

**ABITARE L'ITALIA  
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



**XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011**

**Cerasoli M. Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare. Tra emigrazione, automobile e televisione**

www.planum.net  
ISSN 1723-0993

**Periferie urbane degradate.****Regole insediative e forme dell'abitare. Tra emigrazione, automobile e televisione.**Mario Cerasoli<sup>1</sup>**Atelier 7. La nuova questione urbana e il problema della casa***Parole chiave:* **periferia, televisione, griglia teorica,****Periferia e periferie**

Dal dizionario della lingua italiana "periferia" significa "l'insieme dei quartieri disposti ai margini esterni di un agglomerato urbano" ma anche "la zona più esterna e marginale, in contrapposizione al centro, di uno spazio o di un territorio".

E' evidente come questa definizione sia ormai inadeguata a descrivere la realtà delle grandi aree urbane che sono andate oltre il tradizionale concetto di periferia in quanto ci sono fenomeni che attraversano trasversalmente la città grazie alla interazione e alla mobilità delle persone.

La periferia come luogo di *frontiera*, prima tra città e territorio aperto, o, anche, tra città e città, sembra essere una delle visioni più attinenti al nostro caso, potendosi applicare ad una sterminata area edificata a bassa densità che, negli ultimi decenni, ha inesorabilmente circondato le grandi città – e non solo – andando a occupare territori quasi sempre ex agricoli e che ha prodotto un mosaico *urbano-periurbano-metaurbano* con molte tessere mancanti, frammenti urbani che producono a loro volta frammentazione.

Di certo oggi è difficile parlare di città se non di *diverse* città – o comunque di differenti entità insediative che sono definibili in modi altrettanto differenti –, come per esorcizzare il fatto che la città contemporanea rischia di trasformarsi in una *non*-città.

E forse allo stesso modo si potrebbe parlare di diverse periferie.

Ma nelle periferie quante città esistono?

Questo documento vuole presentare una sintesi dei risultati di una ricerca condotta presso il Dipartimento di Studi Urbani della Università Roma Tre<sup>2</sup>.

Obiettivo di questa ricerca non è stato la mera descrizione dei caratteri fisici delle periferie delle grandi aree urbane ma l'individuazione e la descrizione di quelle "regole" che sono alla base delle parti "non centrali" delle città, indagando le questioni "altre" – formali e funzionali – che certo caratterizzano la "periferia" ma che non sono una esclusiva della periferia.

Si è cercato pertanto di capire le ragioni delle periferie partendo dalle origini e analizzando la diffusione del "fenomeno" periferie. E per questo si è avviata una inusuale comparazione tra periferie di realtà molto lontane: all'unicità di Roma e della sua periferia si sono affiancate due capitali latino americane, Buenos Aires e Montevideo.

**Regole insediative e nelle forme dell'abitare: cosa è cambiato?**

La periferia è ancora un luogo "brutto" delle città, da cui stare lontani oppure è una realtà consolidata che rivela un profondo mutamento nelle consuetudini insediative che sta caratterizzando il panorama urbano e territoriale?

La periferia forse oggi è un modo di vivere.

<sup>1</sup> Ricercatore e docente di Urbanistica, Dipartimento di Studi Urbani, Università Roma Tre. E-mail: [m.cerasoli@uniroma3.it](mailto:m.cerasoli@uniroma3.it).

<sup>2</sup> "Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare". 2006-2008 (in pubblicazione).

Unità di ricerca "Buenos Aires": Pedro Pirez (coordinatore), Walter Barberis. Unità di ricerca "Montevideo": Jorge Di Paula (coordinatore), Maria Del Huerto Delgado, Maria Noel Lopez, Sharon Recalde Recoste. Unità di ricerca "Roma": Mario Cerasoli (coordinatore generale).

La ricerca è stata presentata nel corso di tre seminari di studio: a Roma, il 27 ottobre 2008 (Facoltà di Architettura, Università Roma Tre); a Montevideo, il 25 marzo 2009 (Facultad de Arquitectura, Universidad de la Republica); a Buenos Aires, il 3 aprile 2009 (CEDET, Universidad Nacional de San Martin).



Roma, Borgata di Dragona (foto dell'Autore)

Nel corso degli ultimi decenni si sono trasformati i concetti di abitare, di città, di periferia. A ciò si è accompagnato un decadimento sensibile della qualità del vivere e, di conseguenza, dell'ambiente. Che però non è da tutti percepito allo stesso modo.

