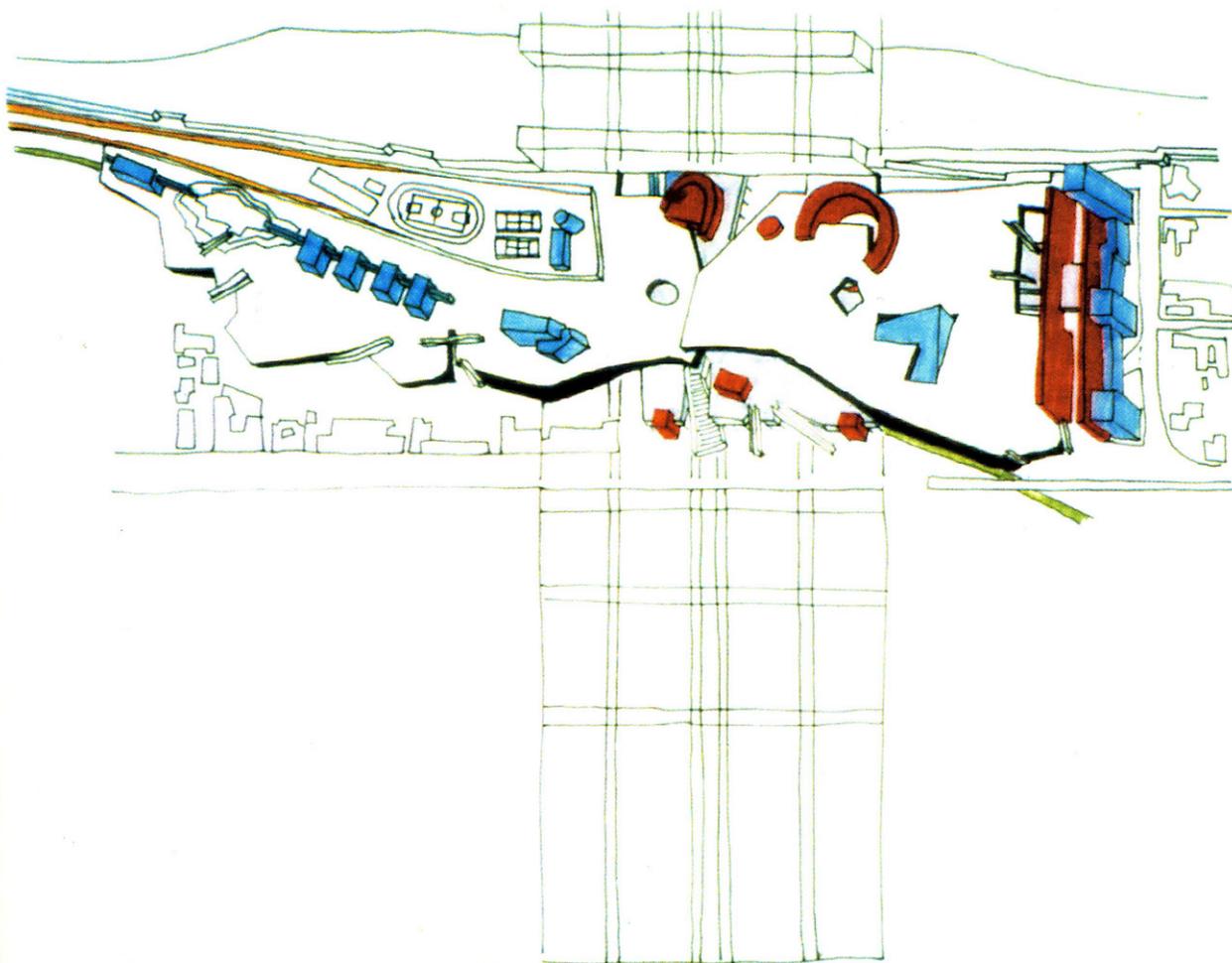


QUADERNI DEL DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E URBANISTICA DI PESCARA

*a cura di
Alberto Clementi*

INFRASTRUTTURE E PIANI URBANISTICI



4

Quaderni Blu

Fratelli Palombi Editori

Alessandro Balducci

PROGETTI E INNOVAZIONE. LE ESPERIENZE EUROPEE

Questo Dossier presenta i primi risultati, di un lavoro di indagine avviato nell'ambito della ricerca *Returb*, sul tema della innovazione nei progetti infrastrutturali.

