



Elena Elisabetta Minghini

Ingegnere Edile; Dottore di Ricerca in Ingegneria Edilizia e Territoriale; docente a contratto. Attività di ricerca e didattiche; partecipazione a numerosi convegni nazionali ed internazionali; Borsa Post-Dottorato (conclusa); pubblicazioni afferenti alla pianificazione ed alla progettazione urbanistica; seminari; collaborazioni in qualità di correlatrice per numerose tesi ed in qualità di tutor; curatrice di quaderni di ricerca del dottorato; coordinatrice in sessioni di workshop.

Town Design and Policentric City *Town Design and Policentric City*

La recente pianificazione (planning) e la progettazione urbanistica (town design) devono oggi affrontare i problemi della riqualificazione urbana, del ridisegno della città, mentre il tema della crescita urbana appare disperso. La città contemporanea diventa *sprawl*, coinvolge un ampio territorio, cresce in modo delocalizzato, perde i suoi confini; tutto si è fatto "centro".

La qualità degli insediamenti esistenti attualmente viene ricondotta alla scelta di un modello policentrico-reticolare, per progettare il recupero dei centri storici e predisporre la valorizzazione dei centri minori collocati negli intorni urbani. Un progetto sostenibile dovrebbe pertanto perseguire la forma urbana compatta, nuove politiche del risparmio energetico, una riduzione della specializzazione del territorio, un'attenuazione della crescita residenziale puntiforme.

The recent planning (planning) and urban planning (town design) must now face the problems of urban regeneration, the redesign of the city, while the theme of urban growth is dispersed.

The contemporary city becomes sprawl, involving a wide area, relocated grows, it loses its borders, it seems that everything becomes "center".

To try to ensure the quality of existing settlements is currently chosen often polycentric model-lattice, it allows the design recovery of historic centers in the cities and to establish the value of smaller centers located in urban neighborhoods. A sustainable project should be aimed at the compact urban form, appropriate policies of energy saving, reduction of area of specialization, an easing of growth in residential punctiform.

INTRODUZIONE

Gli attuali termini dell'espansione territoriale vivono su articolati livelli di complessità, generati da fattori provenienti da scale diverse. La faticosa leggibilità dei sistemi induce al ricorso di nuove categorie di analisi e al superamento del concetto di uno spazio continuo su cui si fondavano un tempo la genesi e lo sviluppo dei luoghi. L'idea emergente di uno spazio fisico in trasformazione si manifesta in figure che siamo ormai abituati a frequentare: la contiguità non è più una relazione esplicativa, tracce simili di abiti sociali in luoghi distinti e tracce difformi in luoghi contigui lasciano emergere l'idea di uno spazio discreto come struttura relazionale a più dimensioni, basata su flussi e stratificazioni, che migrano verso forme di cooperazione agerarchiche, trasversali.

Gli impianti infrastrutturali e le relative dinamiche di funzionamento introducono frequenti episodi di dialogo forzato con i caratteri peculiari dei luoghi, mostrando con ciò le ragioni della crescita scostante, parziale e frammentata dei territori.

La difficile comprensione dei codici evolutivi è dovuta ad una condizione di invisibilità causata almeno da due fattori. Il primo legato alla progressiva distanza intercorsa fra le strutture generative urbane e territoriali e la componente trasformativa di molte parti della città e di molte zone esterne, debordando da un ordine basato sulla continuità. Il secondo è legato e indotto dai processi istituzionali di costruzione della città stessa.

Da queste considerazioni nasce l'occasione per intraprendere esplorazioni progettuali basate sul

ruolo che nuove categorie organizzative territoriali possono svolgere.

IL CARATTERE DISPERSO DELLA CITTA' CONTEMPORANEA

Nella prima metà del novecento la struttura urbana si sviluppa ancora per parti, lungo linee di connessione convergenti al centro, attorno ai nodi infrastrutturali (stazioni ferroviarie, scali merci) ai poli di concentrazione delle attività produttive e delle grandi attrezzature urbane, secondo una logica insediativa di tipo gravitazionale, mentre dopo la metà degli anni Sessanta essa comincia a crescere in modo più frammentario e disordinato.

