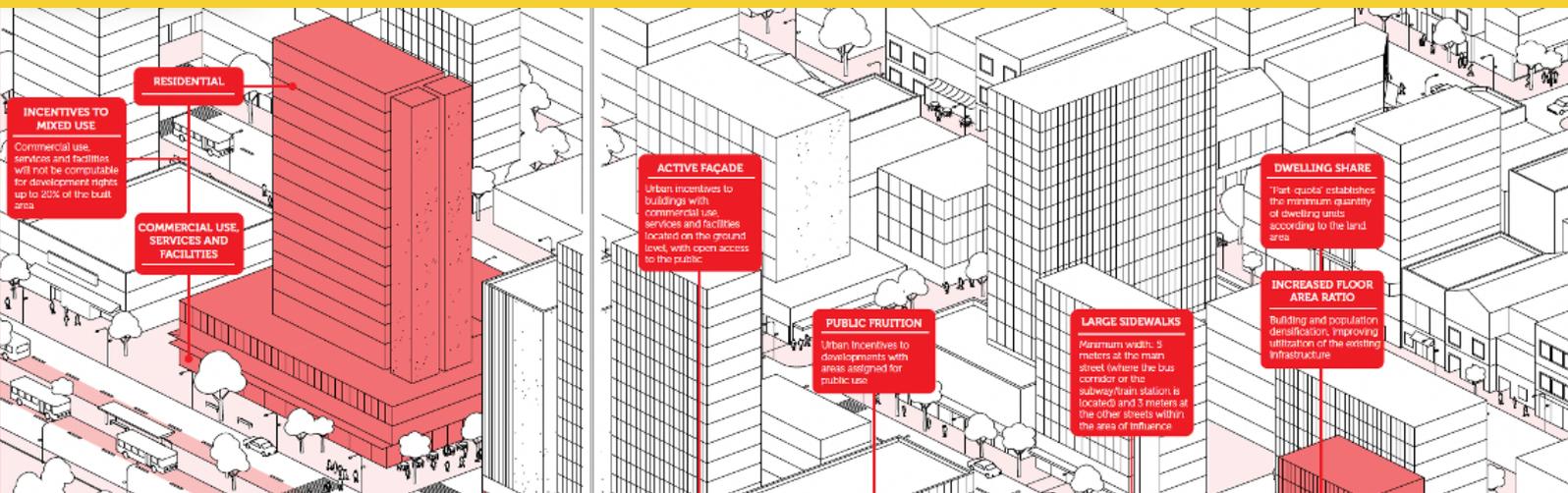


La forma *nel e del* piano Bertrando Bonfantini



La forma *nel e del* piano
Bertrando Bonfantini

In copertina: São Paulo Strategic Master Plan (2014), 'Strategies Booklet',
'Guiding growth near public transportation'
Planum Magazine no. 49, vol. II/2024

© Copyright 2024 by Planum. The Journal of Urbanism
ISSN 1723-0993

Registered by the Court of Rome on 04/12/2001
Under the number 514-2001

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means,
electronic mechanical, photocopying, recording or other wise,
without the prior written permission of the Publisher.

Articles in this issue must be quoted as:
Bertrando Bonfantini, (2024), "La forma *nel e del* piano",
Planum Magazine no. 49, vol. II/2024

La forma *nel* e *del* piano

Abstract

La forma *nel* piano e la forma *del* piano – la forma spaziale progettata nel piano e la forma del dispositivo di piano – si inseguono e intrecciano nelle diverse stagioni del fenomeno urbano e territoriale, col rinnovarsi del suo problema.

Ma come avviene tutto questo nel piano urbanistico 'di rigenerazione'?

La questione è aperta. Ma il canto della prossimità e le manifestazioni elusive dell'urbanistica carina – tra derive comunicative e confinamenti autoconsolatori dell'azione urbanistica nella dimensione del quartiere – non ne costituiscono una risposta convincente.

La forma delle città attraverso il piano urbanistico

La risposta alla domanda se le città abbiano una forma porterebbe troppo lontano e richiederebbe molto spazio, se non ricondotta al titolo di questo contributo.¹ Titolo che suggerisce fin dall'inizio che questi due aspetti – l'assetto spaziale veicolato dal piano urbanistico e la configurazione del documento di pianificazione stesso, la sua architettura, la sua sintassi, il suo 'meccanismo' – si inseguano e interrelino vicendevolmente (o debbano farlo).