Si tratta di risultati del tutto provvisori ed incompleti in un campo che sembra però essere promettente. L'approccio è esplorativo e l'accesso ai materiali è in questa prima fase limitato ad una serie di riviste di architettura e di urbanistica. Abbiamo iniziato ad analizzarle con lo scopo esclusivo di identificare casi significativi di progetti infrastrutturali che assumano esplicitamente il problema del superamento del carattere settoriale e monofunzionale dell'intervento per aprirsi ad altre dimensioni fino a rendere l'infrastruttura o il nodo infrastrutturale un nuovo fatto urbano significativo.

Lo scopo dell'indagine è limitato e dimostrativo - del carattere e della natura di progetti che si presentano come casi di successo dal punto di vista della ricerca - e gran parte dei risultati sono attesi da una attività di osservazione diretta degli esiti dei progetti realizzati e dalla vera e propria ricostruzione dei casi di studio, tuttavia alcune prime riflessioni sui materiali fin qui raccolti possono essere sviluppate e proposte alla discussione.

In questa presentazione ciò che mi propongo di fare è offrire alcune suggestioni sui temi che emergono dalla lettura di alcuni principali "tipi" di progetti innovativi per infrastrutture. L'attenzione ai progetti ci ha portato ad utilizzare come fonte di accesso le riviste di architettura e di urbanistica, ma l'indagine sull'uso effettivo di questi spazi e sui processi di realizzazione degli interventi costituisce una parte essenziale del lavoro nella quale saremo in grado di confrontare le intenzionalità del progetto con le pratiche di realizzazione ed uso dei nuovi spazi urbani.

1. Sconfinamenti vecchi e nuovi

Quando all'inizio degli anni '60 il governo della Confederazione Elvetica incaricò l'architetto Rino Tami del progetto per l'autostrada del N2

Il lavoro di prima individuazione dei casi sulla letteratura di settore è stato condotto da Francesca Sorricaro. Si ringrazia l'architetto Lorenzo Consalez per i preziosi suggerimenti.

del Canton Ticino si era trattato, a detta dello stesso Tami, di una conseguenza di una veemente protesta di Bruno Zevi che in un articolo apparso su una rivista italiana all'inizio del 1961 criticava severamente la mancanza di sensibilità e di rigore formale dell'autostrada Bologna Firenze². Due sono le suggestioni che emergono da questa citazione: la prima evidentemente riguarda la capacità da parte delle autorità elvetiche di apprendere dagli effetti di esperienze, in questo caso negative, degli altri paesi (purtroppo il nostro); e la seconda sottolinea una prima modalità tradizionale per le discipline del progetto di uscire dalla logica settoriale dei tecnici autostradali verso un altro importante modo di guardare a una nuova opera di ingegneria quale è l'autostrada: quello della sua forma fisica, del suo rapporto con il paesaggio, della sua unitarietà³. È facile ricordare la diversa sensazione che si ha attraversando l'autostrada del Canton Ticino rispetto a tanti altri tratti autostradali in Italia e all'estero. È importante sottolineare il fatto che si tratta dell'esito del riconoscimento di un nuovo problema progettuale oltre che del rigoroso lavoro di Tami.

Sarebbe sicuramente possibile sul tema della integrazione nel paesaggio delle opere infrastrutturali costruire percorsi e letture interessanti anche in una prospettiva storica. Non è il mio campo: non lo so e non lo posso fare. Mi interessa solo sottolineare che si tratta di un primo tipo di sconfinamento dalla logica strettamente settoriale e monofunzionale della infrastruttura che siamo da tempo abituati a riconoscere.