Se prima si era "costretti" a vivere in periferie – più o meno degradate - oggi ci si è "abituati" a vivere in quelle periferie, anche di matrice prevalentemente illegale, dove alla sostanziale assenza di spazi pubblici di relazione si unisce quella perenne provvisorietà che è il carattere distintivo della periferia. Quasi un terzo degli abitanti delle grandi città ha deciso di trasferirsi e andare ad abitare in aree periferiche perché, oltre al costo degli immobili leggermente più basso<sup>3</sup>, possono incontrare anche un ambiente apparentemente più salubre fatto di case con giardino, compensando in tal modo i maggiori disagi derivanti dalla maggiore distanza dal centro.

Sotto un profilo più squisitamente socioantropologico, si potrebbe osservare come questa trasformazione muove i primi passi proprio all'indomani di tre eventi che segnano un forte cambiamento culturale: l'inizio delle trasmissioni della televisione pubblica, nel 1954, la nascita della Fiat Seicento, la prima automobile di massa, nel 1955, e la posa della prima pietra dell'Autostrada del Sole, nel 1956.

*<<...iniziavano le trasmissioni televisive il 3 gennaio 1954. Dalla fine del 1956 la rete arriva in tutta Italia, anche se il completamento tecnico avverrà nel 1960. Tempi rapidissimi dunque, che ricordano gli 8 anni del completamento dell'Autostrada del Sole, e una progressione di abbonamenti che passa dagli 88 mila abbonamenti del 1954 al milione del 1958, ai due milioni del 1960, ai 5 milioni del 1965 in cui avviene il "sorpasso" sulla radio. Nel 1955 viene presentata la Fiat 600 e inizia in Italia la motorizzazione di massa, anche perché per la prima*

<sup>3</sup> Quello dei valori immobiliari nelle periferie potrebbe essere il tema di una ricerca specifica. Negli ultimi anni, paradossalmente, all'aumento costante dei valori di mercato nella città storica e consolidata, si è assistito anche al forte incremento anche dei valori degli immobili posti in periferia, dove il requisito principale è divenuto la presenza di collegamenti rapidi con le zone centrali. La curva dei valori immobiliari, andando dal centro alla periferia, non decresce secondo una curva che tende a diminuire la sua pendenza e quindi la sua intensità man mano che ci si allontana dal centro ma seguendo evidentemente altri parametri che ne possono evidenziare la desiderabilità.

*volta è possibile acquistare l'auto a rate. C'è una forte concordanza tra la crescita della motorizzazione e lo sviluppo della televisione, una sintonia tra mobilità materiale e la mobilità "virtuale" (il desiderio di mobilità sociale) incarnata dal televisore.*

*...La televisione dunque fornisce i modelli sociali del consumo; letteralmente: insegna a consumare. Fa conoscere le marche, i prodotti, spiega come usarli (ad esempio, come si fa il the) e perché sono importanti.>><sup>4</sup>*

L'Autostrada del Sole e la Fiat Seicento si sono immediatamente trasformati in vettori di libertà, troppo a lungo negata fino a pochi anni prima, e la televisione diviene lo *specchio dei desideri* degli italiani di allora, un fenomeno socioculturale che accompagnerà il cosiddetto "boom" economico degli anni tra il 1958 e il 1962, inteso come la risposta spontanea agli effetti della guerra e a quella povertà che era ancora estremamente diffusa in molte regioni italiane.

Dal punto di vista urbanistico e territoriale, l'energia centripeta sviluppata nel secondo dopoguerra dalle grandi città, accentuata da politiche industriali e infrastrutturali che hanno determinato squilibri territoriali di cui ancora oggi si leggono gli effetti, inizia a dare luogo a diverse conurbazioni urbane<sup>5</sup>.

Il cambiamento nella tipologia insediativa delle nuove espansioni urbane è sensibile. E dagli insediamenti di matrice spontanea, sorti al di fuori delle previsioni di strumenti urbanistici, dotati di una maglia viaria frequentemente ortogonale – per sfruttare al massimo il territorio – ed essenziale, per ridurre le spese di urbanizzazione, privi per anni delle più elementari opere di urbanizzazione, si passa a insediamenti – sempre prevalentemente di matrice spontanea a cui però si affiancano insediamenti "legali" che riproducono la medesima tipologia insediativa – privi di qualsiasi forma di omogeneità, di un riconoscibile criterio formale e dove è evidente lo spazio dato all'individualismo dei singoli.