Ma le città hanno *una forma nel piano*? O, meglio, le città prendono forma *attraverso* i piani urbanistici?

Una rapida sequenza di disegni – Parigi, Haussmann, 1853 [figg. 1a-b-c]; Barcellona, Cerdà, 1859 [figg. 2a-b]; Camberra, Griffin, 1913 [figg. 3a-b]; Amsterdam, Van Eesteren *et al.*, 1932 [fig. 4]; Londra, Abercrombie, 1944 [fig. 5] – rappresentativi di alcune pietre miliari della pianificazione urbanistica moderna, parrebbe testimoniare senza esitazione alcuna. Se guardiamo queste immagini e se pensiamo a queste città (per come sono oggi e per come le possiamo concretamente visitare) non dovremmo avere troppi dubbi in merito.

Come, d'altra parte, dovremmo essere consapevoli di come quell'*imprinting*, che quei piani hanno impresso sulla trasformazione urbana e sui fenomeni insediativi di quelle città, abbia trovato esito non nei termini di una 'implementazione' di quei progetti ma in uno sviluppo secondo traiettorie originali e dato luogo a interpretazioni, realizzazioni parziali, evoluzioni, e anche 'tradimenti' di quegli assetti spaziali: evoluzioni e tradimenti che hanno portato a forme insediative non preventivate né preventivabili – ma per certi versi esprimendo, anche in tutto questo, la generatività di quei piani.

Il piano urbanistico come forma e organizzazione spaziale

Il senso urbanistico di ciascuno di quei piani, in altre parole, non stava in un atto prefigurativo, quanto piuttosto in una impronta e in un impulso che ognuno è stato capace di infondere condizionando la trasformazione a venire. Ciascuno di essi ha prodotto evidenti effetti di organizzazione spaziale di quegli insediamenti, sul loro modo di essere, funzionare, evolvere nel corso del tempo.

Ad esempio, è nella potenza del Plan Cerdà che risiede la possibilità oggi – in una Barcellona così diversa da quella immaginata allora, innanzitutto per grado di saturazione dei suoi isolati – di reinterpretarne le potenzialità in una – certamente impreveduta e imprevedibile – rilettura e riconfigurazione urbana per *superilles* (*supermanzanas*), in una sorta di ribaltamento all'esterno, nello spazio pubblico urbano, di quello che era il duttile uso collettivo insito nel principio insediativo originario relativo agli spazi interni degli isolati, così come immaginato da Cerdà a metà Ottocento [figg. 6a-b].

¹ Il testo che segue riprende e riadatta l'intervento tenuto il 29 ottobre 2024 nell'ambito del ciclo formativo "Quattro lezioni di urbanistica. Il piano urbanistico comunale: questioni, idee e tecniche", svoltosi in quattro appuntamenti nel mese di ottobre 2024 presso l'Ordine e Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano.

Dopo avere visto queste immagini è, dunque, difficile dire che le città non abbiano trovato una loro forma attraverso il piano: difficile dire che non vi sia una forma *nel* piano. Riprendendo le parole con cui Giancarlo De Carlo definiva “L’urbanistica [...] un caso particolare del più generale problema di organizzare e dare forma allo spazio fisico” (“L’interesse per la città fisica”, 1989), è difficile non riconoscere che uno dei fondamentali aspetti che connotano questo sapere pratico funzionale al progetto di trasformazione – anzi, l’aspetto che ne descrive più propriamente il nucleo disciplinare – consista nel conferire una configurazione spaziale agli insediamenti, ai nostri habitat insediati.

Trasformazioni urbane e la ricerca di una struttura nel piano

Ora, però, rispetto a quanto mostrato finora, con la sola eccezione degli interventi haussmanniani a Parigi (dai quali, tuttavia, il nostro immaginario relativo a quella città è senza dubbio profondamente segnato), si potrebbe giustamente obiettare che quei piani urbanistici sono tutti progetti per la costruzione della città nuova o per la sua espansione. Problema rispetto al quale è più facile sviluppare un ragionamento ‘compositivo’ circa la forma della città nella sua organizzazione complessiva, secondo modelli formali e opzioni alternative *ex ante*.

Diversa è la condizione che si determina negli anni '70, al termine del ciclo di vita della città industriale della prima modernità, inaugurando una stagione in cui entro un palinsesto insediativo già configurato – in uno stato, cioè, di urbanizzazione matura – si aprono grandi lacerazioni – le aree della dismissione – che interrogano il progetto urbanistico per una ri-configurazione degli assetti spaziali.