Un altro tipo di sconfinamento che è possibile associare a questa prima forma più tradizionale è quello che potrebbe essere definito il "movimento per la riconquista delle strade come spazio urbano": dalle sperimentazioni di Lynch e soprattutto di Appleyard⁴ negli Stati Uniti degli anni '60 alle esperienze francesi ed olandesi più recenti nelle quali in generale il problema è quello di restituire alla strada la funzione di spazio per l'incontro, il gioco dei bambini, il passeggio, oltre che di spazio per la canalizzazione dei flussi veicolari. Ciò che questo movimento ha depositato negli strumenti dell'architettura e dell'urbanistica sono una serie di progetti di riuso dello spazio tra le case, oggi dominato dalle funzioni di circolazione e parcheggio dei veicoli, come spazio complesso, multifunzionale, essenziale per la costruzione di ambienti urbani vitali e gradevoli sia nella città storica che nella periferia⁵.

Più recentemente una serie di progetti infrastrutturali hanno assunto programmaticamente il tema della integrazione fra più funzioni e di una attenzione ai problemi della forma fisica con l'obiettivo esplicito di rendere gli spazi associati alle infrastrutture nuovi spazi urbani ad elevato valore.

Per alcuni versi sembra di poter dire che il problema che questi progetti affrontano è il corrispondente attuale di quello trattato da Rino Tami e da Appleyard per la città e il paesaggio degli anni '60. Lo scenario è però quello di un paesaggio e di una città profondamente mutati: un vasto territorio urbanizzato nel quale i confini della città si sono persi o

²Tami, cantonnier du canton du Tessin" in *L'Architecture d'Aujourd'hui*, aprile 1989 n. 262.

³Del resto già Luis Mumford scriveva "per molti aspetti le nostre strade non sono solo opere d'arte di ingegneria, ma anche vere opere d'arte: alcune di esse come la Taconic State Parkways di New York, può essere paragonata alle più grandi creazioni in altri campi". in *The City and the Street*.

⁴Donald Appleyard, *Livable Streets*, University of California Press 1981.

⁵È interessante osservare che il tema della "riconquista della strada" appare come centrale anche nell'ambito di una riflessione sulla pianificazione di natura eminentemente teoriche come è nel caso di John Friedmann che in *Planning in the Public Domain* ne fa uno dei punti nodali del suo programma di ricostruzione della comunità politica alla scala del quartiere o del comune urbano.

del Canton Ticino si era trattato, a detta dello stesso Tami, di una conseguenza di una veemente protesta di Bruno Zevi che in un articolo apparso su una rivista italiana all'inizio del 1961 criticava severamente la mancanza di sensibilità e di rigore formale dell'autostrada Bologna Firenze². Due sono le suggestioni che emergono da questa citazione: la prima evidentemente riguarda la capacità da parte delle autorità elvetiche di apprendere dagli effetti di esperienze, in questo caso negative, degli altri paesi (purtroppo il nostro); e la seconda sottolinea una prima modalità tradizionale per le discipline del progetto di uscire dalla logica settoriale dei tecnici autostradali verso un altro importante modo di guardare a una nuova opera di ingegneria quale è l'autostrada: quello della sua forma fisica, del suo rapporto con il paesaggio, della sua unitarietà³. È facile ricordare la diversa sensazione che si ha attraversando l'autostrada del Canton Ticino rispetto a tanti altri tratti autostradali in Italia e all'estero. È importante sottolineare il fatto che si tratta dell'esito del riconoscimento di un nuovo problema progettuale oltre che del rigoroso lavoro di Tami.

Sarebbe sicuramente possibile sul tema della integrazione nel paesaggio delle opere infrastrutturali costruire percorsi e letture interessanti anche in una prospettiva storica. Non è il mio campo: non lo so e non lo posso fare. Mi interessa solo sottolineare che si tratta di un primo tipo di sconfinamento dalla logica strettamente settoriale e monofunzionale della infrastruttura che siamo da tempo abituati a riconoscere.

