

# Le centralità urbane nei processi di rigenerazione urbana

**Pasqualino Boschetto**  
Università di Padova

Un ringraziamento a Tecnamb e in particolare a Gigi Matteredaglia, per aver ideato e organizzato questo convegno su un tema così importante e di grande attualità.

Un plauso voglio indirizzare anche all'amministrazione del Comune di Villafranca Padovana, nella persona del suo sindaco Luciano Salvò, per aver sostenuto l'iniziativa e per ospitarci oggi in questa sede.

Un saluto a tutti i presenti.

Prima d'iniziare il mio intervento permettetemi di portare i saluti della Fondazione Ingegneri Padova che ha dato il suo patrocinio al convegno, ritenendo il tema in oggetto di grande importanza per tutta la nostra collettività urbana e metropolitana, soprattutto per le sue prioritarie valenze cognitive.

**N**ello specifico del tema in oggetto vorrei porre la nostra attenzione su alcuni aspetti cognitivi che ritengo di una qualche rilevanza all'interno del tema che il convegno si pone.

Il termine *rigenerazione urbana* ha il pregio di essere da subito evocativo, quasi immediato nella sua dimensione poetica, persino di immediata o quasi comprensione. Chiaramente non è così: la nostra realtà, e quanto attiene alle discipline dell'urbanistica e della pianificazione, da tempo ormai camminano con progressive difficoltà sui territori della complessità, in maniera, sembra, ineluttabile. Questa dimensione evocativa certamente può contribuire a dare un maggiore impulso iniziale, e forse ad allargare l'*audience*, ma in un momento successivo ridiventa necessario riferirsi alle specifiche categorie della disciplina scientifica dell'urbanistica e a rientrare all'interno di un lessico tecnico assolutamente insopprimibile.

L'*abstract* di presentazione del convegno afferma che: *Il concetto di rigenerazione è legato a quello di centralità urbana perché si concentra sulle aree urbane che hanno maggiore potenzialità di diffondere valore, e cioè di diffondere sulle restanti parti di città, contaminandole, gli effetti positivi ri-generati.*

Data per acquisita questa ipotesi iniziale, allora la riflessione operativa si sposta sulla *centralità urbana*, e sui suoi caratteri costitutivi; ma forse, più semplicemente, sulla sua *riconoscibilità condivisa*, in termini appunto di *valore urbano*.

In un mio recente saggio (*L'immagine del territorio metropolitano. La città metropolitana di Padova*) ho cercato proprio di trasferire il concetto/strumento della *figurability* dai contesti urbani a quelli metropolitani, e specificatamente al caso della «possibile città metropolitana di Padova».

Ricordo, che, in prima approssimazione, potremmo tradurre *figurability* proprio in termini di *riconoscibilità condivisa*. E che in tal senso, l'individuazione delle *centralità urbane* (o almeno dei suoi caratteri principali) passa proprio per il tramite della *riconoscibilità condivisa* (della collettività) di alcune categorie fondative della struttura urbana, quali i *nodi* e i *riferimenti*.

Bisognerebbe correttamente approfondire, sempre per chiarezza cognitiva, le differenze sostanziali fra *urbano*, *periurbano* e *metropolitano*. Ci accontenteremo in questa sede di

