

STRATEGIE DI RECUPERO DELLA CITTÀ COSTRUITA: L'ESPERIENZA DELLE
CITTÀ DELL' EST EUROPEO

Attilio DE NIGRIS¹, Liliana PAOLINO² e Mariacristina CIAMPA³

1, 2, 3 Dottorandi in "Ingegneria delle Reti Civili e dei Sistemi Territoriali", XVII-XVIII ciclo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Facoltà di Ingegneria, Università di Napoli "Federico II", Piazzale Tecchio, 80, 80100, Napoli. Tel 081/7692321; 0825/476185; fax 081/7692309

SOMMARIO

L'evoluzione delle politiche di sviluppo urbano degli ultimi anni è stata caratterizzata, non solo in Italia, ma in tutto il contesto europeo, dal definitivo abbandono della logica espansiva e dalla crescente attenzione per il tema della trasformazione qualitativa della città esistente. Alla base della rinnovata centralità della città costruita vi sono diversi fattori tra i quali in primo piano il generale fenomeno di cessazione o rallentamento della crescita puramente quantitativa della città ed il contemporaneo prospettarsi di problemi di declino e di degrado di quartieri o di settori urbani. Gli effetti prodotti da questo modello di crescita sull'ambiente urbano, dallo spreco di suolo alla compromissione dell'ambiente naturale, dalla bassa qualità dell'habitat allo squilibrio nella distribuzione di funzioni tra centro e periferia a cui si è accompagnata l'inadeguatezza delle reti infrastrutturali, hanno indotto una profonda riflessione sul tema della riqualificazione urbana. Alcune città hanno saputo rilanciare il proprio ruolo riuscendo ad attrarre funzioni importanti, grandi investimenti e realizzando progetti esemplari in grado di rivalorizzare l'esistente indirizzando l'intervento pubblico verso il recupero della qualità urbana, ambientale, abitativa, funzionale e riconoscendo l'importanza dell'investimento privato nel settore della riqualificazione urbana. Il Paper si propone di analizzare delle problematiche legate alla riqualificazione delle città dell'est europeo. In particolare l'attenzione sarà rivolta alla città di Timisoara (Romania), di città cerniera tra l'est e l'ovest europeo analizzando le strategie intraprese per il "recupero" della centralità perduta e per il rilancio di una politica rivolta verso le nuovi indirizzi della UE.

1 LA RIQUALIFICAZIONE URBANA NEI PAESI DELL'EST EUROPEO

Il 1989 sarà ricordato per sempre come l'anno in cui la geografia politica mondiale ha subito una svolta importante, l'anno in cui gli equilibri politici ed economici, consolidatisi dopo il secondo conflitto mondiale, sono stati modificati e hanno innescato trasformazioni rilevanti e significative anche per quanto concerne gli scenari urbani.

Il 1989 passerà alla storia come l'anno che, più degli altri, ha inciso sull'assetto dei Paesi dell'Est Europeo.

A partire da quel momento ha avuto inizio una nuova era nella quale si sono aperte nuove prospettive al vasto campo della cooperazione tra i popoli. Fino ad allora l'attività di cooperazione, nel settore del planning e dell'urbanistica in particolare, aveva avuto come terreno di applicazione solo quello dei paesi del Terzo Mondo; negli anni immediatamente successivi al 1989 si profila l'ipotesi di una cooperazione tra i Paesi Occidentali e quelli del blocco sovietico. Le premesse su cui si basava la cooperazione con i Paesi dell'Est erano ovviamente diverse da quelle prospettate con i paesi emergenti del Terzo Mondo. Esportazione di ideologie, stimoli di nuovi consumi, esportazione di manodopera e merci in eccedenza, sono solo alcune delle distorsioni operate nel campo della cooperazione sviluppatasi in passato.

La nuova filosofia della cooperazione va costruita, invece, attraverso la comprensione dei valori della storia, la corretta valutazione della domanda e l'interazione profonda con la cultura del sito: le nuove tecnologie, poste in essere dal progresso scientifico, devono essere utilizzate correttamente, prevedendo e valutando soprattutto l'impatto sulla realtà urbanistiche e sociali. E' nel momento in cui si definiscono gli scenari idonei che la cultura della cooperazione viene a connettersi con quella del territorio. Ed è soprattutto nella diversità degli scenari che risiede la profonda differenza tra la cooperazione con i Paesi in via di sviluppo e quella con i Paesi del blocco socialista, Paesi che potremmo definire in ripresa di sviluppo.

All'indomani del crollo del muro di Berlino i problemi urbanistici e territoriali che emergono sono facilmente raggruppabili: distanze enormi tra i centri esistenti, scarsissime informazioni sulle diverse realtà territoriali locali, gravi carenze del sistema dei trasporti, inefficiente strutturazione del settore produttivo, rete di servizi alle imprese quasi inesistente, numerose domande inesprese. La soluzione di questi problemi richiede una strategia capace di garantire la costituzione di un tessuto urbano che risulti integrato nelle sue funzioni, modellato nelle sue articolazioni e gestito con le nuove tecnologie.