L'esito di questo processo è una modalità insediativa diffusa a carattere esclusivamente residenziale, con densità abitative e indici di edificazione territoriale molto bassi (meno di 15 ab/ha e meno di 1 mc/mq), la cosiddetta "villettopoli", che si caratterizza per la pressoché totale assenza di elementi di qualità urbana che invece si ritrovano nella città tradizionale e storica.

Nelle "nuove" periferie si inverte il rapporto spazio pubblico/spazio privato in favore ovviamente di quest'ultimo: se nella città tradizionale si percepisce senza dubbi il ruolo strutturante dello spazio pubblico di relazione, nelle periferie recenti perde questa funzione e questo ruolo. Viene, in definitiva, a scomparire la componente "di relazione" e quello spazio, non più necessariamente pubblico, diviene solamente un accessorio indispensabile alla mobilità individuale.

Ma con la scomparsa della funzione relazionale dello spazio pubblico, in un meccanismo bidirezionale di causa/effetto vengono anche a scomparire tutte le funzioni urbane che in esso vi si svolgevano e attraverso esso venivano tenute in vita.

Allontanandosi dalla città storica e consolidata il panorama si trasforma e dallo spazio pubblico che dialoga con l'edilizia che al tempo stesso lo definisce si passa ad uno spazio pubblico che non ha alcuna relazione con il tessuto edilizio, dove i muri di recinzione di varia altezza, scarsamente penetrabili anche solo visivamente, isolano ed estromettono chi percorre le strade, quasi sempre prive di marciapiede e di dimensioni abbastanza ridotte.

A questo fenomeno si lega, negli ultimi anni, la diffusione di luoghi – non-luoghi, iper-luoghi – dove invece vengono concentrate tutte quelle attività di supporto alla residenza che nella città tradizionale sono ancora oggi diffuse. Con il risultato macroscopico di un *policentrismo inverso*, fatto di centri commerciali, concentrazioni di terziario commerciale, di ristoranti, cinema e altro che sono la negazione del sistema di relazioni che caratterizzano la città tradizionale.

Un policentrismo inverso perché anziché consentire il decentramento e la miglior accessibilità di tutte le funzioni urbane determina forme di congestionamento e, conseguente, squilibrio territoriale e urbano, obbligando masse di popolazione a spostarsi – quasi esclusivamente in auto – per raggiungerli anche solo per comprare il pane o il latte. Una modalità insediativa che produce spostamenti "inutili".

Eppure, nonostante queste profonde contraddizioni, questa periferia è abitata da almeno un terzo della popolazione delle grandi città.

<sup>4</sup> Enrico Menduni, "La nascita della televisione in Italia". In: Antonio Cardini (a cura di), "Il miracolo economico italiano (1958-1963)". Ed. Il Mulino, Bologna 2006. Enrico Menduni è docente di Culture e formati della televisione e della radio presso la Facoltà di Lettere e Filosofia, Dipartimento di Comunicazione e Spettacolo dell'Università Roma Tre.

<sup>5</sup> La ulteriore progressiva perdita di rilevanza dell'agricoltura tradizionale, a causa di un processo di industrializzazione spesso miope e allo stesso tempo magniloquente, unita agli effetti negativi della Riforma agraria hanno sostanzialmente arrestato il naturale ammodernamento delle modalità colturali, sia tecniche che gestionali, favorendo quel progressivo abbandono delle campagne economicamente ormai poco redditizie o la trasformazione delle stesse, quando gli aspetti localizzativi lo consentivano, in aree edificate.

Perché?

Da una parte, ci si trova di fronte alla richiesta di un modello insediativo – la casa isolata, di media grandezza, con una pertinenza di medie dimensioni, in un contesto insediativo uniformato alla stessa tipologia quasi da poterlo definire un 'tessuto' insediativo –. Una forma dell'abitare che evidentemente costituisce l'ambizione – più che un obbligo - per molte persone. Un modello insediativo che si è ormai diffuso a macchia d'olio, al quale raramente politiche urbanistiche comunali hanno saputo, o voluto, dare risposte soddisfacenti.

Dall'altra, le amministrazioni comunali e gli stessi abitanti insediati devono continuamente fare i conti con problemi di non più facile risoluzione quali quelli legati alla realizzazione ma soprattutto alla gestione di quelle opere e servizi collettivi che, in un insediamento a bassa densità, costituiscono una falla nel bilancio comunale.