I libri di urbanistica che in Italia più significativamente e autorevolmente mettono a fuoco questa nuova fase – *di trasformazione* – che domanda un nuovo diverso piano urbanistico – una nuova forma *del* piano, per una nuova forma *nel* piano – sono *La terza generazione dell’urbanistica* di Giuseppe Campos Venuti (1987) e *Un progetto per l’urbanistica* di Bernardo Secchi (1989). Per il piano urbanistico – per la forma *del* piano e per la forma della città *nel* piano – deriverà una sintassi che distingue tra aree della trasformazione *intensiva* e aree della trasformazione *estensiva*, tra aree della *eccezione* e aree della *regola*.

È la stagione del progetto urbano nel piano (e del ‘progetto norma’, tra i dispositivi che verranno sperimentati per disciplinarlo). Stagione di cui Bernardo Secchi ha efficacemente sintetizzato la questione centrale sottesa secondo quello da lui definito come *principio di legittimità* delle trasformazioni: “Il problema di ogni politica di *renovatio urbis* [di rinnovamento urbano per parti] è un problema di legittimità: perché quel progetto e non un altro, perché con quel programma e non con un altro, perché affidato a quell’attore e non a un altro, perché in quel luogo e non in un altro; in quali rapporti con la città e con altri progetti. Per risolvere in modo convincente e ‘legittimo’, in modo cioè che possa aspirare a trovare un convinto consenso della società, questi progetti devono essere inseriti entro una *vision*”.

La ricerca di questa visione unificante si tradurrà soprattutto nel progetto

di una *struttura* possibile del e nel piano, concretizzandosi nello ‘schema strutturale’ (Jesi 1987 [fig. 7a-b-c-d]; Piacenza 1990 [figg. 8a-b]; Siena 1989 [fig. 9]; Milano 1984 [fig. 10a-b]; Prato 1996 [fig. 11]; Pesaro 1998 [fig. 12]; Milano 2000 [fig. 13a-b]).

Nell’urbanistica di rigenerazione

Alcuni pensano – per dirla col ‘dialetto’ della legge urbanistica lombarda – che gli ATU (ambiti di trasformazione urbana) esistano, siano sempre esistiti ed esisteranno sempre. Ma non è così.

Nel suo libro su *Il grande progetto urbano*, Cesare Macchi Cassia ammoniva su come siano rare le occasioni per una generale trasformazione della città e del suo impianto dal proprio interno. Nella città europea lungo gli ultimi due secoli ne riconosceva tre momenti: l’obsolescenza dei sistemi difensivi della città premoderna; le distruzioni belliche della seconda guerra mondiale; la dismissione e delocalizzazione dell’armatura produttiva della città novecentesca, che di quest’ultima aveva segnato l’assetto.

Sono dunque occasioni rare, con un ‘tempo di ritorno’ di una cinquantina d’anni tra una e l’altra, e Macchi Cassia richiama la necessaria assunzione di responsabilità perché quelle occasioni non andassero perdute e quelle opportunità vanificate: “Se queste occasioni vengono perse, ciò lascerà un segno negativo sulla comunità, non solo in quanto il suo ambiente di vita non si sarà adeguato ai diversi compiti e valori, ma anche perché ciò avrà dimostrato la sua incapacità progettuale e gestionale, la sua inadeguatezza generale ai tempi”.

Ma che cosa fa la particolare specificità della rigenerazione rispetto alla trasformazione urbana degli anni ’80 e ’90?

Il mantra definitorio della rigenerazione urbana recita il credo della sua natura multidimensionale che si dà all’intersezione di aspetti sociali, economici, spaziali e ambientali. Tuttavia, se fosse per questa multidimensionalità, non ci sarebbe stato bisogno di un nuovo termine, perché già tutta la cosiddetta pianificazione complessa e integrata degli anni ’90 aveva messo a tema la questione.

Qual è, allora, la particolarità del progetto spaziale di rigenerazione rispetto a quello di trasformazione urbana?