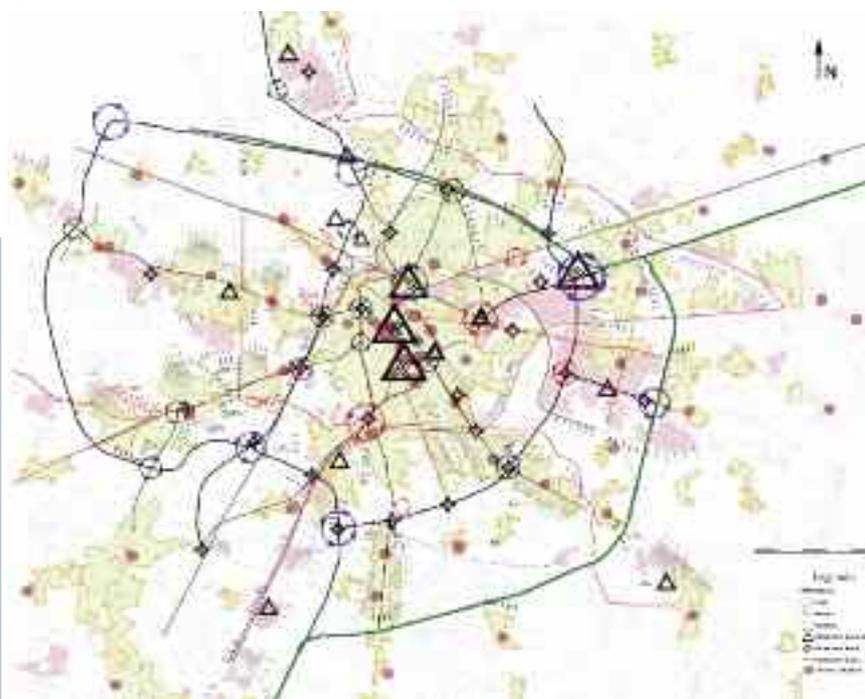
operare le necessarie approssimazioni, in quanto sufficienti a una prima comprensione generale dei fenomeni.

Nel concreto avremo che le *centralità urbane* possono quindi diventare: *urbane*, *periurbane* e *metropolitane*. Il che ci riconduce a evidenti paralleli cognitivi della stessa *forma/funzione* delle centralità della *città storica* con quelle della *città moderna* o *post-moderna*.

È questa una precisazione che può sembrare banale (o ridondante) ma che in effetti richiama in se tutta la difficoltà, sia in termini definitivi che applicativi, con la quale si trova a fare i conti gran parte della disciplina urbanistica odierna. È sempre difficile trovare punti di convergenza cognitiva e scientifico-applicativa: l'urbanistica dei contesti metropolitani è certamente un testimone illustre in tal senso.

Evidentemente non ho in questa sede modo di accennare ai vari elementi della tematica, e quindi vorrei proporvi almeno gli elementi principali di sintesi complessiva.

Quella che vedete è una possibile schematiz-



zazione della struttura metropolitana di Padova, individuata con gli strumenti propri della lettura della forma urbana (Lynch in particolare), con le necessarie variazioni/integrazioni del caso.

In relazione al tema del convegno odierno, e quindi alle richiamate *centralità urbane*, vi chiedo di focalizzare la vostra attenzione principalmente sui Nodi (rappresentati dai cerchi di varia dimensione e di vario colore) e sui Riferimenti (rappresentati dai triangoli, dai romboidi e dai cerchietti).

In questo schema dei soli *nodi* è evidentemente maggiormente comprensibile la tipologia dei Nodi stessi, anche se isolati dal contesto complessivo, suddivisi in Metropolitani, Periurbani e Urbani.

Le centralità urbane, in senso stretto, sono ampiamente conosciute e consolidate anche storicamente, e molta letteratura disciplinare, anche in termini propositivi e progettuali, è ampiamente disponibile. Ciò evidentemente non vuol dire che i relativi livelli di definizione-decisione-attuazione siano adeguati, anzi tutt'altro. Ma almeno in questi casi sembra sufficientemente chiaro e condiviso l'oggetto della specifica tematica trattata.

Il discorso diventa molto più impegnativo qualora ci si sposti in ambito periurbano e metropolitano, dove le forme e le funzioni delle *centralità urbane* diventano multiformi, difficilmente comprensibili, in fase di evidente costituzione, e quel che più conta, non ancora ancorate a forme/funzioni sufficientemente riconosciute e/o riconoscibili.