E se spesso si è visto come l'origine della frammentazione insediativa sia legata a scelte urbanistiche scarsamente connesse a logiche di tutela degli interessi della collettività e dell'ambiente locale, verosimilmente può essere considerata la risposta "spontanea" delle diverse collettività, costrette a sopperire alla latitanza delle amministrazioni e dello Stato in termini di accesso alla casa e ai servizi.

Risposta spontanea che, evidentemente, è stata tollerata dalle amministrazioni locali, con un atteggiamento altrettanto miope se non complice, in quanto ree di aver compromesso gravemente e forse irreversibilmente vaste porzioni di territorio con insediamenti privi di qualità urbanistiche.

### **Roma – Buenos Aires – Montevideo: parallelismi...**

I parallelismi tra queste tre grandi realtà urbane trovano fondamento nel legame forte dovuto alla rilevante presenza di italiani e di discendenti di emigranti italiani e all'evidente corrispondenza culturale che si stabilisce tra di esse, come se oltre alle rimesse finanziarie gli italiani emigrati inviassero a casa anche tradizioni insediative, il "come" fare casa e quindi anche città.

Osservando quanto accaduto a Buenos Aires negli ultimi decenni, è evidente da una parte il dominio formale della griglia definita dalla "cuadrícula" ispanoamericana, fondamentale ordinamento spaziale sia per la città pianificata che per quella non pianificata, mentre dall'altra si assiste nelle recenti espansioni insediative nell'area metropolitana a vari tentativi di rottura "formale" di quel modello regolare con altri caratterizzati da una forte intenzionalità progettuale che però ha sottolineato la "frattura" tra classi sociali.

Nei nuovi quartieri privati pianificati con grande libertà stilistica e chiusi al libero accesso ("barrios cerrados") si sono andati ad insediare solo abitanti appartenenti a classi sociali medio-alte<sup>6</sup>.

Questo tipo di fenomeno caratterizza maggiormente la periferia bonairense piuttosto che quella di Montevideo, dove, pur cominciando ad apparire insediamenti caratterizzati da una forte intenzionalità progettuale in completa rottura con la tradizione del "damero", la legge tuttavia impedisce la chiusura dei quartieri all'accesso libero.

A questo punto il parallelismo con la situazione registrata nelle periferie italiane è evidente.

Nelle tre capitali, le prime periferie, sorte ben al di là dei margini urbani di allora, sono nate per dare risposta alle istanze abitative di popolazioni che non riuscivano ad accedere alla casa nelle zone centrali della città.

Successivamente, dagli anni '60 in Italia, dalla fine degli anni '70 in Argentina e dalla metà degli anni '80 in Uruguay, si cominciano ad affermare modelli insediativi di totale rottura con il passato, basati sull'isolazionismo, sulla indifferenza allo spazio pubblico – non più luogo di scambio "necessario" per le relazioni interpersonali. Un cambiamento che ha nel "modello nordamericano" il suo riferimento e che si diffonde prevalentemente attraverso i media.

<sup>6</sup> I primi "club de campo" nascono in Argentina già negli Anni Trenta, in risposta alle mutate esigenze della nuova borghesia affermata negli anni tra i due conflitti mondiali, quando proprio l'Argentina visse un momento di grande splendore economico. Con la fine della guerra e il lento processo di declino socio-economico che porta alla Dittatura di destra in Argentina – come in altri stati latinoamericani – questo fenomeno insediativo si arresta per poi riprendere con vigore alla fine della Dittatura (nel 1983) con caratteri ovviamente mutati. La periferia bonairense si caratterizza oggi per la presenza di nuovi quartieri chiusi (ora chiamati "country club"), più "popolari" rispetto al modello di riferimento e, per questo motivo, appannaggio di un ceto sociale "medio" che sceglie di vivere in contesti insediativi siffatti. Frammenti urbani inseriti nella regolarità geometrica – e sociale – della *cuadrícula*.





*Roma, Borgata di Acilia (Fonte: Google Earth)*



*Roma, Ponte di Nona (Fonte: Google Earth)*



*Gran Buenos Aires, Malvinas Argentinas (Fonte: Google Earth)*



*Gran Buenos Aires, Tigre (Fonte: Google Earth)*



*Montevideo, Barrio Malvin Norte (Fonte: Google Earth)*



*Montevideo, Barrio Peñarol (Fonte: Google Earth)<sup>7</sup>*

La trasformazione culturale che determina questo fenomeno – che ha una vasta diffusione nei paesi di cultura latina che si possono considerare più “deboli” sotto diversi profili – ha progressivamente portato alla perdita del concetto di spazio pubblico e di luogo centrale come elemento generante la qualità urbana e si manifesta sia nella (auto)esclusione delle classi più abbienti come nella esclusione forzata delle classi più povere, negando il concetto di città “tradizionale”.