Ne sono protagonisti altri tipi di spazi: innanzitutto lo spazio aperto e gli spazi del welfare (nella loro articolazione, varietà possibile e interpretazione), il retrofitting del patrimonio costruito (a cominciare da quello residenziale), ma in un generale processo di re-infrastrutturazione complessiva dell’impalcato urbano, che ne fa tutt’altra questione da una sua sottointerpretazione nei termini di lubrificazione di meri processi parassitari di sostituzione edilizia. Incrementalità, apertura di processo, disponibilità alla ridefinizione e anche alla parzialità degli esiti segnano la distanza della stagione della rigenerazione da quella del ‘grande progetto urbano’. La pervasività della crisi ambientale ne fa (o ne dovrebbe fare) un contenuto primo ineludibile.

E inoltre, forse soprattutto: la diversa dal passato ‘granulometria’ di quanto è ritenuto essere *strategico* (Roma 2003 [figg. 14a-d]; Cernusco 2010 [fig. 15a-c]; Giugliano 2012 [fig. 16]; Gragnano 2015 [fig. 17]; Desio 2014 [fig.

18]; Monza 2017 [fig. 19]; Portici 2017 [fig. 20]; Cava dei Tirreni 2019 [fig. 21]).

In questa rassegna, un affondo, con qualche sottolineatura, circa la forma *del e nel* piano, merita il Piano strutturale comunale di Bologna del 2008 [figg. 22a-f]. La sintassi del piano prevista dalla Lr 20/2000 e dai relativi atti di indirizzo e coordinamento tecnico regionali prevedeva come dispositivi fondamentali i “Sistemi” e soprattutto gli “Ambiti”, in una revisione dello zoning che conducesse a un superamento del tradizionale microazzonamento (più di mille perimetri a Bologna nel piano previgente) verso una ripartizione in più ampi ambiti, appunto (circa un centinaio), attraverso cui veicolare soprattutto norme di indirizzo e direttiva.

Tuttavia, sarà proprio l’insoddisfazione rispetto all’afasia di questo impianto a condurre all’attivazione, successivamente alla redazione del progetto preliminare, di una consulenza generale capace di dare un’anima – un messaggio progettuale esplicito e intelleggibile – all’azione di piano. Verranno dunque introdotte le “Figure delle ristrutturazione” (le Sette Città) e le “Situazioni”, dispositivi non codificati ma cardine di un progetto urbanistico che diversamente sarebbe rimasto nella sostanza muto, anodino, inespresso nella sua capacità di alimentare e comunicare un processo di ristrutturazione della città nello spazio.

Strategia, sostenibilità, prossimità

Negli anni Duemila, la distinzione tra luoghi della trasformazione ‘intensiva’ ed ‘estensiva’ perde pregnanza, la geografia del cambiamento si fa più variegata e meno nettamente definibile, segnando la distanza tra la nuova stagione della rigenerazione (*urban regeneration*) e quella dell’*urban redevelopment*, intesa come fase della ‘trasformazione urbana per progetti’ nel riuso delle aree dismesse. Va in crisi l’attualità, e l’efficacia stessa, del ‘progetto urbano’, pensato come strumento/processo unitario proiettato in un tempo controllato e definito, finalizzato alle trasformazioni intensive.

L’irrompere della ‘sostenibilità’ in tutte le sue declinazioni e dimensioni, la natura pervasiva e ‘metabolica’ della sua sfida rimettono al centro la qualità diffusa dell’habitat urbano e la sua grana fine – e con queste il principio di ‘prossimità’ agli ambienti di vita.

Sotto la spinta di *sostenibilità* e *prossimità*, alla ricerca di una *struttura* si sostituisce quella di una *strategia* per la città.

In Emilia-Romagna, il passaggio dalla struttura alla strategia nel piano viene sancito esplicitamente ‘per legge’. Allo strumento urbanistico previsto dalla Lr 20/2000, incardinato sul Piano strutturale comunale (Psc), si sostituisce il Piano urbanistico generale (Pug) della Lr 24/2017, col ritorno a uno strumento di pianificazione comunale monocomponente imperniato sulla definizione di una “Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale”, da perseguirsi prioritariamente (art. 34). La tensione ‘compositiva’ del piano non si esprime attraverso una rappresentazione sintetica nello spazio di un possibile impianto strutturale ma in un costrutto argomentativo per assi prioritari d’intervento.

Questo ha portato allo sviluppo di una sintassi di secondo livello del piano urbanistico, concernente la sua dimensione locale.