L'enorme incremento della mobilità della popolazione, i fenomeni di pendolarismo favoriti dall'appli-

cazione semplicistica e indiscriminata della pratica urbanistica dello zoning, esigono il potenziamento e l'ampliamento del sistema viario. La dimensione cinetica dell'automobile accelera tutti i tempi e tutte le misure, occupa tutti gli spazi fisici, il suo uso di massa si rivela un fattore distruttivo della forma e della cultura urbana storica nei suoi fondamenti: favorisce l'indifferenza localizzativa e la dispersione insediativa, la diffusione territoriale delle attività produttive, della residenza, del commercio e dei servizi, che a sua volta diventa condizione di perpetuazione dell'uso indiscriminato del mezzo di trasporto privato.

Con il superamento del principio classico dell'allineamento dell'edificazione lungo il percorso stradale che per secoli aveva sostenuto l'urbanizzazione,

si assiste alla nascita di quello moderno concepito come sequenza di blocchi edificati all'interno di uno spazio vuoto agente da connettivo, la città cresce sempre meno connotata morfologicamente e culturalmente, priva di regole precise. Una grande varietà di tipi edilizi si succede senza alcuna logica lasciando in mezzo spazi liberi, residuali, senza forma.

La campagna, o ciò che di essa rimane, non delimita più la città, ormai interclusa all'urbanizzato e progressivamente erosa dall'espansione urbana che, sempre meno densa, consuma una sempre maggior quantità di territorio.

Le strade si allargano, si moltiplicano, ma non delimitano più i luoghi, perdono la capacità di costruire intervalli, di istituire relazioni significative fra gli elementi fisici e funzionali costitutivi dello spazio

urbano. Un eccesso di segni equivalenti tutti uguali e tutti diversi indebolisce la forma della città che insieme alle qualità specifiche del centro perde anche quelle della periferia.

Alla frantumazione dei rapporti fisici, alla cancellazione delle particolarità, alla mescolanza disordinata di confini e quindi di relazioni fra interiorità ed exteriorità, fra spazi aperti e costruiti, corrisponde un indebolimento del tessuto sociale e culturale, una riduzione dei legami di necessità con i luoghi che, alla fine, produce un senso di disorientamento, una limitazione delle possibilità di partecipazione.

Lo spazio pubblico sempre più legato all'idea di flusso e di movimento si dispone in una molteplicità di luoghi indipendenti dal centro. Le persone si incontrano provvisoriamente nei supermercati, nelle



stazioni, negli atri delle università e degli ospedali, nei musei, all'ingresso delle scuole o dei cinema, in luoghi non più interni alla città, che non esprimono più, come la strada e la piazza della città classica il senso dell'appartenenza di una collettività ad una cultura comune dell'abitare.

Le possibilità di relazione fra individui, favorite dai progressi della mobilità e delle nuove tecnologie di comunicazione, appaiono sempre più superficiali, indirette, occasionali, legate ad un'idea di scorrimento, di transizione, di movimento entro lo spazio urbano sempre meno progettato come abitativo e più legato alla molteplicità di eventi e scambi sociali.

La città contemporanea cresce in modo delocalizzato e disperso.

Queste nuove condizioni di frammentazione e di di-

sordine non possono tuttavia guidare ad un ritorno verso le modalità insediative del passato, dato che le condizioni urbane e le forme spaziali delle città sette- e ottocentesche sono definitivamente perdute; i confini che l'uomo riconosceva come proprio spazio di vita (la corte, la piazza, l'isolato, l'aia, il campo) e che attraversava secondo i ritmi cadenzati delle proprie giornate e stagioni si sono dilatati e moltiplicati, disarticolati nelle grandi periferie metropolitane.