<sup>7</sup> Tutte le immagini satellitari sono riprodotte alla medesima scala.

## Periferie degradate: come (e se) intervenire?

È la questione più delicata da affrontare perché implicherebbe un giudizio sulle periferie che si discosta sensibilmente dal giudizio implicito di coloro che le abitano, per i quali il modello insediativo da esse rappresentato non è necessariamente considerato in modo negativo se non per una serie di svantaggi legati a mobilità, dotazione di servizi, sicurezza urbana – che non sempre sono una peculiarità delle periferie.

Eppure, già solo operando una lettura degli aspetti legati alle basse densità abitative che caratterizzano le periferie disperse delle grandi città si può facilmente riscontrare come sia sostanzialmente impossibile legare qualità urbana a questo tipo di insediamenti<sup>8</sup>. È infatti sostanzialmente impraticabile dotare un territorio a bassa densità, prevalentemente residenziale, di un sistema di mobilità pubblica efficiente – oltretutto in un momento storico in cui la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto è praticamente impossibile, per via della scarsità di risorse e della scarsa capacità di attuazione delle opere.

Ma su questo stato delle cose la politica e l'urbanistica continuano a comportarsi in modo schizofrenico, a tutti i livelli che interessano il territorio e le città. E a questo punto la situazione è tale che le amministrazioni comunali non hanno più strumenti né risorse per invertire la marcia. Ma soprattutto spesso non hanno neanche la volontà politica per farlo, a meno di perdere consensi.

Volendo tuttavia essere ottimisti e praticando il sapere proprio della disciplina urbanistica, si è studiata una metodologia di intervento, frutto della sintesi delle teorie di progettazione urbanistica e delle esperienze attuate negli ultimi decenni – e non solo – in Italia e nel mondo<sup>9</sup>, finalizzandola espressamente alla riqualificazione e rigenerazione dei brani della periferia urbana de-qualificata e degradata. Tale studio è confluito in una "grammatica urbana" che individua i criteri spaziali e funzionali per la progettazione e riprogettazione urbanistica, i cui temi fondamentali sono:

- i limiti dell'insediamento e i "luoghi centrali";
- le forme dello spazio urbano e le funzioni insediate;
- l'assetto della mobilità.

La "grammatica" ha consentito di definire una "griglia teorica" per il riassetto delle periferie finalizzata alla rimodulazione della struttura spaziale, i cui elementi chiave sono la qualità dello spazio pubblico di relazione, la permeabilità del tessuto edificato e la complessità delle destinazioni d'uso insediate.

L'ipotesi di griglia parte dall'elemento base dell'organismo urbano, l'isolato<sup>10</sup>.

Secondo un modello geometrico tradizionale, la composizione degli isolati avviene nel rispetto di una griglia ortogonale che, raggiungendo una ben definita dimensione, dà luogo alla "unità urbana elementare" (che può equivalere al "quartiere"). L'unità urbana elementare si caratterizza per avere un centro, un "fuoco", un "luogo centrale" e dei limiti ben precisi. Limiti che sono dettati, in prima istanza, dalla massima distanza percorribile a piedi tra il "luogo centrale" e il confine dell'unità urbana elementare, variabile tra 400 e 600 metri. La permeabilità pedonale è e resta uno dei requisiti di qualità urbana fondamentali anche nell'era dell'automobile<sup>11</sup>, che tuttavia non viene demonizzata.