In Unione Sovietica, dopo il lungo periodo di stagnazione verificatosi durante l'età imperiale, si cercò di dare una svolta attraverso la "politica urbanistica dei piani quinquennali" e cioè si puntò su una massiccia industrializzazione del paese e sulla costruzione di numerose città intorno ad uno o più impianti industriali.

Nacquero, così, le città-azienda, ossia città, o più spesso soltanto agglomerati urbani, in cui, accanto agli impianti industriali, venivano allocati gli alloggi per gli operai e qualche altra modesta attrezzatura. Successivamente, con la politica delle città-satelliti, si tentò di distribuire la popolazione nelle aree intorno ai grandi centri urbani; ma, nonostante questi sforzi tesi ad una migliore distribuzione della popolazione sul territorio, ancora oggi sussiste una situazione di disequilibrio.

Attualmente nei Paesi dell'Est sono state conseguite importantissime conquiste sociali; eppure l'arretratezza, soprattutto in termini materiali, ha superato i livelli di guardia. Oltre all'atavica lentezza burocratica, causata soprattutto dalla forte componente accentratrice dei poteri dello Stato, uno dei problemi fondamentali è quello della assoluta mancanza di informatizzazione e telematizzazione della società. Infatti, anche a causa della vastità del territorio, molti problemi non vengono affrontati solo perché non sono riconosciuti a livello centrale; non esistono le banche dati o meglio i centri di raccolta, elaborazione e trasmissione sulla base dei quali, oggi, in Occidente, è possibile fare una seria programmazione.

Attualmente le città dell'Est sono investite dagli inevitabili processi di trasformazione urbana e quasi sempre il motore del processo, il denominatore comune è il passaggio dalla proprietà pubblica a quella privata. Ma gli effetti provocati da questa trasformazione spesso risultano drammatici: forte aumento della disoccupazione, abbassamento dei livelli produttivi, aumento dell'inflazione, grossi progetti speculativi per acquisire aree ed edifici nel centro storico¹.

2 I SISTEMI INSEDIATIVI DELL'EST EUROPEO

A questo punto, l'obiettivo diventa quello di analizzare e comprendere la realtà insediativa nei paesi dell'Est. Obiettivo difficile da perseguire dal momento che le notizie, le informazioni e i dati sono ancora oggi scarsi, difficilmente reperibili, spesso contraddittori; mancano dati ufficiali e, quando esistono, si osserva che o i criteri usati non sempre sono chiari, oppure, il più delle volte, che non corrispondono alla realtà in quanto illustrano programmi e non già stati di fatto.

Senza dimenticare la quasi totale mancanza di studi e ricerche sociologiche.

Inoltre è impossibile prescindere dal particolare ruolo svolto dall'Unione Sovietica nei confronti dei Paesi dell'Est europeo afferenti al Patto di Varsavia².

Fino al 1989, gli esperti e gli studiosi dei problemi dell'Est ritenevano che il ruolo dell'URRS nei riguardi di questi paesi fosse per molti versi trainante. Ciò forse è vero per l'Ungheria e la

¹E' quasi banale rilevare che il pericolo che incombe sulla giovanissima *perestrojka* è proprio quello di riferirsi troppo al modello americano, o anche giapponese, che oggi rappresenta la distorsione dell'economia di mercato caratterizzata dall'eccessivo consumismo e che conduce alla civiltà dello spreco.

² Il Patto di Varsavia è un accordo di tipo politico-militare stipulato nel 1955 tra l'Unione Sovietica, i sei Paesi dell'Est europeo (Bulgaria, Cecoslovacchia, Germania Orientale, Polonia, Romania, Ungheria) e Cuba, Mongolia e Vietnam del Nord.

Romania ma per gli altri Paesi il ruolo può definirsi piuttosto frenante.

Sin dal 1949, anno in cui fu istituito il Comecon, patto di mutua collaborazione sul piano economico, i sei Paesi dell'Europa Orientale (Bulgaria, Cecoslovacchia, Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Romania ed Ungheria) adottarono quel particolare sistema di direzione centralizzata che l'Unione Sovietica aveva attuato già dal suo primo piano quinquennale (1928-1932): fu scelta una programmazione economica con cadenza quinquennale nella quale si dava priorità da un lato agli interventi che, attraverso la ricostruzione e la costruzione di nuovi alloggi, miravano a soddisfare i bisogni pregressi, dall'altro ad una forte spinta verso l'industrializzazione. I risultati raggiunti nei singoli paesi furono assai diversi per due ordini di motivi: non solo le situazioni di partenza dei sei paesi erano sostanzialmente differenti³, ma anche i modi, le priorità e i tempi di attuazione delle politiche economiche.

Di conseguenza, gli scenari risultanti sono differenti l'uno dall'altro. Polonia, Germania e, in parte, la Cecoslovacchia, rispetto agli altri, hanno in comune una più chiara e organica programmazione degli interventi alla quale segue l'attuazione sul territorio di un disegno globale.

Il risultato è che i paesi più a Nord (Polonia, RDT, Cecoslovacchia) presentano un sistema insediativo diffuso sul territorio; l'Ungheria, la Bulgaria e la Romania risentono, invece, di un modello insediativo polarizzato, dove una consistente percentuale della popolazione urbana è concentrata nelle rispettive capitali.