Neppure è pensabile la sovrapposizione di un nuovo modello urbano a questa condizione di disordine, proprio di una realtà che non è omogenea, né isotropa, né simile ad una degenerazione del modello urbanocentrico tradizionale (caratterizzato dalla contrapposizione di centro e periferia), quanto piuttosto appare come una condizione struttu-

Town Design and Policentric City

Elena Elisabetta Minghini

Area industriale e spazi di risulta.
Foto dell'autore.

ralmente diversa da quella precedente. Non c'è un ordine, ma neppure un disordine, si riconosce invece la sovrapposizione di tanti ordini sovrapposti e interferenti, punti di scontro e incontro di sistemi insediativi diversi, di modi differenti di abitare e di costruire lo spazio.

All'interno di questa nuova realtà insediativa dinamica, luogo del movimento e delle mutazioni, sono distinguibili alcune differenze (monumenti, chiese, ville, nuclei abitati, pezzi di città più o meno antichi, più o meno coesi e consolidati), ma anche una molteplicità di tracce, una successione discontinua e contraddittoria di segni lasciati volontariamente dall'uomo sul suolo, linee di connessione, strade, canali, ferrovie, viadotti, manufatti intervallati da spazi aperti, grandi vuoti di risulta.

Nella sua stratificazione storica la realtà attuale rappresenta l'insieme delle identità originarie che hanno contribuito alla costruzione del territorio. La consapevolezza della compresenza di situazioni così eterogenee non dovrebbe però generare un atteggiamento pregiudiziale negativo, bensì costituire il fondamento per nuove strategie di progetto ed un momento di potenzialità morfologica che non si prefigge di intervenire sui singoli manufatti in modo frammentario, ma che non prefigura neppure la sequenza che dal piano regolatore generale conduce necessariamente alla costruzione di un edificio.

LE DINAMICHE DI SCATTERING URBANO

Il fenomeno della dispersione urbana (*sprawl*) è frequentemente associato ad una visione globale e negativa assunta da modalità di crescita incon-

trollate sul territorio.

I caratteri con cui appare riconoscibile sono quelli di grandi variazioni di densità insediative, di patterns distributivi diversi presenti in luoghi diversi; ambiti in cui difficilmente trovano spazio il dominio dell'architettura e della progettazione urbana e nei quali si delinea la dicotomia fra città e campagna.

I primi incipienti segnali dispersivi appaiono sulla scena urbana nel Medioevo, a causa di un'insorgente e significativa attività economica presente sul territorio, per poi proseguire e diffondersi sino ai giorni nostri con sempre maggiore connotazione formale, abbastanza strutturata pur se in una logica di caos insediativo, una sorta di ordine nel disordine.

Oggi riconosciamo la presenza di questi fenomeni in svariati paesi ed aree: nei dintorni di Londra, in Belgio, Svizzera, nelle regioni del Nord Europa, nel Nord Italia, nonostante in questi paesi vi possano essere elevate densità di popolazione, di edifici e di infrastrutture. In effetti queste aree sono caratterizzate da collezioni variabili di frammenti separati (poli) ed al tempo stesso interconnessi da una fitta trama di infrastrutture (reti).

La crescente mobilità ha introdotto una condizione di libertà di scelta che ha ricoperto l'intero territorio. E' possibile riconoscere in Italia alcune aree di sprawl positivo, che hanno cioè saputo ricreare al loro interno la presenza di poli attrattori, superando la dinamica distributiva incontrollata dell'edificato e degli insediamenti umani.

Un esempio emblematico lo si ritrova nel Veneto, in cui si possono osservare alcuni fenomeni di *scattering* insediativo in cui la dispersione ha assunto la

Struttura artigianale ed annessa abitazione.

Foto dell'autore.



dimensione policentrica come carattere strutturale principale, capace di organizzare una trama di relazioni positive e foriere di scambi.