Un altro tipo di sconfinamento che è possibile associare a questa prima forma più tradizionale è quello che potrebbe essere definito il "movimento per la riconquista delle strade come spazio urbano": dalle sperimentazioni di Lynch e soprattutto di Appleyard⁴ negli Stati Uniti degli anni '60 alle esperienze francesi ed olandesi più recenti nelle quali in generale il problema è quello di restituire alla strada la funzione di spazio per l'incontro, il gioco dei bambini, il passeggio, oltre che di spazio per la canalizzazione dei flussi veicolari. Ciò che questo movimento ha depositato negli strumenti dell'architettura e dell'urbanistica sono una serie di progetti di riuso dello spazio tra le case, oggi dominato dalle funzioni di circolazione e parcheggio dei veicoli, come spazio complesso, multifunzionale, essenziale per la costruzione di ambienti urbani vitali e gradevoli sia nella città storica che nella periferia⁵.

Più recentemente una serie di progetti infrastrutturali hanno assunto programmaticamente il tema della integrazione fra più funzioni e di una attenzione ai problemi della forma fisica con l'obiettivo esplicito di rendere gli spazi associati alle infrastrutture nuovi spazi urbani ad elevato valore.

Per alcuni versi sembra di poter dire che il problema che questi progetti affrontano è il corrispondente attuale di quello trattato da Rino Tami e da Appleyard per la città e il paesaggio degli anni '60. Lo scenario è però quello di un paesaggio e di una città profondamente mutati: un vasto territorio urbanizzato nel quale i confini della città si sono persi o

²Tami, cantonnier du canton du Tessin" in *L'Architecture d'Aujourd'hui*, aprile 1989 n. 262.

³Del resto già Luis Mumford scriveva "per molti aspetti le nostre strade non sono solo opere d'arte di ingegneria, ma anche vere opere d'arte: alcune di esse come la Taconic State Parkways di New York, può essere paragonata alle più grandi creazioni in altri campi". in *The City and the Street*.

⁴Donald Appleyard, *Livable Streets*, University of California Press 1981.

⁵È interessante osservare che il tema della "riconquista della strada" appare come centrale anche nell'ambito di una riflessione sulla pianificazione di natura eminentemente teoriche come è nel caso di John Friedmann che in *Planning in the Public Domain* ne fa uno dei punti nodali del suo programma di ricostruzione della comunità politica alla scala del quartiere o del comune urbano.

dove l'innovazione sta soprattutto nella qualità della progettazione architettonica e nella integrazione con una serie di funzioni culturali e per il tempo libero che non hanno mai fatto parte del modello tradizionale (fig. 6).

Altri casi affrontano simultaneamente il problema della qualificazione degli spazi associati alle infrastrutture e quello dell'inserimento urbano della infrastruttura autostradale. Di particolare interesse sia il caso del parco de La Trinitat a Barcellona: un grande parco comprendente spazi a verde attrezzato, campi sportivi, un teatro e una grande piazza, un parcheggio di interscambio, il tutto realizzato entro un grande spazio residuale costituito da un grande svincolo della autostrada che avvolge Barcellona: si tratta, almeno nelle intenzioni del progetto, di un nuovo polo dotato di altissima accessibilità capace di trasformare un problema in una opportunità. Il problema della ferita inferta ai quartieri attraversati dalla realizzazione del grande nastro autostradale con i suoi viadotti, i suoi snodi e la opportunità costituita dall'offerta di spazi e di servizi di elevata qualità in un'area periferica e residuale.

Altrove, come a San Francisco (dopo il recente terremoto) lo stesso problema è stato affrontato eliminando l'ingresso dell'autostrada in città.