Negli anni cinquanta e sessanta l'urbanizzazione è diretta conseguenza dell'industrializzazione; l'elevato numero di posti di lavoro non agricoli creato in quegli anni contribuisce notevolmente all'esodo dalle campagne verso le città. Oltre al recupero e alla ristrutturazione degli impianti industriali, si intraprendono anche iniziative nel settore secondario alle quali spesso seguiva l'intervento residenziale. Sono questi gli anni in cui, contemporaneamente a nuovi insediamenti industriali, sorgono vere e proprie città che, oltre ad assolvere al problema abitativo dei lavoratori impiegati nelle fabbriche, offrono l'opportunità di distribuire in parte la popolazione su un territorio che presentava forti squilibri demografici. In questi vent'anni, coerentemente all'idea di città socialista, i centri produttivi, grazie all'offerta di posti di lavoro, diventano i protagonisti del disegno del modello abitativo che discende direttamente da quello occupazionale.

Ma è soprattutto nella costruzione delle città nuove che si manifesta la maggiore ingerenza del modello sovietico in quello dei Paesi dell'Est. Gli obiettivi perseguiti nei relativi piani regolatori mirano di volta in volta a soddisfare i fabbisogni abitativi nelle aree regionali fortemente industrializzate o ad affiancare nuovi insediamenti produttivi a quelli già esistenti nelle periferie urbane o ancora a realizzare insediamenti residenziali finalizzati ad attrarre abitanti in luoghi di lavoro in fase di allestimento.

³I danni causati dal secondo conflitto mondiale furono particolarmente ingenti per alcuni dei sei paesi dell'Est europeo. La RDT e la Polonia furono tra i paesi che subirono i maggiori danni: non solo le capitali, ma intere città e tanti altri centri, anche di modeste dimensioni, sono stati rasi al suolo. Negli altri quattro paesi, invece, le distruzioni furono di gran lunga più ridotte; addirittura la Romania e la Bulgaria ne uscirono quasi indenni.

Il modello sovietico si fonda sul kombinat: un'area dove, vicino ad uno o più impianti produttivi, vengono organizzati gli insediamenti residenziali per gli addetti ed eventualmente una zona agricola produttiva. L'iniziale intento di emulare la città-giardino è però smentito sia dall'impostazione planimetrica che dalle tipologie edilizie adottate: l'impiego di blocchi edilizi con un elevato numero di piani (spesso superiore anche a sei-sette) restituisce sul territorio agglomerati urbani con densità abitative relativamente alte.

Le regole seguite nella disposizione planimetrica delle parti residenziali del kombinat sono semplici e prevedono quartieri con cinquemila abitanti, con un proprio centro e una scuola primaria.

La dotazione di attrezzature collettive pubbliche é adeguata: biblioteche, teatri, luoghi di ritrovo, esercizi commerciali. La zonizzazione, in generale, è assai rigida e schematica e definisce le zone industriali, le zone residenziali, le zone verdi e il centro città. Questo tipo di organizzazione è applicata nelle più diverse situazioni territoriali, sia per la costruzione di città-satelliti mirate al decongestionamento della città-madre, sia per la realizzazione di città in aree completamente disabitate (le garden-cities rumene e le new-towns ungheresi, tedesche, polacche), sia per le nuove zone di espansione delle città già esistenti.

3 LA ROMANIA

Prima della seconda guerra mondiale, la maggior parte delle città rumene aveva funzioni prevalentemente commerciali, mentre un gran numero di paesi (nel paesaggio geografico della Romania, "il paese" é la più antica forma di abitato) disseminati sul territorio avevano

una base economica tipicamente agricola.

Dopo il 1948, anno dell'entrata della Romania nel Comecon, si è verificata una serie di radicali trasformazioni sia nell'economia che nell'assetto del territorio: grandi incentivi vengono indirizzati alle industrie esistenti, mentre molte nuove iniziative industriali vengono intraprese nella maggior parte delle aree urbane; nelle aree industriali o agro-industriali, caratterizzate da una maglia insediativa molto fitta e da una rete infrastrutturale relativamente sviluppata, l'assorbimento delle eccedenze di forza lavoro rurale da parte dell'industria si realizza



Figura 1

legando l'agricoltura ai diversi tipi di produzione extra-agricola e facendo perno sulla pendolarità giornaliera.

Tutti questi cambiamenti, conseguenza dell'entrata nel Comecon, provocano un accelerato processo che in quarant'anni portano la popolazione urbana a superare il 50% di quella totale. Nonostante questa crescita, la popolazione urbana della Romania rimane, insieme a quella dell'Ungheria, la più bassa fra quelle dei Paesi dell'Est; ma, al contrario dell'Ungheria -nella quale la concentrazione è polarizzata nella capitale-, nel territorio rumeno, in cui la rete dei collegamenti viari e ferroviari è sufficientemente strutturata⁴ e rende agevoli gli spostamenti, la popolazione è diffusa sia nei piccoli che nei grandi centri.