È proprio in questo processo costitutivo, e in questi luoghi spazio-temporali che dobbiamo assolutamente cercare di porre anche la nostra attenzione tecnico-scientifica, sforzandoci di arrivare almeno a punti di intersezione cognitiva intermedi, ma almeno condivisibili in termini identitari.

Il futuro delle nostre città è chiaramente il suo ambito metropolitano, comunque definibile, dove le categorie dell'urbanistica devono essere completamente rivisitate, integrate e corrette.

La ri-generazione delle centralità urbane (della città storica) poggia saldamente su un costruito insediativo e su un capitale storico-culturale ampiamente conosciuto e praticato, e non meno riconosciuto nei suoi elementi figurativi identitari di un *genius loci* volutamente o inerzialmente immodificabile.

Le centralità urbane dei contesti metropolitani (della città moderna o postmoderna), al di là delle possibili contraddizioni lessicali, molto spesso sono ancora strettamente avviluppate attorno al primordiale loro atto generativo, senza una loro ade-



guata «figurazione identitaria», tipica di chi è costretto a vivere l'ineluttabilità della contemporaneità senza l'ancora salvifica del passato (o della storia).

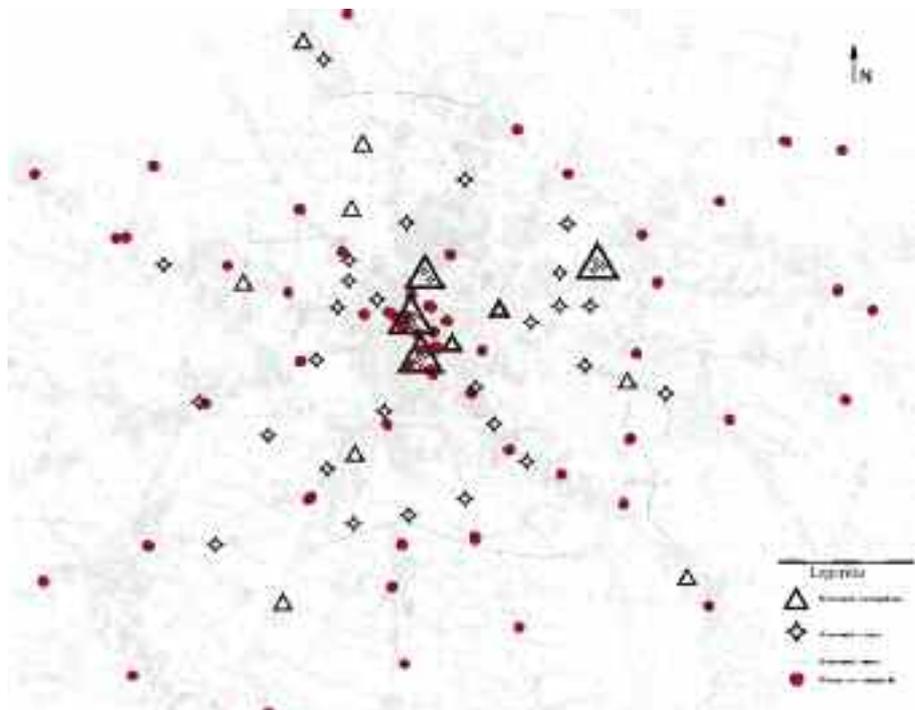
Si potrebbe ipotizzare, per evidente convenienza anche operativa, che la messa a punto della ri-generazione urbana (della città storica, sempre per intenderci) possa e debba rappresentare modello e riferimento anche per la generazione delle centralità urbane degli altri sistemi urbani (complementari a quelli della città storica). Ma così non è, per il semplice motivo che i due sistemi poggiano su basi, contenuti, strutture fisiche e culturali, funzioni e spazi e luoghi identitari molto diversi tra loro, correlabili solo parzialmente e in relazione a precise ipotesi.

