che, pur mantenendo la centralità del fiume e del corridoio che questo scava, consente di trattare la reticolarità delle relazioni, la diversificazione di attività, modelli insediativi, forme di abitabilità.

Parco è parola chiave che sottolinea la presenza decisiva di elementi naturali e di spazi aperti dilatati e le tante esperienze europee ne hanno dimostrato molteplici declinazioni possibili. Nella valle dell'Esino dominano le attività economiche (industriali –mature e innovative-, artigianali, della logistica, agricole, turistiche e culturali), ma il crescere delle prime minaccia le altre. La coesistenza, possibilmente "felice", presuppone il mantenimento di una "giusta distanza" tra le piastre, tra le piastre e le città, con ampi corridoi ecologici e serbatoi di naturalità; il recupero di qualificate relazioni trasversali con i due versanti collinari, una progettazione "orientata a parco" delle parti urbanizzate e di quelle rurali. Prospettiva che può essere perseguita solo mettendo in rete anche gli attori, dunque un parco "federato" che possa realizzarsi per parti, per iniziative singole e relativamente autonome, tenute assieme da un patto su una strategia progettuale condivisa.

Didascalie immagini

Milano

- Piano strategico della regione urbana milanese. La città di città
Immagine realizzata da Antonio Longo

- Piano strategico della regione urbana milanese. Sette + tre+ una città
Immagine realizzata da Antonio Longo

Bologna

- Piano strutturale comunale. Le 7 città di Bologna
Immagine realizzata dall'Area Urbanistica ambiente e mobilità del Comune di Bologna

- Piano strutturale comunale. La città della Ferrovia
Immagine realizzata da Caterina Gfeller e Marina La Palombara

Valle dell'Esino

- Il territorio del Progetto sistema. I progetti localizzati
Immagine realizzata da Lorenzo Pallotta.

Schemi per un parco di attività dell'Esino