Accanto ad attività artigianali ed industriali, spesso a conduzione familiare, si ritrovano le rispettive abitazioni ed una organizzata base di servizi essenziali. Qui lo sprawl è dominato da una vicinanza di elementi, distribuiti secondo un tracciato lineare, non compatto, né continuo, bensì caratterizzato da differenti densità intervallate da ampi vuoti. Ogni frammento obbedisce ad una propria logica, la loro posizione relativa e la loro combinazione complessiva delinea una struttura policentrica capace di vivere e crescere in modo sinergico.

Nonostante ciò in gran parte dell'Europa lo sprawl è ben lontano da produrre simili aree di omogenei-

tà: ogni area ha caratteri distintivi propri, ma nel complesso i territori rivelano una dualità, da un lato un'elevata densità dell'edificato ed una intricata maglia infrastrutturale, dall'altra ampi spazi che evocano un senso di naturalità, rivelando ampi spazi non progettati, né pianificati.

La presenza di spazi negativi (interstiziali e di risulta), positivi (scattering urbano del costruito) o neutri attorno alle periferie dei centri abitati è spesso accompagnata da ampie aree agricole prive di un progetto di piano e da ampie aree accerchiate da complesse reti infrastrutturali. La capacità di riconoscere la presenza di nuclei attrattori è importante per indirizzare la crescita insediativa verso strutture policentriche reticolari, immerse nella naturalità degli spazi rurali.

TOWN DESIGN, CITTÀ POLICENTRICA E PROGETTO SOSTENIBILE

Un'azione progettuale che parte dal riconoscimento di luoghi discreti, in dialettica con il piano urbanistico, concorre a definire la forma urbana senza pretendere di disegnarla, bensì per ricomporre i frammenti in un contesto che configura progressivamente un tessuto policentrico-reticolare, senza annullare le differenze ed assumendole come carattere specifico nei loro aspetti contraddittori e dinamici: ad un ampliamento indiscriminato della maglia viaria si contrappone perciò un controllo della loro espansione, indagando le relazioni fra gli elementi separati dello spazio, ridisegnando i contorni, valorizzando le discontinuità, le fratture, i margini spesso considerati luoghi di perdita dell'identità urbana e qui visti come occasioni importanti di ricomposizione degli elementi separati dello spazio; ad una trama di insediamenti dispersi sul territorio si offre una risposta progettuale finalizzata al recupero dei centri storici, alla valorizzazione dei centri minori collocati negli intorni urbani.

Si avverte l'esigenza di rendere riconoscibile l'identità complessiva del sistema urbano multipolare, che poggia su punti di gravitazione che definiscono una complessa trama di relazioni spaziali. Entro questo quadro anche i centri storici potrebbero ritrovare il loro antico ruolo, riattivare la loro natura residenziale e recuperare il senso della centralità e l'originario carattere di spazio pubblico all'interno di una nuova corrispondenza tra forme fisiche dello spazio e forme culturali dei suoi abitanti.

Di fronte a processi contraddittori di de/strutturazio-

ne formale del paesaggio, che evidenziano la produzione di profonde fratture nella struttura fisica dello spazio insediativo, si afferma la compressione delle distanze attraverso reti di collegamento sempre più estese, lungi da saturare gli elementi, che, anziché colmare gli intervalli, sembra contrarre lo spazio, dimenticando dietro di sé dei vuoti, delle fenditure e profonde fessurazioni fra le parti.

La contiguità degli elementi è stata sostituita dalla dispersione delle parti e, attraverso la compressione dei tempi di collegamento, la continuità degli assetti fisici precedenti è sostituita dalla discontinuità delle forme insediative contemporanee, con la loro dispersione localizzativa e la successione di intervalli, sequenze e soglie.

Operare in questa condizione di rapida trasformazione degli assetti formali strutturati richiede la definizione di nuovi luoghi di ricondensazione della struttura formale, agendo sui crinali di una forma da intendersi non più come stabile, conclusa, unitaria, bensì instabile, aperta, discontinua, soggetta a processi fluttuanti di trasformazione.