È evidente che quanto si sta facendo e sarà fatto in termini di *ri-generazione* urbana (della città storica) rappresenta e rappresenterà elemento di riferimento anche per la *generazione* delle centralità urbane della città moderna e post-moderna, ma attenzione a non operare semplicemente in termini di *trasposizione* perché ciò potrebbe rappresentare un rischio inammissibile, una scorciatoia inopportuna se non pericolosa.

Si devono a questo punto, molto opportunamente, approfondire le differenze sostanziali fra la città storica e la città metropolitana, e soprattutto il loro *limes*. Ma questa, chiaramente, è un'altra storia, e fra l'altro anche molto complicata, anch'essa forse con il vantaggio iniziale di essere ampiamente e generosamente evocativa. È proprio sull'individuazione (spaziale ma non solo) di questo *limes* che si gioca gran parte dell'impegno analitico specifico attuale di buona parte delle discipline urbanistiche e territoriali.

È del tutto evidente che in questa sede non si ha modo di affrontare il tema cognitivo specifico con la opportuna precisione e compiutezza analitica, e quindi dovrò ricorrere a pochi e sintetici richiami tecnico-scientifici semplificati. Uno di questi, alquanto semplice e comprensibile, ci riconduce a definire un possibile ambito metropolitano con la semplice immagine di *albero metropolitano*, dove il tronco rappresenta sostanzialmente la città storica consolidata e la chioma (ramificata e variegata) il perturbano, fatto di relazioni multiple e molto diverse con il tronco portante. L'apparato radicale può essere colto nelle sue proiezioni tipicamente fisico-materiche, comprendendo in esse anche il particolare processo storico-costruttivo, fatto di eventi, decisioni o altro, che però abbia avuto concreta estrinsecazione sulla incontrovertibile materialità storica. A questo, molto opportunamente, se non necessariamente, dobbiamo affiancare anche una consonanza cognitiva tipicamente immateriale, non propriamente materico-figurativa, che attiene alle non più trascurabili *relazioni immateriali* di vario tipo, in grado comunque di porre in relazione funzionale anche diversi alberi metropolitani tra di loro, dove il concetto della prossimità spaziale e territoriale può non essere requisito fondamentale e dove i *cluster* di aggregazione si riferiscono a sistemi di riferimento per lo più immateriali e a-spaziali.

Questi elementi relazionali di tipo immateriale trovano evidentemente terreno fertile ed *habitat* naturale nell'apparato radicale degli alberi metropolitani, ma alcuni suoi costituenti (maggiormente *visibili*) possono anche svilupparsi nelle specifiche chiome metropolitane, in una sorta di complementarità astratta, o meglio di naturale compenetrazione di chiome metropolitane.



In questa semplice figurazione rappresentativa dei contesti metropolitani possiamo senz'altro dire che le centralità urbane della città storica ormai sono ben addentro ai vari tronchi metropolitani, mentre le centralità urbane della città metropolitana – in divenire – si attestano laddove i rami principali si staccano dal tronco, maggiormente visibili forse nella loro determinatezza spaziale ma sicuramente immature sotto il profilo della loro configurazione materico-funzionale: solo il tempo e i relativi fattori di crescita (e non solo fisici) potranno stabilire con maggiore appropriatezza gli specifici livelli di appartenenza.

Diventa quindi di prioritaria importanza strategica, e di valenza teorico-disciplinare, individuare i principali punti (nodi) di connessione fra il tronco e la chioma metropolitana e di dare ad essi il significato formale e funzionale di «nuove porte metropolitane»; ossia di quei particolari ambiti che hanno la massima probabilità di diventare compiutamente «le nuove centralità urbane» della città moderna o post-moderna (metropolitana). Dove l'elemento spaziale e figurativo è certamente importante ma estremamente diverso e articolato rispetto alle porte (limes) della città storica.