4 IL RILANCIO DELLA CITTÀ DI TIMISOARA

Il presente lavoro è il frutto di una proposta di progetto tra l'equipe dell'Università degli studi di Napoli guidata dalla Prof.ssa Fumo Marina, gli autori del paper e l'Assessore all'Urbanistica della città di Timisoara, Prof. arch. Radu Radoslav, per il rilancio della pianificazione della città attraverso la riformulazione del Piano strategico redatto nel 2000.

Timisoara è uno dei centri politico-culturali più importanti della Romania; il centro urbano si estende lungo il canale navigabile della Bega, nella regione del Banato, con un'interessante impianto urbano dalla tipologia radio-concentrica fortemente definita. Vero simbolo di democrazia, solidarietà e tolleranza,



è una delle punte di diamante della *Figura II*

Romania dal punto di vista

geografico, storico, della modernizzazione e dello sviluppo. Città tra le più importanti di un Paese che, lasciandosi definitivamente alle spalle il modello di vita comunista, guarda sempre con maggiore interesse all'Occidente più avanzato.

⁴ Ciò non deve meravigliare se si considera che la Romania, nella seconda metà del XIX secolo, ha attraversato un periodo di intenso sviluppo: nel 1869, appena trenta anni dopo che era stata realizzata la prima ferrovia Napoli-Portici, fu costruita la linea ferroviaria che collegava Bucarest con Gintque; nel 1871 nacque la prima linea di tram a trazione animale e nel 1872 Bucarest ebbe una rete di illuminazione pubblica.

Il piano strategico per Timisoara, implementato nel 2000, modifica di fatto la precedente strumentazione urbanistica (General Urban Plan, 1991) che aveva individuato nel parametro quantitativo l'unica regola certa delle trasformazioni.

La strategia adottata nella redazione di tale documento di cooperazione si basa sui seguenti punti:

- ***sviluppo sostenibile, eco-compatibile***, mediante una politica attiva di difesa e valorizzazione ambientale;
- crescita ordinata ed equilibrata, che salvaguarda e valorizza l'ambiente, attenta alla città, basata sulla ***qualità e non sulla quantità***;
- politica di ***tutela, di salvaguardia e di recupero del centro storico*** (estendendo questi concetti ad altre aree di pregio, ai contenitori urbani e al patrimonio rurale);
- ***riqualificazione delle periferie*** (in particolare dei quartieri Zona Steaua, Fratelia e Mehala), puntando al recupero ed alla ricucitura del territorio già urbanizzato, piuttosto che ad un'espansione, attraverso una semplificazione e razionalizzazione del disegno urbano che ridefinisce gli interventi in rapporto alle concrete esigenze della popolazione;
- tutela del ***sistema del verde***, dei viali, delle piste ciclabili, dei corridoi ecologici, i punti di forza che più di ogni altro qualificano la Timisoara del futuro;
- disponibilità di ***aree produttive***, atte a soddisfare le esigenze insediative delle aziende, con tipologie e dimensioni diversificate.

E' evidente, viste le premesse e gli obiettivi di questo piano, che il P.U.G. degli anni precedenti non rispondeva alle nuove esigenze della città di Timisoara.

Valga, come esempio, la rigida normativa e l'esasperato zoning del precedente piano, che viene modificato nel documento di cooperazione, con norme guida di opportunità ed incentivi per favorire la qualità degli interventi e la integrazione generalizzata delle funzioni.

Timisoara è una città ricca in cui si fondano e si bilanciano la grande industria e l'artigianato produttivo, l'agricoltura e le industrie di trasformazione, il commercio e le lavorazioni artistiche, le attività di ricerca e il turismo culturale.

Timisoara occupa anche una posizione geografica strategica, sorgendo nel punto in cui l'Europa dell'Est si fonde con l'Ovest, e risulta altresì ottimamente collegata alla rete di trasporti pubblici e privati. Il progetto di cooperazione ha come obiettivo di rispondere alle aspettative di qualità, riassetto, ricucitura, recupero, in netta alternativa ad ulteriori e improbabili crescite illimitate della città.

Le previsioni insediative del P.U.G. del 1991 sono state quasi totalmente realizzate, sia per la residenza che per le aree produttive; non altrettanto si può dire per i servizi pubblici, di cui il P.R.G. del '80 aveva previsto la realizzazione, previo esproprio generalizzato, delle aree. Solo i servizi legati a trasformazioni residenziali o produttive hanno trovato attuazione; ciò conferma la necessità di inventare nuove regole di edificabilità che consentano, in un

rinnovato rapporto tra pubblico e privato, la realizzazione degli spazi pubblici, affidando all'esproprio solo i casi più eclatanti.