Altri casi ancora ci mostrano potenzialità inedite di trattamento del conflitto generato dall'attraversamento autostradale dell'area più densamente urbanizzata: la scheda sull'intervento del *development trust* di North Kensington a Londra descrive l'interessante esito di un tipico conflitto per la realizzazione di un grande progetto pubblico a forte impatto negativo. Le associazioni locali degli abitanti hanno ottenuto l'assegnazione di tutte le volumetrie descritte dal viadotto che attraversa il quartiere ed hanno messo mano ad un progetto complesso di utilizzazione di questo spazio abbandonato al degrado. Ne è emersa la progressiva occupazione di tutta l'area (concessa in affitto per 80 anni dall'amministrazione al *development trust*) oggi occupata da negozi, uffici, palestre, laboratori artigianali, ambulatori ed altri servizi pubblici, sedi di associazioni.

Qui la trasformazione di un problema in una opportunità è ancora più evidente e sarà interessante, nella seconda fase della ricerca, verificare se ad un processo più incrementale e ad una partecipazione diretta degli abitanti nella realizzazione del progetto, di questa nuova città pubblica sotto il viadotto, corrisponda anche un maggiore successo dell'intervento dal punto di vista della vitalità e del senso di appartenenza che ha saputo creare.

3. Le nuove stazioni ferroviarie e metropolitane

Molti progetti innovativi sui nodi infrastrutturali contenuti nel dossier riguardano nuove stazioni ferroviarie e di linee metropolitane. Si tratta sia di interventi legati ai programmi dell'alta velocità (il settore dei trasporti nel quale l'innovazione è stata più forte negli ultimi anni), sia di progetti riguardanti nuovi nodi di un servizio ferroviario regiona-

le, sia interventi volti a sfruttare le opportunità derivanti dalla razionalizzazione nell'uso delle aree ferroviarie nelle città che liberano grandi risorse territoriali per interventi urbani complessi.

Il programma dell'alta velocità anticipato dalla Francia e poi percorso da tutti i maggiori paesi europei, anche grazie ad un programma d'azione sulle infrastrutture approvato dal Consiglio dei ministri CEE nel 1990, ha costituito cambiato le regole del gioco del trasporto ferroviario: ha ridisegnato la gerarchia tra le città, ha conquistato al trasporto ferroviario una utenza d'affari nuova, prima abituata alla utilizzazione dell'aereo, ha determinato di conseguenza attorno alle stazioni dei nuovi poli integrati nella rete o dei nuovi attestamenti nelle grandi città condizioni di accessibilità e d'uso completamente nuove rispetto al passato. È interessante osservare come in Francia dopo i progetti e le realizzazioni delle diverse dorsali TGV (Pse, Atlantique, Nord, Est) si sia avviato fin dalla fine degli anni '80 un progetto di interconnessione ad anello di tutti i rami per evitare il transito da Parigi dei collegamenti fra i poli esterni della rete. Anche l'alta velocità dunque, per effetto di questa scelta (le cui stazioni in intersezione sono Roissy aeroporto, Eurodisneyland, Lieusaint, Mussy) si appresta a svolgere un importante servizio a livello metropolitano ampliando notevolmente i confini dell'area più strettamente integrata.

I progetti delle stazioni allora rispecchiano i caratteri della innovazione della rete. La stazione ferroviaria luogo in tutta Europa anche di emarginazione, oltre che di veloce transito dei passeggeri, è progettato invece come uno spazio per l'incontro e la sosta dotato di molti fattori di attrazione. Il flusso dei passeggeri è fattore di centralità di per sé che può essere rafforzato e potenziato affiancandogli altre funzioni centrali: non più l'albergo diurno, il museo delle cere e i negozi di souvenir ma il centro commerciale aperto anche la notte, il *Duty free*, il centro congressi, il museo di qualità.

Mi sembra che si pongano su un diverso livello nel panorama dei nuovi interventi sulle stazioni che assumono queste caratteristiche, quella di Lille, la stazione Atocha di Madrid e la stazione di Stoccolma.