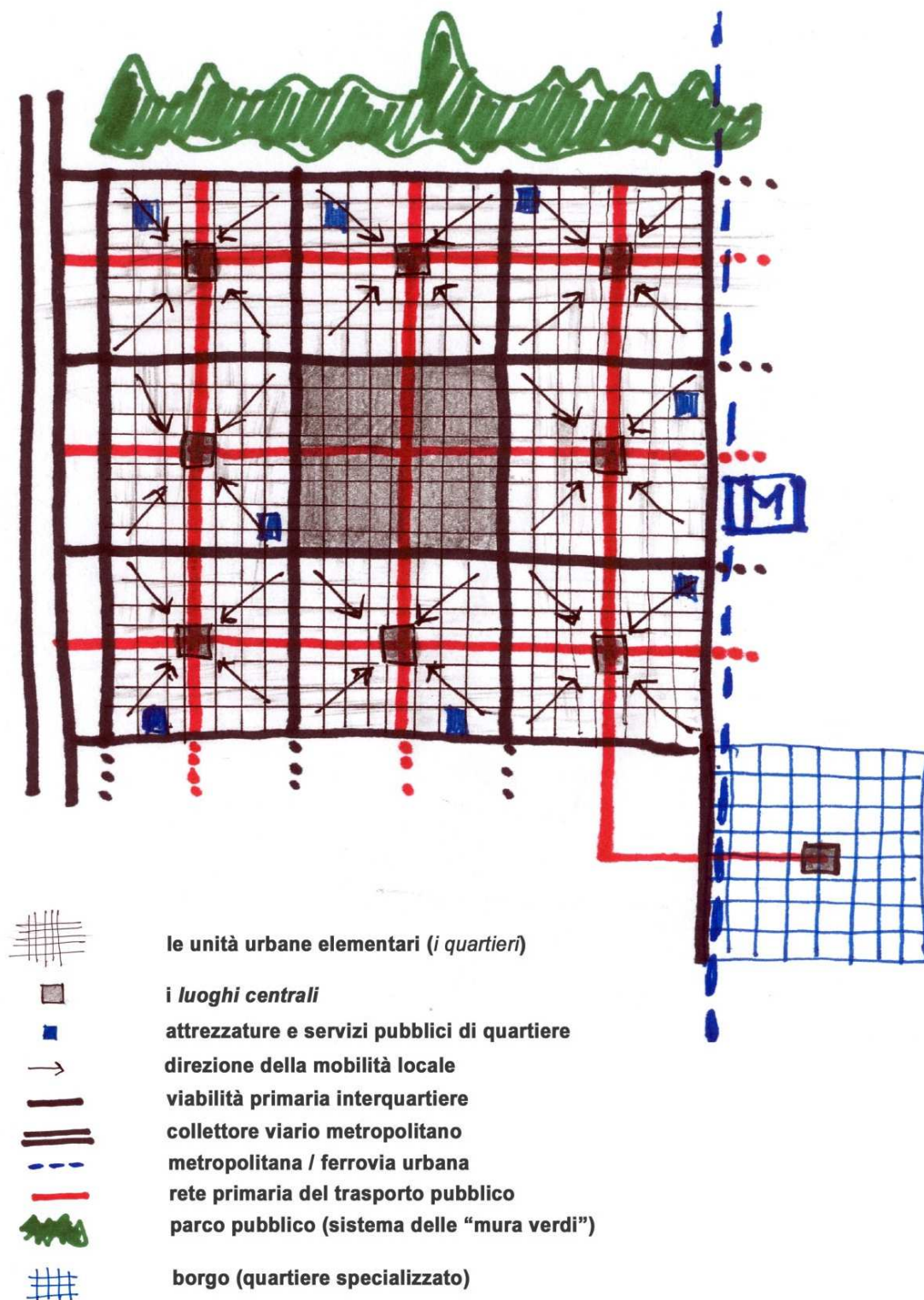
<sup>8</sup> La bassa densità e la dispersione edilizia moltiplica inesorabilmente i costi di urbanizzazione a scapito delle risorse locali. È evidente come un chilometro di acquedotto e di fognatura abbia un costo relativo molto più alto dove la densità abitativa è molto bassa rispetto alle zone urbane più centrali e dense.

<sup>9</sup> La definizione della grammatica prende spunto da una ipotesi di Marcello Vittorini che approfondisce in particolare le questioni relative agli assetti della mobilità urbana, ipotesi che però trova fondamento nei criteri formali tradizionali della città, storicamente riferibili alle città fondate dagli antichi Etruschi, dai Greci, dagli Etruschi e dai Romani fino a quelle applicate dagli Spagnoli in America Latina.

<sup>10</sup> L'isolato è un'area circondata da strade, solitamente occupata da uno o più edifici che si aggregano fra loro secondo varie possibilità, che nella città moderna viene ad assumere una dimensione media di 80÷100 metri di lato e una forma regolare e sostanzialmente quadrata. Le "varie possibilità" sono strettamente dipendenti dalle possibilità costruttive degli edifici stessi. L'isolato quindi ha come dimensione minima la profondità equivalente al raddoppio di un edificio a schiera e della relativa pertinenza (≥ 25-35 metri). La larghezza dell'isolato è invece dipendente da quella necessità di "permeabilità" del tessuto edilizio e quindi di accessibilità allo spazio pubblico di pertinenza. Dimensione che è variabile in relazione all'estensione dell'organismo urbano in cui si trova ad essere inserito ma che di solito non supera i 125 metri (come nel caso dell'isolato del *Plan Cerdà* a Barcellona).