Per quanto concerne il livello urbanistico, a cui il progetto fa riferimento, risulta evidente



Figura III

che la strategia, con la quale si intende dare attuazione al

ruolo di comune capo-area, riguarda il sistema della mobilità; infatti, nuovi assi di circumsollazione, il migliorato collegamento con i comuni limitrofi, il potenziamento del nodo autostradale, lo spostamento dello scalo merci e della stazione autocorriere e il più agevole collegamento con Budapest consentono di fare convergere su Timisoara nuovi interessi di tipo culturale, turistico, produttivo, abitativo. L'ipotesi di una nuova collocazione della struttura fieristica (piccola e flessibile) vicino al Campus Universitario e il progetto per la creazione a Timisoara del Parco Scientifico-tecnologico (Gara Timisoara Est) in ampliamento delle esistenti strutture e in vicinanza del nuovo scalo merci, rispondono ad una visione allargata delle tematiche locali che, in questo caso, potrebbero rivestire un'importanza che supera i confini della provincia del Timis.

Inoltre, saranno le azioni politiche, intraprese durante la fase di gestione, a promuovere ulteriori sinergie che il PRG pone sul tappeto, come ad esempio i fondamentali aspetti legati alla cultura e al turismo, che rappresentano il vero motore per la identificazione di Timisoara come comune capo-area.

Tali aspetti si possono sintetizzare in alcune iniziative:

- il rilancio dell'aeroporto internazionale;
- le manifestazioni internazionali della produzione artigianale e industriale dell'area della Romania dell'Ovest;
- la connessione del parco fluviale del fiume Deva con i parchi tematici che racchiudono il centro della città (Parcul de cultura, Parcul Justitei, Parcu Cattedrali,...);
- il turismo culturale;
- la navigabilità del fiume del Deva;
- le manifestazioni culturali dei teatri e dell'opera di Timisoara;
- la valorizzazione del museo sulla storia del Banat sito nel castello;
- la realizzazione di una rete tra i quattro atenei universitari;
- la riqualificazione dei Campus universitari;
- la valorizzazione del circuito verde dei quartieri periferici;

- la valorizzazione del Complesso Stadia Politehnica.

4.1 *La filosofia della proposta di piano*

Allo scopo di offrire opportunità ed incentivi, la proposta di piano supera le usuali tecniche di approccio al progetto. Abbandonando le scelte urbanistiche dei vecchi piani, le aree libere, in funzione degli indirizzi assunti, sono state ricomprese, estrapolando quelle necessarie per i servizi pubblici, nel grande contenitore delle aree da trasformare.

Tali aree costituiscono le grandi opportunità del piano, in grado di generare nuove risorse, nuovi servizi pubblici, nuovi valori, nel rispetto di un progetto e di un chiaro obiettivo finale: *rimettere in gioco, nell'interesse pubblico della città, le sinergie potenziali, per produrre, da una parte, reddito e nuovi interventi e, dall'altra, nuove occasioni di riqualificazione in un rinnovato rapporto fra operatore privato ed ente pubblico.*

Sono gli indirizzi di progetto gli unici punti di riferimento che dettano le regole delle trasformazioni: pochi indirizzi chiari, con l'obiettivo di assicurare l'interesse pubblico e la qualità della trasformazione, e un'ampia gamma di opportunità ed incentivi a cui l'operatore privato può accedere in un quadro di regole certe.

Un progetto di questo tipo doveva necessariamente abbandonare il cosiddetto disegno di piano "a retini", tecnica che, dal dopoguerra ad oggi, anche a Timisoara ha contribuito ad atrofizzare la secolare abitudine di pensare al territorio in termini di complessità spaziale.

Quello che spontaneamente avveniva fino ai primi del '900, con la classica costruzione della città antica in cui pubblico e privato trovano elementi di fusione e di sintesi (la strada, il porticato, l'affaccio), è stato sostituito dai razionali modelli di contabilizzazione urbanistica che privilegiano gli aspetti quantitativi a scapito di quelli qualitativi, finendo per contrapporre l'interesse pubblico a quello privato.

Il piano si pone inoltre l'obiettivo di riscoprire, anche concettualmente, i temi della costruzione ottocentesca della città. Il punto di forza è "il progetto urbano", sintetizzato in schede esemplificative in cui si individuano le possibili variazioni in corso di gestione, per escludere il ricorso a defatiganti varianti urbanistiche, attivabili qualora si dimostrino necessarie per apportare correttivi in sintonia con le linee di indirizzo proposte.

Si è coscienti fin da ora che il piano non prefigura la "città ideale", del futuro, dove la rigidità del mosaico non ammette variazioni al tema. Al di fuori di ogni limite temporale esso offre solo un percorso per la trasformazione qualitativa degli spazi.

Nel capoluogo tutti gli spazi liberi sono sottoposti a regole di trasformazione mentre quelli costruiti che rappresentano la città consolidata sono soggetti a un diverso sistema di regole, improntato alla tutela e valorizzazione.

Soprattutto a questi spazi, già costruiti, viene offerta la possibilità di riqualificarsi mediante incentivi residenziali (azzerando la monofunzionalità delle zone omogenee tradizionali), contestualmente al reperimento di servizi in sintonia con il progetto dei servizi pubblici.

Il progetto del “sistema del verde” rappresenta il servizio pubblico per eccellenza, specialmente nel punto in cui avvolge la città costruita con una cintura di spazi di relazione e piste ciclabili. Il verde di cintura definisce un nuovo sistema di mura cittadine; un sistema che restituisce dignità al contorno e contestualmente rappresenta un limite, all’interno del quale lo spazio sfilacciato della periferia deve elevarsi a livello di città, mentre quello esterno deve ritornare ad essere campagna.