La *generazione* di queste «centralità urbane» della città metropolitana deve comportare inevitabilmente un nuovo sistema di riferimento spazio-funzionale, difficilmente riconducibile alla tipologia della «centralità urbana» della città storica, immersa e consolidata del tronco metropolitano.

Chiaramente una lettura/funzione per parti comporterebbe inevitabilmente il minimo di elementi relazionali fra le due diverse tipologie richiamate (di centralità urbane) che sembrerebbe ipotizzare la possibilità di giustificare ampiamente percorsi identitari e operativi anche totalmente separati e autonomi.

Una maggiore attenzione analitico-interpretativa e di naturale compiutezza sistemica fisico-territoriale ci richiama inevitabilmente alla difficile ma necessaria individuazione dei legami esistenti (per lo più occulti) fra le centralità urbane vecchie e nuove (o future). E proprio queste trame relazionali, visibili e non visibili, materiali e immateriali, a nostro avviso debbono rappresentare il presupposto principale e il contenuto identitario condiviso della stessa continuità storica e del passaggio dalla città storica alla città metropolitana: chiaramente se e solo se a tale processo di continuità storico-spaziale si intende dare prioritaria importanza e valore ai fini della comprensione/costituzione di quegli alberi metropolitani sopra richiamati.

In questi termini allora, con evidenza dell'esistenza di legami condivisi fra le centralità urbane vecchie e nuove, si può plausibilmente (e correttamente) ammettere che la *rigenerazione* delle centralità urbane della città storica possa avere ricadute significative, in termini *generativi*, anche nelle centralità urbane della città metropolitana (nuove porte metropolitane), e che forse sia possibile, in qualche forma, anche il percorso inverso. E quanto più quei legami materiali e immateriali sopra richiamati saranno presenti ed esistenti, e opportunamente consolidati, e tanto più quegli aspetti di relazione trasformativa fra vecchie e nuove centralità urbane saranno evidenti e possibili.

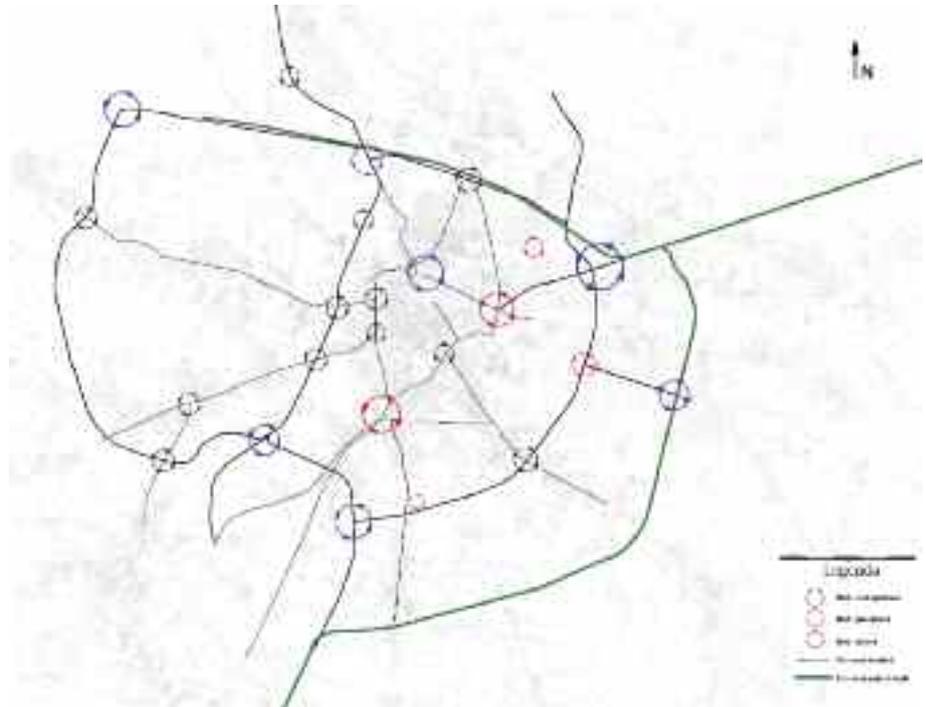
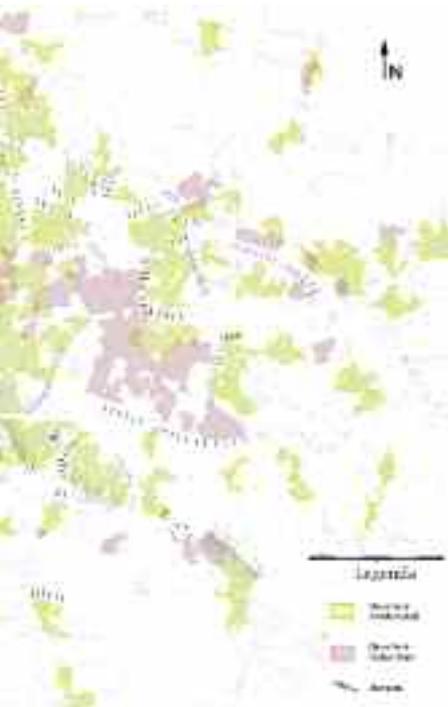