<sup>11</sup> La "griglia teorica" non demonizza l'automobile ma definisce un modello della mobilità che integra la mobilità collettiva, primaria, con la mobilità individuale, complementare. La mobilità collettiva ha il ruolo di unire i "luoghi centrali" delle diverse unità urbane elementari (i quartieri), percorre preferibilmente corsie riservate e ha la precedenza sul trasporto privato individuale, andando così a percorrere una rete viaria dedicata. Il trasporto individuale, per contro, svolge un ruolo di supporto alla trasporto collettivo, e si disimpegna su una rete di strade interquartiere "fluide" che scorre sui bordi delle unità urbane elementari (i quartieri) che puntano non sulla velocità quanto sulla riduzione dei rallentamenti e quindi degli ingorghi. L'accessibilità ai quartieri avviene conseguentemente a "pettine", essendo scoraggiato l'attraversamento rapido degli stessi.





La "griglia teorica": schema esemplificativo (disegno dell'Autore)

Si può pertanto ipotizzare l'unità urbana elementare come costituita da una griglia ortogonale, la cui maglia è data dall'isolato, di forma quadrata, con una dimensione 800-1200 mt per lato.

Nell'unità urbana elementare, caratterizzata da una complessità funzionale, sono presenti tutte le "utilities" indispensabili allo svolgimento della vita quotidiana.



Quale possibile applicazione potrebbe avere questo modello?

In diversi corsi di Urbanistica tenuti presso la Facoltà di Architettura della Università Roma Tre e nella pianificazione di alcune città di medie dimensioni, si è sperimentato tale modello applicandone i criteri a diverse zone periferiche.

Trattandosi di aree già edificate, con diversi gradi di possibilità di intervento, l'applicazione si è concentrata fondamentalmente nella ridefinizione dell'assetto della mobilità combinata con l'individuazione di un sistema di centralità locali, esistenti o di progetto.

Dal punto di vista meramente progettuale, l'applicazione del modello teorico porta a evidenti vantaggi sotto il profilo del riequilibrio della città e del territorio e pertanto si può considerare estremamente efficace e valido, anche se il modello non entra nello specifico delle densità edilizie, poiché si assumono come efficaci ed efficienti alcuni livelli di densità che si relazionano alla localizzazione degli interventi e che in realtà sono stati già ampiamente regolamentati da regolamenti urbanistici nazionali.

Più precisamente, si ritengono ottimali densità abitative in area urbana che si collocano tra i 100 e i 200 abitanti per ettaro, con punte che però non dovrebbero mai superare i 250 ab/ha e scendere al di sotto dei 50 ab/ha.

Si tratta in genere delle densità che si riscontrano nei quartieri centrali e semicentrali delle grandi città, quella che viene identificata con la città consolidata<sup>12</sup>. Laddove questa densità fosse superiore o inferiore l'intervento dovrebbe necessariamente prendere in considerazione interventi di diradamento o di densificazione edilizia.

Le "controindicazioni" del modello, invece, possono emergere relativamente ai temi politici e amministrativo/gestionali e si concentrano prevalentemente intorno alle questioni del consenso alle scelte progettuali e nella capacità finanziaria per avviare gli interventi, problemi principali per le pubbliche amministrazioni che intraprendono la redazione e attuazione di un piano o di un progetto urbanistico.

Non esistono limiti alle possibilità di intervento "tecnico" per la riqualificazione di periferie degradate, in virtù del ricco strumentario a disposizione dell'urbanistica. Ma esistono difficoltà "sociali" che facilmente si trasformano in impedimenti politici.

Allo stesso tempo la questione finanziaria rende particolarmente poco agevole per le amministrazioni locali la possibilità di intervenire con decisione in periferia – ma ormai sempre più spesso anche in città – impedendo di poter avviare programmi ordinari di rigenerazione urbana.

A questo possiamo accostare un altro tipo di ostacolo che è quello derivante dalla scarsa propensione delle amministrazioni ad avviare estesi programmi di riqualificazione che possano determinare reali effetti di riqualificazione su ambiti periferici degradati. Scarsa propensione che, quasi sempre, si lega alla durata temporale dei mandati amministrativi e alla scarso interesse ad attivare politiche e programmi che vadano oltre i cinque anni. Con la conseguente paralisi degli interventi di rigenerazione urbana.