Nelle grandi città uno sguardo orientato al locale è diventato ormai consueto, quasi un luogo comune. Una tensione al coinvolgimento attivo degli abitanti, alla partecipazione alle decisioni relative ai loro ambienti di vita è ormai la regola – un impegno edificante quantomeno da dichiarare – di ogni iniziativa di pianificazione urbanistica.

Spesso questa attenzione si intreccia e dialoga con la stessa geografia amministrativa minuta. La città, infatti, vede oggi rafforzarsi il protagonismo di ‘municipi’ e ‘quartieri’, quali entità vicine al cittadino che offrono lo spazio – anche istituzionale – per lo sviluppo di politiche urbane radicate nel contesto locale. I contenuti di disciplina e azione urbanistica si ridefiniscono, allora, in rapporto alle molteplici ‘microcittà’ che possono riconoscersi nell’insediamento urbano.

La città non è la sommatoria dei suoi quartieri

In realtà, però, il *community planning* e la scala di quartiere come dimensioni essenziali del progetto urbanistico sono tutt’altro che una novità. Hanno costituito argomenti dei progetti urbanistici di Ildefonso Cerdà, di Howard, di Clarence Perry, di Forshaw e Abercrombie a Londra, solo per citarne alcuni [figg. 23a-b, 24a-b].

Ma in tutti quei casi la declinazione della dimensione di prossimità era solo *una* di quelle di cui il progetto urbanistico si faceva carico e portatore, con la consapevolezza forte che questo (il progetto) non potesse risolversi in quella (la dimensione di prossimità). La città non è (solo) vicinato.

Nonostante l’enfasi con cui della città dei 15 minuti si è voluta affermare l’innovatività (Moreno, *La città dei 15 minuti*, 2024) e l’entusiasmo con cui molti l’hanno celebrata (Manzini, *Abitare la prossimità*, 2021), l’idea di organizzare nell’insediamento un sistema diffuso di welfare urbano intorno al riconoscimento/costruzione di un complesso di centralità locali costituisce un contenuto del progetto urbanistico profondamente radicato nella storia della pianificazione delle città. E tuttavia la città e il suo progetto non si risolvono in questa sua sola dimensione.

Non si tratta di contestare la ragionevolezza e lo spirito progressivo di un’azione urbanistica orientata al locale e con finalità (re)distributive del welfare. Tuttavia, la nuova retorica della città dei 15 minuti proietta la declinazione del progetto urbanistico su quest’unica dimensione (peraltro cangiante e variamente interpretabile), mettendo in ombra altre più complesse articolazioni del progetto e della sintassi spaziale della città – articolazioni che esigono di essere affrontate e non andare eluse.

La deriva comunicativa: l’urbanistica non è disegno urbano

Questo si ripercuote anche in quella che potrei definire come una deriva comunicativa del progetto urbanistico.

Il ricorso alla rappresentazione tridimensionale di scala intermedia del paesaggio urbano atteso – in prospettiva e/o assonometria [figg. 25a-d] – si spiega per la sua capacità di trattare quella nuova granulometria della rigenerazione urbana, di cui si è detto sopra, per la sua capacità di parlare con immediatezza a un pubblico ampio non esperto, e inoltre (o forse soprattutto

to) perché queste sono modalità di rappresentazione suadenti e accattivanti (sono l'analogo del rendering trasposto dalla scala architettonica a quella della città).

La suadenza del disegno prospettico e assonometrico veicola modi della rappresentazione prefigurativa 'vicini' al destinatario: ma l'urbanistica non è prefigurazione. L'urbanistica non è disegno urbano. Urban planning e urban design non sono la stessa cosa.

Oggi spesso si usa l'urban design per supplire a un vuoto di urban planning – per *coprire* un vuoto di urban planning: oggi spesso si usa il disegno urbano per coprire un vuoto di urbanistica – di progetto urbanistico.

Quando le forme comunicative si distaccano dalla effettiva consistenza del contenuto progettuale urbanistico del piano, ne divengono una fuorviante deriva e assumono le forme di *fashionable urbanism* e *urbanistica carina*.

Con questo non voglio affatto negare che un uso di queste modalità di rappresentazione possa essere effettivamente volto a comunicare i contenuti del progetto urbanistico in un rapporto sincero con la forma *nel* e *del* piano, come ad esempio nei piani (relativamente famosi) di Detroit 2012 [figg. 26a-f] e di São Paulo 2014 [figg. 27a-b].