L'urbanistica fatica a cavalcare il cambiamento, laddove utilizza soltanto concetti e strumenti convenzionali, trascurando nuove possibilità interpretative e progettuative.

Un nodo cruciale è insito nel fattore tempo e nella distanza di fase fra i tempi del piano ed i tempi del mutamento in atto: spesso si è creato uno scollamento fra le aspettative degli abitanti e le realizzazioni degli urbanisti, ma nel contesto attuale è ravvisabile lo scollamento fra le aspettative degli urbanisti (progetti e immagini del cambiamento

Nella pagina seguente, ampie distese industriali e vicinanza di rilevanze storiche e culturali nei centri minori.

Foto dell'autore.

proposte) e le realizzazioni degli abitanti.

Questa differenza tra luogo reale e luogo progettato nella "vision", fra spazio contemporaneo dell'abitare e la città come idea condivisa di qualità dell'abitare, identifica le dinamiche dell'esistente come tema del progetto urbanistico e può essere misurata in termini di capacità di governo del tempo.

I tempi di attuazione per il progetto e l'attuazione di un nuovo piano hanno un'inerzia infinitamente superiore al ritmo del cambiamento negli assetti del territorio.

La nuova dimensione dei paesaggi fisici, economici e sociali mette in crisi il pensiero urbanistico: i piani tradizionali, fondati sul paradigma dello zoning, spesso devono inseguire e registrare le trasformazioni degli assetti insediativi, anziché predetermi-



narle. Sono strumenti che utilizzano apparati descrittivi convenzionali per definire la loro forma. La città nell'immagine dell'azzonamento è una struttura logica prevedibile in anticipo, nella quale viene ridotta in anticipo l'incertezza riguardo al divenire; il tempo viene sganciato dallo spazio.

I piani di zoning sono piani di lunga durata, mentre proprio l'immagine urbana, utilizzata per costruire la realtà in cui si svolge l'azione urbanistica, sfugge e muta profondamente nello stesso periodo in cui il piano si realizza: forme sociali ed economiche cambiate, tipi di spazi non più esistenti, diversi modi di abitare la città.

Anche i piani di disegno urbano non sono riusciti a divenire strumenti propulsivi, in quanto non puntano direttamente alla fattibilità economica degli

interventi proposti, spesso rimangono in forma idealtipica e indicano più un comportamento progettuale che un progetto. Essi non riescono a stabilire sinergie con i processi reali, propongono una sorta di sviluppo perfetto che tende a fermare più che a trasformare il degrado urbano.

La velocità delle trasformazioni delle forme fisiche del territorio dipende direttamente dal cambiamento degli stili di vita dei suoi abitanti, dalle nuove condizioni economiche e dal mercato.

La domanda di trasformazione in sintonia con le dinamiche sociali e di mercato trova facilmente sbocco, non è condizionata (o lo è marginalmente) dal sistema delle regole urbanistiche: le modifica o le supera attraverso l'azione che procede imperturbabile.

Quando il regime del vincolo si oppone alle trasformazioni, il risultato è spesso visibile nelle condizioni reali del territorio urbano.

Per essere efficace un piano non deve piegarsi alle attese degli operatori economici, tuttavia un sistema economico/urbanistico non è in grado di produrre azioni efficaci di governo del cambiamento e dei suoi tempi, se non è in grado di orientare il mercato delle trasformazioni verso obiettivi di qualità condivisa.

Il riconoscimento di forme organizzative territoriali di tipo policentrico reticolare può costituire l'occasione progettuale per organizzare il recupero dei centri storici ed, al tempo stesso, per progettare la valorizzazione dei centri minori disseminati negli intorno urbani.

Negli ultimi anni la pianificazione territoriale e la



progettazione urbanistica sono sempre più chiamate ad affrontare i problemi di rinnovamento urbano, della città che si ridisegna, oltre che della sua crescita. Si tratta di un processo di avvio di omeostasi, probabilmente non breve, in cui i sistemi urbani non sono ancora in grado di assorbire i drammatici problemi derivanti dalla crescita incoerente e frammentaria.