Euralille progettata da Koolhaas integra in un unico grande intervento di rinnovo urbano un centro commerciale, un albergo, il World Trade Center, un salone per esposizioni, un parco scientifico, un cinema, un parco urbano, una zona residenziale. Interessante la strategia perseguita dalla città di Lille con questo progetto: una città di medie dimensioni che tenta di aggregare tutte le opportunità per sfruttare la elevata accessibilità garantita dalla alta velocità.

La stazione Atocha di Madrid presenta un insieme di funzioni urbane attorno al vecchio edificio della stazione recuperato come giardino d'inverno che funziona da atrio dell'intero complesso; un complesso il cui carattere specifico è quello di valorizzare l'interscambio tra treno, metropolitana, bus, automobile, creando un grande spazio pedonale centrale di notevole valore architettonico. La Atocha è interessante anche perché costituisce una importante occasione di riqualificazione di un settore della città particolarmente degradato.

Infine la nuova stazione di Stoccolma, che rappresenta la più grande operazione di rinnovo realizzato nella città negli ultimi anni, è interessante per il fatto che il progetto del più grande World Trade Center europeo e quello per l'ampliamento della stazione e la realizzazione di un centro di interscambio intermodale vengono portati a coincidere nella stessa area realizzando così un progetto urbano di notevole complessità (fig. 13).

Molti altri sono i casi significativi di progetti per le stazioni individuati fino ad ora nell'ambito della ricerca, ciascuno con aspetti di rilievo: la Waterloo station di Londra che oltre alle soluzioni innovative per la integrazione fra alta velocità e i diversi sistemi di trasporto comprende il Museum of the Moving Image, il National Film Theatre, l'Imax Theatre (in progetto) per proiezioni tridimensionali; La stazione di Zurigo in cui l'edificio storico è stato trasformato in una galleria commerciale che conduce al centro cittadino. La nuova stazione di Bruxelles, un moderno quartiere d'affari che tenterà di rivitalizzare e di rifunzionalizzare una zona particolarmente degradata della città. Ancora a Londra la stazione di Kings Cross in cui al progetto di Norman Foster per la riutilizzazione delle grandi aree ferroviarie dismesse, è stato contrapposto un progetto delle associazioni degli abitanti del quartiere, anche in questo caso avviando un interessante processo di integrazione nel progetto di esigenze di vicinato con grandi programmi infrastrutturali.

Alcune delle soluzioni più innovative per le stazioni erano già state anticipate in particolare in Francia dalle grandi stazioni di interscambio tra servizio ferroviario regionale (RER) e metropolitana tradizionale: è il caso delle stazioni della Defence e de Les Halles.

Fenomeni del tutto nuovi sono destinati a verificarsi in conseguenza della realizzazione dell'Eurotunnel sotto la Manica per l'improvviso avvicinamento del sud della Gran Bretagna con il nord della Francia. E nodi infrastrutturali del tutto nuovi sono anche i grandi poli di interscambio realizzati a Folkstone e a Calais dove si prevede un transito di 30 milioni di passeggeri l'anno. Il primo collegato a Londra attraverso le autostrade A2 e M20 contiene il nuovo sistema doganale, il blocco per la sicurezza e gli enormi compartimenti antincendio. Il terminal di Calais ha invece le caratteristiche di un grande aeroporto: occupa un'area di 700 ettari e vi sono localizzate tutte le attrezzature per la manutenzione del materiale rotabile e per l'interscambio gomma-ferro dei veicoli che trasportano persone e merci. Un grande arco è il simbolo dell'ingresso nel continente europeo.