Nel Detroit Strategic Framework Plan la rappresentazione assonometrica viene utilizzata per illustrare i diversi tipi di paesaggio urbano (o di pattern insediativi) che il piano intende promuovere in un rinnovamento profondo dell'uso del suolo, e l'abaco dei materiali semplici coinvolti nella loro composizione. Nel Master Plan di São Paulo l'assonometria è una delle modalità di rappresentazione (in combinazione con altre) per dar corpo a un documento di sintesi con finalità comunicative (*Strategies Booklet*) capace di far cogliere senso ed effetti delle misure adottate.

Identità, parola subdola. Comunità: di pratiche, non di luogo

Un'ulteriore considerazione critica è relativa ai presupposti culturali di un'urbanistica di prossimità. Critica che trova una sintesi nelle espressioni che fanno il titolo di questo paragrafo conclusivo.

Nel nuovo senso comune del quartiere e della prossimità, ambiguo e infido appare il retaggio neoidentitario, che vi si associa come obiettivo da abbracciare o valore da difendere: identità, "*parola avvelenata* [...] così nitida e bella, così fiduciosamente condivisa, di uso pressoché universale". "Il veleno contenuto in questa parola [...] può essere poco oppure tanto, impercettibile e quasi innocuo in un caso oppure pieno di conseguenze in un altro. Ma anche quando esso è impercettibile, la tossicità è presente in numerose idee che la parola contiene e, accumulandosi, può manifestarsi alla lunga, in maniera inattesa e imprevedibile. Perché e in che senso identità è una parola avvelenata? Semplicemente perché *promette ciò che non c'è*; perché ci illude su ciò che non siamo; perché fa passare per reale ciò che invece è una finzione" (Francesco Remotti, *L'ossessione identitaria*, 2017; corsivo mio).

La domanda è se il 'canto della prossimità' non rappresenti per l'urbanistica una sorta di confinamento di questioni che dovrebbero trovare risposta a ben altra scala del progetto di città. A me pare uno spazio autoconsolatorio ed elusivo, quando non ingannevole. Il quartiere come metrica della città e

del suo progetto costituisce una prospettiva limitante e anche un po' mistificatoria. Non risponde al vero, ossia alla realtà fenomenica della città, nelle sue espressioni fisiche e sociali, con quella assodata – lo era fino a qualche anno fa, prima della pandemia – disconnessione tra spazio e società, in un uso allargato del territorio rispondente ai modi individuali di ciascuno, i quali disegnano grafi molteplici dell'abitare contemporaneo, senza definire comunità di luogo ma semmai 'comunità di pratiche': queste ultime rappresentative di una fenomenologia che mette in discussione, soprattutto, il concetto di appartenenza su base geografica.

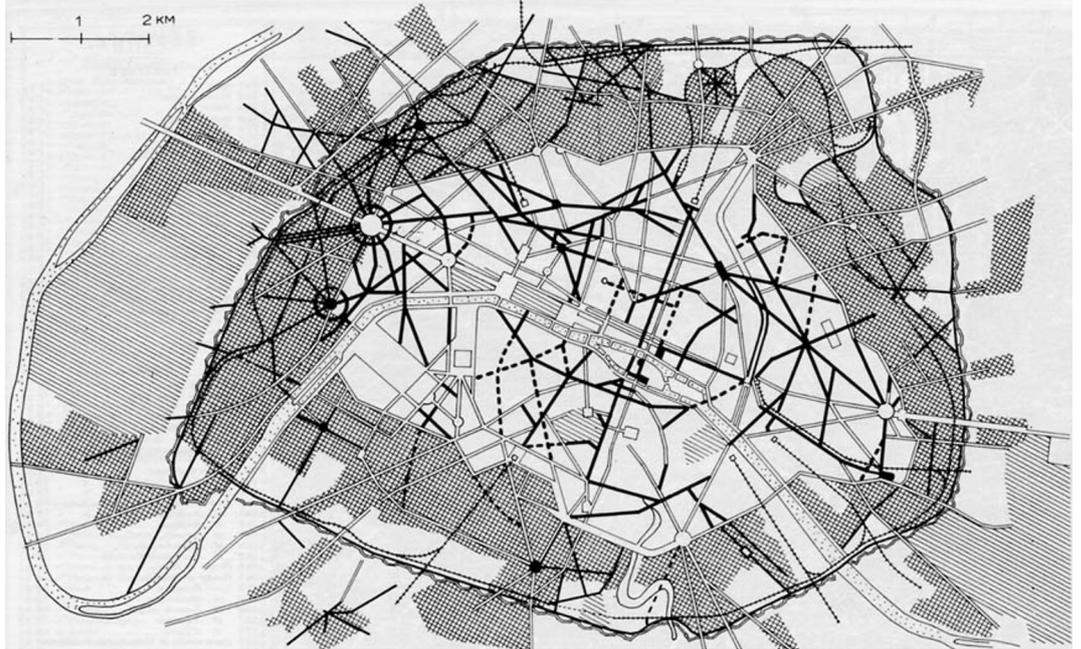
Recentemente mi ha colpito la lettura di un libro di Anna Laura Palazzo (*Orizzonti dell'America urbana*, 2022) relativo alla città americana e alle sue dinamiche della trasformazione. Mi hanno colpito in particolare due espressioni con cui Palazzo ne ha fissato i caratteri essenziali, distinguendo tra "Processi people-oriented nella dimensione della prossimità" e, per contro, "Espressioni di modernità trionfante delle élite urbane che si rappresentano a tutt'altra scala".