Il modello che sembra ormai più in grado di migliorare la qualità degli insediamenti esistenti è una struttura multi-grid e policentrica del territorio: un modello in cui prevedere il recupero dei centri storici e centri minori situati in un ambiente urbano, l'occasione decisiva per trovare l'identità della città contemporanea, proteggendo le aree verdi ancora libere, preziose per la rigenerazione ecologi-

ca, valorizzando la presenza di acqua (fiumi e laghi, soprattutto) come un elemento caratteristico di un luogo e fondatore della struttura urbana.

I nuovi modelli spaziali comportano una scala di grandi dimensioni, a bassa densità e processi di metropolizzazione sempre più articolati. I processi di internazionalizzazione e la globalizzazione hanno notevolmente incrementato la città come un gateway dei rispettivi territori.

Nelle città, una maggiore diversificazione della produzione e differenziazione del commercio e della tecnologia in ingresso hanno portato un nuovo centro economico, che ha ulteriormente migliorato la funzionalità della loro struttura policentrica.

Gli insediamenti urbani, qualora di dimensioni "sensibili", sono in grado di mantenere il vantaggio com-

petitivo senza compromettere la qualità ambientale e senza un aumento della mobilità anormale. In particolare, le reti efficaci tra le città e una buona accessibilità alle reti di comunicazione / trasporto, possono offrire una massa critica ottimale ed una posizione significativa.

Queste considerazioni supportano le finalità sostenibili di un progetto se accostate ad una gestione delle risorse naturali, nelle aree urbane e periurbane, sulla base di una cultura della sostenibilità: efficienza allocativa, efficienza di distribuzione, equità ambientale.

Le politiche di pianificazione, dunque, dovrebbero sostenere e promuovere progetti di riqualificazione urbana delle aree degradate e industriali.

Le opzioni che devono ispirare una pianificazione

moderna possono essere riassunte in una chiara definizione del confine urbano / rurale, in una densificazione selettiva, nelle aree dei siti verdi o vacanti, e il riutilizzo e la rigenerazione di porzioni urbane ancora libere (politica di riempimento) e in una riduzione della mobilità, pur mantenendo la piena accessibilità urbana, in una politica di insediamento che privilegia i nuclei suburbani al di fuori della conurbazione densa, in una diversificazione mirata del tessuto urbano in modo organizzato compatto, in una formulazione della città policentrica reticolare, alla scala metropolitana.

La concettualizzazione di reti urbane e regionali ha consentito di incrementare i sistemi locali e la loro capacità di connettersi in base alle complesse configurazioni policentriche.

Il territorio, soggetto a improvvisi decomposizioni delle gerarchie insediative mediate dal monocentrismo metropolitano, è stato organizzato in gruppi di reti, di relazioni multiple tra insediamenti minori.

In questa condizione di regione policentrica è possibile osservare: la redistribuzione su un'area più ampia del ruolo della città tradizionale, l'espansione di un territorio densamente costruito e fortemente interattivo, l'indebolimento delle gerarchie di prossimità spaziale, le sparse e instabili migrazioni delle funzioni di centralità, la dematerializzazione del luogo. La dominanza gerarchica dei grandi aggregati urbani è in crisi evidente dagli anni Ottanta, quando è chiaro che le aree metropolitane sono in crescita quasi con le dinamiche della globalizzazione.

Per riconoscere le nuove forme di insediamento è

necessario analizzare l'aspetto micro della loro rete di relazioni vitali e comportamenti, che determinano la trasformazione dell'area, il suo uso e, di conseguenza, la forma particolare che prende. C'è un nuovo indicatore urbano ("intensità urbana"), che insieme misura la densità e la velocità, che mostra la quantità di relazioni che si dispiegano sul territorio, accessibili in un lasso di tempo definito.