4. Nuovi progetti per gli aeroporti

Mentre per quanto riguarda le stazioni il compito che si è imposto a responsabili e progettisti negli ultimi anni è stato quello di riconvertire immagine ruolo e funzioni della stazione rispetto al passato, respon-

sabili e progettisti di aeroporti sono stati obbligati a seguire i mutamenti veloci del mercato, dei modi di vivere, dell'assetto politico-economico, delle esigenze dei passeggeri. I processi di privatizzazione, il mutamento delle strategie delle compagnie aeree hanno introdotto nuove prospettive di sviluppo della infrastruttura aeroportuale. I nuovi programmi coinvolgono più attori nella realizzazione e gestione di nuovi servizi all'interno e all'esterno del terminal. Si determinano in questo modo fattori di localizzazione significativi per una serie di attività che tendono in molte realtà a fare del settore urbano nel quale è localizzato l'aeroporto quello più dinamico e capace di attrarre attività. Il problema del Master plan dell'aeroporto induce a superare i confini del recinto aeroportuale. Nell'immediato intorno vengono localizzati alberghi, uffici centri fieristici che sfruttano anche i sistemi di collegamento veloce con il centro della città. Il collegamento rapido con la città centrale costituisce infatti parte integrante dei nuovi progetti aeroportuali anche per vincere la competizione innescata dalla alta velocità ferroviaria; la riduzione dei tempi di percorrenza tra aeroporto e città diventa un fattore essenziale per non perdere utenza e a sua volta diventa un potente attrattore per nuove funzioni.

All'interno dell'aerostazione entrano a far parte del terminal passeggeri nuovi spazi per attività commerciali, business center, centri congressi che in alcuni casi consentono ai congressisti come ai turisti di non uscire dalla struttura aeroportuale.

Tra i casi individuati vi sono Parigi Roissy che non solo costituisce un modello per lo sviluppo della integrazione fra diversi sistemi di trasporto (aereo, TGV, RER, Metropolitana, bus, auto ecc..) ma si sta articolando come una nuova città aeroportuale progettata assieme all'intero polo di sviluppo con una capacità attrattiva superiore a quella di qualsiasi altro polo metropolitano.

Allo stesso modello fa riferimento il caso dell'aeroporto di Amsterdam dove l'elemento di maggiore interesse nel progetto di ampliamento è rappresentato dalla Schiphol Plaza: uno spazio coperto di 22.000 mq con tetto completamente verde che integra la stazione con il terminal e che diventa il centro di confluenza di tutte le fruizioni principali.

L'aeroporto di Francoforte costituisce invece un modello diverso, quello dell'aeroporto (30 milioni di passeggeri l'anno) che è riuscito a valorizzare la sua posizione di nodo di livello europeo in modo relativamente indipendente dal rapporto con la città di Francoforte.

In questo quadro si inserisce l'integrazione tutta interna all'aerostazione con il centro congressi ed il grande centro commerciale.

5. Qualche considerazione per concludere

Quale è il senso che la rassegna di questi progetti ci comunica ?

Mi sembra che i punti rilevanti siano sostanzialmente tre.

Il primo consiste nella osservazione del fatto che le tendenze che questi progetti in settori diversi descrivono sembrano essere simili:

- le ferrovie pensate per il collegamento tra le città diventano mezzi di trasporto sempre più importanti per lo spostamento interno alle città ed alle aree metropolitane;
- le autostrade da strutture per il collegamento veloce tra poli da un lato diventano nuove spine urbane per relazioni di scala maggiore e dall'altro sono sottoposte ad un processo di appropriazione da parte della città degli spazi di risulta che producono, come risorse territoriali che non possono più essere sprecate;
- la stessa alta velocità ferroviaria, pensata per sostituire il trasporto ferroviario ordinario ed essere vero servizio inter-city, ridefinisce la geografia dei rapporti tra i poli diventando essa stessa struttura di connessione a medio raggio di una area integrata assai più vasta di quella tradizionale;
- le stazioni ferroviarie, punto di approdo dei passeggeri, si aprono a divenire piazze, nuovi centri commerciali, nuovi centri delle città, seguendo un modello già tracciato da alcuni nodi di interscambio del livello di trasporto inferiore, quello delle metropolitane urbane;
- gli aeroporti crescono da un lato al loro interno articolando funzioni sempre più ricche per i passeggeri in transito e dall'altro verso l'esterno divenendo potenti fattori di sviluppo locale non per l'indotto di settore legato al trasporto aereo, quanto per l'aggregazione che un elevato livello di accessibilità multi-modale può esercitare, (in aree esterne) sulla localizzazione di nuove imprese, di centri commerciali e direzionali.