Quello che si può forse affermare è che oggi la strada da percorrere sia per forza di cose bidirezionale, partecipata e interventista, che invece è diffusa in una realtà come quella dell'Uruguay.

Da un lato, costruire con le collettività locali coinvolte una mappa condivisa del disagio urbano e abitativo, operazione certo non semplice proprio perché si tratterà di ricondurre a unitarietà una molteplicità di visioni talvolta anche contraddittorie.

Dall'altro, suggerire una politica di intervento che, basandosi sugli strumenti e le tecniche urbanistiche – come l'ipotesi della "griglia teorica" –, sia in grado di definire un progetto di riqualificazione/rigenerazione urbana realmente partecipato.

È evidente che per raggiungere questo risultato è inevitabile la ricostruzione dei legami collettivi e di quella coscienza civile che è alla base della civile coabitazione.

<sup>12</sup> Interessanti i confronti con i dati demografici: a Roma, la cui densità abitativa media è di 22 ab/ha, nella città storica e nei quartieri della città consolidata, dove complessivamente abitano 1.800.000 persone (il 64% della popolazione totale), si registrano rispettivamente densità di 91 ab/ha e 91,6 ab/ha; mentre nei suburbi – i quartieri periferici "storici" – e nelle cosiddette "zone" (dove complessivamente abitano 1.050.000 persone, il 36% del totale) scende rispettivamente a 34 ab/ha e addirittura a 8 ab/ha, sparsi sul restante 85% del territorio comunale (Fonte: Anuario Statistico del Comune di Roma, 2004).

Nel Comune di Milano, che ha invece una estensione territoriale sei volte inferiore a quella del Comune di Roma, la densità abitativa sale a 69 ab/ha, densità analoga a quella del Comune di Torino (66 ab/ha).

Nella Provincia di Milano, equiparabile a una dimensione di circa una volta e mezza il territorio del Comune di Roma, la densità abitativa è già superiore, attestandosi a quasi 19 ab/ha.

L'attuale mondo di città non può sopravvivere senza la trasformazione degli individualismi contemporanei in un diverso modo di relazionarsi, che prenda spunto dal passato e sappia inventare nuovi scenari urbani.

\* \* \*

**Bibliografia di riferimento:**

Massimo Cacciari (1990), "Ethos e metropoli". In: MicroMega 1/1990.

Gianfranco Caniggia, Gian Luigi Maffei (1979): "Lettura dell'edilizia di base". Marsilio Editore, Venezia.

Arnaldo Cecchini (a cura di) (2007), "Al centro le periferie". Franco Angeli Editore, Milano.

Alberto Clementi, Francesco Perego (a cura di) (1983), "La metropoli "spontanea". Il caso di Roma". Edizioni Dedalo, Bari.

Ilse – Istituto Lombardo di Scienze Economiche e Sociali, Relazioni del seminario "La nuova dimensione della città, la città-regione". Milano, 1962

Marcello Fabbri (1983), "L'urbanistica italiana dal dopoguerra ad oggi". De Donato editore, Bari.

Italo Insolera, (1993) "Roma Moderna. Un secolo di storia urbanistica. 1870-1970". Piccola Biblioteca Einaudi, Torino.

Franco Martinelli (1987), "Roma nuova. Borgate spontanee e insediamenti pubblici. Dalla marginalità alla domanda dei servizi". Franco Angeli, Milano

Enrico Menduni (1999), "L'Autostrada del Sole". Il Mulino, Bologna.

Enrico Menduni (2002), "Televisione e società italiana 1975-2000". Bompiani, Milano.

Enrico Menduni, "La nascita della televisione in Italia". In: Antonio Cardini (2006), "Il miracolo economico italiano (1958-1963)". Ed. Il Mulino, Bologna.

Rosario Pavia (2002), "Babele". Meltemi editore, Roma.

Marcello Vittorini (1988), "Il Rinascimento della città". Quaderni del DPTU - Dipartimento di Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Università "La Sapienza", Roma.

Marcello Vittorini (1992), "Relazione Generale al PRG 92". Comune di Firenze.

**Webgrafia:**

Cittalia : [www.cittalia.it](http://www.cittalia.it)

DipSU – Dipartimento di Studi Urbani : [www.urbanisticatre.uniroma3.it](http://www.urbanisticatre.uniroma3.it)

ISTAT : [www.istat.it](http://www.istat.it)