I relatori che mi hanno preceduto hanno già evidenziato molti aspetti del tema del convegno, con letture analitiche e propositive di grande rilevanza. E, sicuramente, altri aspetti diversi e altrettanto importanti saranno affrontati dai relatori che verranno dopo di me.

Per quanto concerne i primi, permettetemi di fare qualche veloce riflessione; per i secondi spero vi sia modo di intervenire nel dibattito finale e/o in una prossima occasione.

Vincenzo Fabris ha subito posto un quesito fondamentale, al quale evidentemente è molto difficile rispondere, ma al quale con altrettanta evidenza non possiamo sottrarci: «Qual è il rapporto fra il piano e la dinamica del reale?», «Qual è il suo verso più importante?». Sono convinto che noi, per le nostre capacità/possibilità, siamo in grado di intervenire solo sul versante del piano. Le dinamiche del reale vivono di una sorta di vita propria, in una dimensione cognitiva ed interpretativa del tutto particolare, per non pochi aspetti irrazionale. Avere la pretesa di governarle penso sia pura illusione distrofica. Non ci rimane che agire sul piano. Il piano, inteso in senso generale, è la sola possibilità di cercare di *interpretare* e di *indirizzare* le dinamiche del reale, pur in maniera del tutto parziale, con la stessa precarietà naturale che da sempre ci accompagna.

Pierluigi Giordani (maestro indimenticabile), con la sua consueta tagliente lucidità critico-scientifica, aveva individuato (in tempi non sospetti) nel «piano residuale» proprio questa funzione di mediazione aperta e continuativa fra il «piano offerta» e il «piano domanda»; ossia una doverosa e



necessaria mediazione operativa fra le legittime aspettative/esigenze del pubblico e del privato. È proprio in quel piano residuale che dovremmo concentrarci con forza, perché proprio lì si possono ricercare almeno alcune soluzioni parziali dei nostri problemi attuali.

Mi sembra che le proposte operative richiamata da Fabris vadano nella giusta direzione, e in tal senso mi sembra di trovare notevoli spunti di riflessione sulla proposta di tre differenti livelli di pianificazione di base (comunale o intercomunale): quello superiore delle scelte principali incardinato sull'accordo di programma; quello inferiore (o della quotidianità) del Piano degli Interventi; e il livello intermedio (complementare agli altri due) gestito attraverso il «piano leggero» che mi sembra non altro che una rivisitazione del piano residuale richiamato in precedenza.