Vi è in sintesi un comune e convergente processo di riappropriazione della infrastruttura anche la più esplicitamente deputata al solo attraversamento da parte della città e dei cittadini, essendo questa una necessità funzionale ed allo stesso tempo una opportunità di grande interesse.

Il secondo punto meriterebbe di essere trattato con altri materiali empirici che ci proponiamo di acquisire nella seconda fase della ricerca, tuttavia mi sembra importante accennarvi per le indicazioni che possiamo trarre per il caso italiano.

Provo ad esporlo in maniera sintetica: il carattere delle innovazioni che questi progetti presentano dal punto di vista del prodotto non mi sembra straordinario: tutti i progetti vengono giocati su una notevole qualità architettonica e sull'accostamento di funzioni diverse e non banali. Un esempio per tutti: per le nuove stazioni non si tratta della evoluzione del modello stazione, albergo diurno, negozi di souvenir, museo delle cere, ma di un modello completamente diverso nel quale progetti di paragonabile grande complessità vengono pensati e realizzati assieme: la nuova stazione ferroviaria, dell'alta velocità, il terminal dei bus e della metropolitana, il World Trade Center ecc.

L'innovazione più rilevante mi sembra allora essere una innovazio-

ne di processo, consistente nella capacità di integrare nel processo di progettazione moduli settoriali ciascuno dei quali presenta una complessità elevata.

È questa la innovazione forse più difficile da imitare: non ci mancano i bravi progettisti, nè le potenzialità per la realizzazione di ciascuna delle funzioni che ritroviamo in questi progetti per sè. Particolarmente scarsa sembra essere invece la capacità di affrontare progetti complessi che richiedono non solo l'abbandono delle logiche settoriali, ma anche la capacità di rimettere in discussione i propri rigidi sistemi di produzione delle decisioni.

I casi illustrati segnalano il fatto che il successo di ciascun intervento settoriale è raggiunto abbandonando la logica settoriale.

Nel nostro Paese ho l'impressione (e alcuni risultati di recenti ricerche lo dimostrano) che tutti gli attori dei possibili grandi progetti infrastrutturali sono rivolti nella direzione opposta: guardano alla semplificazione, alla efficienza di settore, ad evitare ogni interferenza nella realizzazione del proprio progetto, senza cogliere le implicazioni in termini di efficacia complessiva dell'intervento.

Un terzo ed ultimo punto costituisce il rovescio della medaglia del precedente. Alcuni di questi progetti - in particolare quelli delle nuove stazioni, ferroviari, della alta velocità, delle metropolitane regionali - si propongono come nuovi centri vitali delle città. Questi stessi progetti nel perseguimento di questo obiettivo si presentano, come ho appena detto, come grandi macchine complesse realizzate unitariamente e in questo senso presentano un doppio problema:

- quello della efficacia e della natura della centralità che sono in grado di produrre queste grandi macchine giustapposte alla città esistente;
- quello della rigidità dei progetti sia per il loro carattere definitivo, legato al fatto che la loro realizzazione è concentrata nel tempo; molte delle grandi macchine prodotte dalla architettura e dall'urbanistica, ma anche dei nuovi centri urbani costruiti nelle parti nuove della città hanno sofferto di questi due elementi, spesso presentandoci scintillanti luoghi quantomeno mal riusciti. È possibile pensare a strategie di costruzione del progetto che sappiano apprendere dal processo reale di appropriazione da parte dei cittadini piuttosto che a grandi astronavi? Si tratta di un problema di secondo livello cui solo una attività di osservazione strutturata degli esiti dei progetti in termini di uso e funzionamento effettivo può dare risposta.