La proposta di piano affronta anche le grandi questioni ambientali, collocandole all’interno del processo di trasformazione urbanistica della città da realizzare nel medio termine. Si tratta delle cosiddette aree incompatibili con il livello urbano, che tutti a Timisoara conoscono, alle quali viene offerta una credibile opportunità di trasformazione.

Dovrà essere, in questo caso l’Ente pubblico a orientare gli interventi, per privilegiare la fruizione collettiva dell’area, lasciando poi al soggetto privato tutti gli aspetti legati alla trasformazione della stessa e alla gestione dell’intera operazione.

E’ intuibile che il nuovo PUG che si propone per Timisoara si pone totalmente al di fuori dei cosiddetti piani generazionali, così poco attenti ai problemi dell’architettura qualitativa ed intelligente, e sperimenta un nuovo sistema in cui si ammette tutto ciò che non è esplicitamente vietato, a condizione che risulti compatibile con regole prestabilite inserite in un quadro di premi volumetrici.

4.2 Gli strumenti alla base dell’ interpretazione del territorio

1. Analisi dello stato di fatto
2. Indagine sugli immobili di valore storico-ambientale
3. Analisi delle condizioni abitative e dell’attività costruttiva
4. Individuazione delle aree a colture pregiate
5. Analisi delle strutture produttive esistenti e delle reti stradali

Un primo approfondimento ha previsto l’analisi delle attività presenti nella città di Timisoara, eseguito con l’ausilio di un’apposita cartografia alla scala 1:2.000, redatta su base catastale, allo scopo di individuare la localizzazione rispetto al centro. L’indagine, impostata sia sulla conoscenza diretta che su sopralluoghi, ha portato alla individuazione e alla registrazione delle principali attività e servizi presenti al piano terra di tutti gli edifici, permettendo allo stesso tempo, il confronto fra le parti considerate della città.

E’ all’interno del centro storico che si è rilevato il maggior numero di attività commerciali, presenti in alta concentrazione lungo gli assi viari principali. Si tratta, essenzialmente, di

commercio relativo ai beni di seconda necessità e beni di lusso, dislocate nei punti nevralgici del percorso pedonale cittadino e che, nel tempo, ha sostituito negozi e botteghe che vendevano beni di prima necessità. Le attività artigianali, sia di servizio che di produzione, si sono, ormai da tempo, trasferite in zone esterne al centro urbano, dove gli ampliamenti delle aree



Figura IV

produttive hanno creato maggiori disponibilità, lasciando il posto, all'interno delle mura, ad altre attività, in particolare quella terziaria.

Anche le aree limitrofe al centro presentano, comunque, “funzioni diffuse”, come attività commerciali, per la media e grande distribuzione, artigianali, ecc..

Per quanto riguarda le attività commerciali in genere troviamo 1.000 esercizi in sede fissa (aggiornamento giugno 2001) di cui 510 esterni al perimetro del centro storico (per circa 50.213 mq. di superficie di vendita) e circa 200 attività per il commercio ambulante. La superficie totale di queste attività, distribuita sul territorio comunale, è pari a circa 76.088 mq., di cui il 35% è concentrato nel centro storico.

La carta dell'uso del suolo ha messo in luce anche la complessità dello spazio pubblico. Troviamo, infatti, in grande quantità, parchi e giardini pubblici, distribuiti in parti nevralgiche della città. La dotazione di “verde pubblico” è molto elevata, così come l'estensione dei viali alberati (circa 50 Km), all'interno della zona urbana. La frammentarietà dei giardini pubblici riscontrata, se, da un lato, comporta alti costi gestionali da parte dell'Ente pubblico, dall'altro crea un equilibrio, all'interno della città, fra zone edificate e aree scoperte. Una grossa concentrazione di verde pubblico è rappresentata dai Parchi urbani che circondano in maniera radiale il centro urbano, nell'immediata periferia, che, con i suoi 175.000 mq, contribuisce a creare un “polmone” della città ad alta frequentazione, anche per la presenza di un notevole complesso sportivo.

La “cultura del verde” è generalizzata in tutta la città, quasi a rilevare un diretto e strettissimo contatto con l'ambiente rurale che lo circonda. Quasi tutti i lotti residenziali di proprietà privata dispongono di un piccolo giardino oltre che, molto spesso, di un piccolo spazio utilizzato come orto.

La proposta di piano è particolarmente attenta ai temi della progettazione paesaggistica. Timisoara è una città con quantità di notevole di servizi pubblici; basti pensare che lo standard realizzato, per abitante, si avvicina ai 30 mq, alla stregua delle città del nord Europa. Le aree per servizi pubblici, in particolare il verde, pur quantitativamente elevate, in quanto la prassi storica delle urbanizzazioni locali ha sempre imposto lo standard, si presentano frammentarie, scollegate e per questo di difficile fruibilità (a volte costituiscono ritagli di lottizzazione).