Gigi Matteredaglia, nel delineare le linee portanti del tema, ha illustrato lo schema dei «nuovi poli attrattori» del Veneto-centrale. E in quella semplice, ma efficacissima, schematizzazione sta quasi tutta l'armatura principale dell'*attrattività* (in termini di accessibilità) del contesto metropolitano nel quale siamo immersi. E il suo forte richiamo «alle certezze dei tempi e delle regole», declinato in semplice forma canonica, non fa che ricondurci in maniera inequivocabile allo stesso «parossismo normativo» richiamato da Fabris in precedenza. Non so se la via del testo unico regionale, ipotizzato, sia la soluzione migliore, ma sono certo che qualsiasi tentativo di «semplificazione chiarificatrice» vada assolutamente perseguito con determinazione, e appoggiato con convinzione.

A riguardo dell'esistenza della città metropolitana Veneto-centrale, richiamata da Matteredaglia, e della «non necessità di una sua riprogettazione», bisogna, a mio avviso, fare qualche necessaria precisazione.

Riprogettare vuol dire progettare di nuovo: ma il *progetto* della città metropolitana Veneto-centrale non esiste, né in termini di condivisione definitiva, né tanto meno in termini politico-amministrativi. Attenzione quindi a non *oggettivare* e dare per acquisito ciò che invece è ancora in divenire e soprattutto «in cerca d'autore».

Comprendo bene, e condivido, la necessità di poggiare concretamente i nostri ragionamenti su figure territoriali di un'opportuna certezza fattuale (e non sembra in tal senso superfluo richiamare le stesse incongruenti letture analitiche, se non proprio omissioni, dell'Unione relativamente all'oggetto specifico della conurbazione metropolitana del nord-est del nostro Paese), ma tra «addetti ai lavori» dobbiamo almeno dirci con chiarezza che il fenomeno metropolitano in atto non è assolutamente consolidato, e tanto meno studiato e analizzato in maniera opportuna nelle sue innumerevoli componenti.

Vorrei concludere con qualche richiamo riflessivo in riferimento alle *sferzate* analitiche che Paolo Feltrin, con la consueta *polemica* lucidità, ci ha somministrato in maniera magistralmente sintetica.

La sua illustrazione (anche grafico-percettiva) dello schema dei trasporti pubblici metropolitani (dell'intera regione) è a mio avviso una sorta di illuminante manifesto della metropolitaneità (allargata) del Veneto. Colpisce innanzitutto l'*evocatività* dello strumento: la certezza rappresentativa dell'immediatezza informativa, vero e proprio spot pubblicitario in termini di marketing territoriale, nasconde artatamente le naturali discrasie fra realtà oggettiva e istanza di futura realtà: il piano-progetto territoriale ricompre non altro che in una unica (apparentemente) inscindibile realtà.

Un chiaro modo di *forzare* una realtà in divenire, per arrivare alla determinatezza e alla concretezza concettuale – necessaria nel nostro mondo *squilibrato* della continua trasformazione – di un punto fermo, didascalico, per molti aspetti tranquillizzante.

Non meno efficaci e interessanti, inoltre, le sue annotazioni propositive (di Feltrin) in termini di *reti*, in qualità di traino dello stesso sviluppo urbano, come pure, nell'individuazione dello strumento di pianificazione urbanistica ritenuto maggiormente efficace ed appropriato: il PATI (o simile), in modo da sottrarre assolutamente la decisione in termini di programmazione territoriale ad ambiti «inferiori alle 100 mila unità insediate». E ancora, il forte richiamo a rivedere i meccanismi di progetto-governo delle nostre città storiche, nate, cresciute e attrezzate come «luoghi del potere» e che avranno un futuro, quasi certo, come «città dello svago, del tempo libero e del turismo»; che fanno pensare, ad esempio, alla stessa città di Padova come centro di divertimento dei fine settimana di un ipotetico bacino di utenza di almeno 500mila persone.

Ancora una volta, e in maniera del tutto evidente, quale rapporto esiste, e dovrà esistere, fra le dinamiche del reale e il piano? •