Il processo di metropolizzazione delineato rende il territorio sempre più discontinuo, frammentato, senza confini definiti, e punteggiato da una moltitudine di poli funzionali, che rappresentano métapoles offuscate, difficili da gestire da parte delle istituzioni centralizzate, ma che suggeriscono il modo ideale per l'applicazione di forme flessibili e insolite della organizzazione del costruito.

CONCLUSIONI

I presupposti delle categorie concettuali del moderno sono ormai tutti definiti: l'ambiente si apre alle nuove coordinate spaziali, dove il rapporto fra gli elementi edificati è reso largamente indipendente dal sistema connettivo storico, ridotto ora a puro meccanismo circolatorio.

Circolazione, ripetizione e funzionamento sono le nuove categorie che lavorano sull'idea di forma come sistema aperto: il centro subisce uno spostamento decisivo.

Proprio la matrice della forma come sistema aperto sembra tuttavia risiedere alla base del proliferare diffuso delle prime periferie novecentesche, nel momento in cui è venuto a mancare qualsiasi presupposto di riunificazione dell'abitato, lasciando libero spazio alla scomposizione analitica e disaggregativa. Lo spazio disperso odierno sembra forzare la formulazione del sistema aperto moderno, ancora legato alla logica dei registri geometrici e delle relazioni fra le parti.

Di fronte agli attuali fenomeni dissipativi si assiste tuttavia ad una mancanza di adeguati modelli interpretativi nonché alla crisi delle tradizionali categorie di descrizione dello spazio; questo rimanda a letture anche contrapposte del problema, riconducibili schematicamente ad alcune posizioni principali. Da un lato si riconosce la diffusione insediativa come deformazione di un precedente assetto urbano centrato, indebolito nelle sue condizioni fisiche e sociali e tuttavia ancora assumibile come referente privilegiato; la città, in quanto *urbs*, viene ancora nominata

come condizione di centralità, anche quando richiamata come pura categoria referenziale: la centralità sarebbe sinonimo di valori superiori (culturali, economici, ambientali) da esportare nelle periferie per riscattarle, emanciparle, ma insieme omologarle. Dall'altro la posizione di chi legge, all'opposto, un plusvalore estetico delle fasce esterne, frammentarie, subalterne, emarginate, a tal punto da assegnare alle stesse una capacità di riscatto positivo dell'ambiente: esse vengono lette come autonome condizioni abitative slegate da logiche concentrative o gerarchizzanti, e vengono assunte come modelli validi per la futura disposizione degli assetti insediativi anche interni, in quanto capaci di sfruttare il nuovo regno dell'ibridazione e dell'atopia.

Un progetto sostenibile del territorio dovrebbe perseguire la forma urbana compatta e la struttura compatta di una dispersione insediativa policentrica, favorendo obiettivi di risparmio energetico e mitigando l'eccessiva specializzazione delle attività insediate, l'adattabilità, in grado di rispondere alle mutate condizioni sociali, tecnologiche ed economiche, la diversità, un mix di sviluppi compatibili e usi che lavorano insieme per creare luoghi vitali che rispondono alle esigenze locali.

Bibliografia

- Augé, M. (1995): *Non places: introduction to an anthropology of supermodernity*. New York: London.
- Batty, M.; Longley, P. (1994): *Fractal Cities*. San Diego: London.
- Berry, B.J.L. (1967): *Urbanization and Counter-Urbanization*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Boyer, M.C. (1996): *Cybercities*. New York: Princeton Architectural Press.
- Berry, B.J.L. (1967): *Urbanization and Counter-Urbanization*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Giddens, A. (1990): *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Hall, P.; Hay, D. (1980): *Growth Centres in the European Urban System*. London: Heinemann.
- Jones, E. (1990): *Metropolis. The world's great cities*. Oxford: Oxford University press.
- Knox, P. (1994): *Urbanization*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Martin, L.; March, L. (1972): *Urban Space and Structures*. London: Cambridge University Press.
- Whitlick, A. (1974): *Encyclopedia of Urban Planning*. New York: Mc Graw Hill.