Il piano concepisce il verde come un sistema continuo, lineare, percorribile, e lo colloca nella giusta dimensione urbana, abbandonando il tradizionale ruolo di servizio di quartiere. Le piste ciclabili, l'orlo della città, i grandi servizi urbani, sono tutti all'interno del sistema integrato del viale.

La fattibilità economica di questo progetto è possibile mediante il concorso dei proprietari delle aree interessate. Sono queste le nuove aree da trasformare per servizi pubblici, all'interno delle quali una modesta edificazione privata in zone prestabilite (di concentrazione) non compromette l'utilizzo pubblico, assolve alle esigenze collettive, esaltando, in un'ottica di concertazione, il ruolo del soggetto pubblico che diviene il fulcro strategico della pianificazione e quello del soggetto privato, al quale viene demandata la fattibilità economica e imprenditoriale. In tali aree (che sono la maggioranza, in base al progetto urbanistico) il privato, in alternativa all'esproprio e in conformità alle schede progettuali, può realizzare una volumetria prestabilita.

Con lo scopo di ottenere un quadro il più possibile aggiornato sullo stato di conservazione della città e dei suoi spazi, si è svolta inoltre una ricerca di tipo puntuale, senza limitarsi all'osservazione esterna del fabbricato ma, fin dove è stato possibile, si è verificato lo stato di conservazione come qualità abitativa, anche per le parti più interne. Ne è risultato spesso che, se da un primo esame, l'edificio poteva essere classificato di buona qualità da un'analisi più approfondita è risultato in cattivo stato di conservazione. Ciò è conseguenza, spesso, della volontà di limitare l'onere di intervento conservativo a quella parte dell'edificio "di rappresentanza" in cui siano insediati uffici e terziario.

L'analisi ha permesso, inoltre, di definire la qualità abitativa e/o statica di tutti gli edifici presenti nell'area urbana considerata fino all'immediata periferia e includendo anche le aree industriali.

4.3 La periferia da riqualificare

Il Piano ipotizza la riqualificazione dei margini della città con il sistema del verde di cintura. Pur da realizzare con il determinante contributo dei privati, questo progetto rientra nel quadro delle opere promosse dall'ente pubblico. Ma, per trasformare una periferia sfilacciata in un

compatto ecosistema urbano, è determinante l'intervento di una miriade di piccoli privati che dovranno essere incentivati da una normativa che consenta:

- di ripristinare l'effetto città con un rapporto più diretto fra strade ed edificio, consentendo, in riferimento a specifiche situazioni, la costruzione in allineamento sui confini;
- di individuare, in particolari casi di degrado, un nuovo filo edilizio che incentivi una edificabilità, in ampliamento, più vicina alle strade;
- di riordinare i cortili interni e le aree esterne privilegiando il verde e la permeabilità degli spazi aperti;
- di consentire, a prescindere dai parametri edilizi, destinazioni d'uso flessibili per i piani terra e gli interrati;
- di utilizzare gli oneri di urbanizzazione per qualificare gli spazi pubblici periferici (le piazze) da parte dei privati.

E' però evidente che la periferia non si presenta con caratteristiche omogenee, per cui non è ipotizzabile, in sede di formazione del progetto, dettare regole generali; i modelli di trasformazione saranno individuati nella fase di gestione del piano, in sede di esame delle proposte di intervento.

Ad esempio si possono individuare almeno 6 tipologie insediative:

- le zone a contatto con il centro storico, nelle quali è ipotizzabile pensare a soluzioni più compatte, incentivando gli allineamenti e un rapporto più diretto con la strada;
- le espansioni a villette immerse nel verde e poste a distanza dalla strada, che invece è opportuno che conservino la loro caratteristica urbanistica, che si esplicita con la valorizzazione e il potenziamento dell'area verde;
- le aree soggette di interventi urbanistici unitari di grande pregio, che sono individuate con apposito perimetro dal PRG, al fine di conservare integralmente l'impianto urbanistico principale e le architetture prospicienti i fronti stradali;
- le zone artigianali più a contatto con la città, nelle quali si incentiva la costruzione sul confine;
- le aree industriali esterne, nelle quali si ripropone la classica soluzione dell'edificio industriale distaccato dai confini di proprietà;
- gli assi principali di accesso alla città, individuati con apposito perimetro dal PRG, che si intende elevare a rango urbano in quanto direttrici privilegiate di accesso. In questo caso la progettazione architettonica può proporre soluzioni variamente compatte da attestare su un filo edilizio più vicino alla strada, da destinare a funzioni multiple

Non esiste comunque solo una periferia privata da riqualificare, esiste anche una periferia pubblica fatta di piazze, slarghi, ambiti senza alcun significato e ruolo urbano.

5 CONCLUSIONI

Quando, nel 2008, gli amministratori del Comune di Timisoara cominceranno a delineare le prospettive strategiche della città futura, dopo l'entrata in Europa, dovranno partire da un'analisi attenta della realtà esistente.

Quale sarà allora lo stato della città di Timisoara? Oggi possiamo immaginarlo e in qualche misura progettare. L'immaginazione è fondata sulla speranza. L'auspicio è che nel frattempo non accadranno catastrofi dagli effetti sconvolgenti, né su scala mondiale, né a livello locale e che la vita civile della città rumena possa svilupparsi secondo un ritmo evolutivo che la metta al riparo da grandi traumi. Il progetto per contro è affidato alla leggerezza. Perché la città è come un corpo vivente, che pulsa, cresce, si sviluppa, si ammala, soprattutto per forza propria, interna alle componenti che l'animano incessantemente. La guida pubblica deve essere leggera, incentrata su temi strategici, senza invadere autoritariamente ciò che meglio può essere fatto dai cittadini, singoli e associati, né sostituirsi ad essi nelle opzioni valutative. Insomma, il dirigismo in tutte le sue forme è morto, condannato dalla storia, e confinato nel regno delle utopie intrinsecamente totalitarie.

All'illusione dunque di una pianificazione territoriale che definisce dall'alto la destinazione d'uso d'ogni centimetro quadrato di territorio si contrappone la ragione critica di una progettazione strategica che individua le grandi opzioni di fondo, quelle che dovranno realizzarsi nei tempi medio-lungo, le direttrici fondanti dello sviluppo, e che concretizza le scelte operative secondo regole concordate e condivise, ispirate a principi di equità e di imparzialità e la cui fattibilità dipende soprattutto dalle capacità di imprenditori e lavoratori. L'enfasi spesso posta sul valore della tradizionale pianificazione urbanistica tende a sopravvalutare i meriti, dimenticandone il limite principale, e cioè il carattere astrattamente coercitivo, che, impedendo lo sprigionarsi di polarità e capacità operative, produce una scarsa capacità realizzativa.

Proviamo, dunque, ad immaginare come sarà Timisoara nel 2008. Il processo in base al quale il Comune avrà la prima integrazione con gli altri della cintura si sarà concluso con la compiuta definizione della città metropolitana. Finalmente sarà stata invertita la tendenza al calo della popolazione residente. Per far fronte alle esigenze della popolazione Timisoara avrà realizzata una crescita della superficie territoriale occupata da insediamenti residenziali. E tuttavia questo processo sarà avvenuto con un consumo modesto di suoli ed una elevata dotazione di spazi di vita. Un consistente patrimonio di alloggi convenzionati in affitto a canone contenuto, diffusi nella città in modo da evitare ogni ghettizzazione, servirà soprattutto all'inserimento della forza lavoro immigrata dalle aree interne. Timisoara sarà in

testa alle graduatorie comunitarie sia nella produzione di reddito, sia nella dotazione di servizi, sia nei "consumi culturali" e sociali del tempo libero (teatro, cinema, sport...).

I motori dello sviluppo che garantiranno questi livelli sono: L'Università, il sistema sanitario, la Fiera, l'Areoport. L'Università in Timisoara sarà diventata un centro culturale internazionale e tuttavia l'Università di Timisoara avrà circa 80.000 studenti iscritti. Sarà inoltre realizzato il nuovo Polo scientifico universitario nella zona Elizabeth e del quartiere Steaua, all'interno di un tessuto urbano qualitativamente alto, nella cui qualità architettonica moderna saranno riconoscibili anche i segni della identità storica di Timisoara.

6 Bibliografia

Bestini A., 1991 *La città sovietica. Innovazione trasformazione*, Ipiget, Giannini, Napoli.

Gilberg T., 1975 *Modernization in Romania since World war II*, Praeger, New York,

Conti S., 1978 *Il modello sovietico – Pianificazione territoriale e sviluppo economico in Urss e nei Paesi dell'est europeo*, FrancoAngeli, Milano.

ABSTRACT

The evolution of the politics of urban development of the last years has been characterized, not only in Italy, but in the whole European context, from the definitive abandonment of the expansive logic and from the increasing attention for the theme of the qualitative change of the existing city. Many different factors have contributed to the growing importance of the city built by the man, particularly the general phenomenon of cessation or deceleration of the purely quantitative growth of the city and the contemporary showing of problems of decline and of degrade of districts or of urban sectors. The effects produced by this model of growth on the urban environment, from the waste of earth to the lack of equilibrium of the natural environment, from the low quality of the habitat to the unbalance in the distribution of functions among the centre and outskirts, together with the inadequacy of the communication and exchange have implied a deep reflection on the theme of the urban re-qualification. Some cities have been able to relaunch their own role attracting important functions, great investments and realizing exemplary projects which have revalued the existing one, addressing the public intervention towards the recovery of the urban, environmental, housing and functional quality, at the same time, recognizing the importance of the private investment in the sector of the urban retraining. The city is in fact the privileged place of the economic and cultural development and of the innovation, so the dynamic relationships between the different urban realities and the competitive pushes become crucial aspects to attract activities and investments and to build strategic functions. This Paper aims at analyzing some problems linked with the retraining of the cities of the European east. Particularly our attention will be turned to the city of Timisoara (Romania), a linking city between the east and the European west – a role it has found again after the fall of the wall in Berlin – and to the analysis of the strategies undertaken for the "recovery" of the lost importance and for its raising, according to the new E.U. politics.