Là dove il cortile dei *processi people-oriented nella dimensione della prossimità* diviene la camera di espansione – o, meglio, di contenimento – di istanze che invece non trovano spazio e trattamento in quelle che Anna Laura Palazzo, in contrapposizione, denomina, appunto, come le *espressioni di modernità trionfante delle élite urbane che si rappresentano a tutt'altra scala*. Sembrano disegnarsi due gironi diversi della trasformazione urbana – uno di serie A (il secondo) e uno di serie B (il primo) – da tenere a debita distanza.

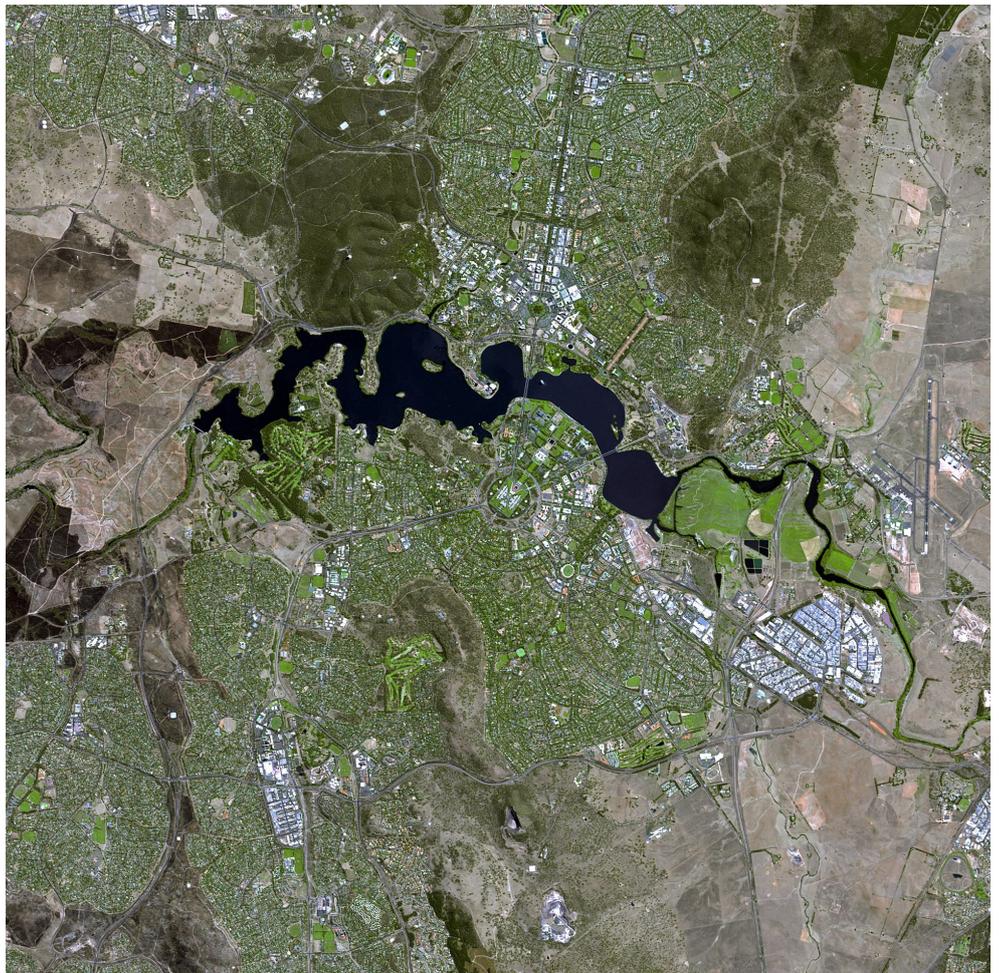
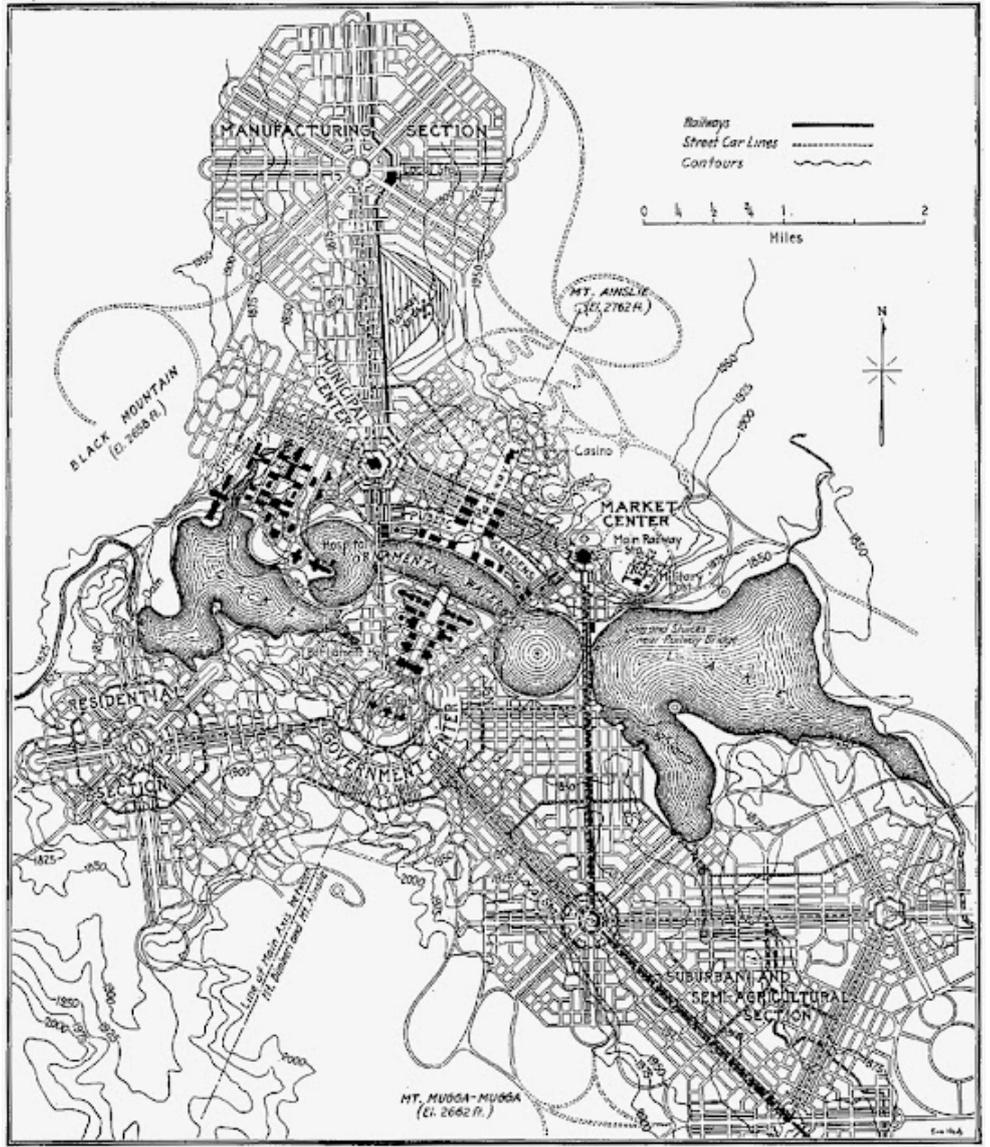
La forma *nel* e *del* piano di rigenerazione continua a rappresentare una sfida dalla risposta incerta. Tuttavia né l'urbanistica paratattica della città dei 15 minuti, né le ricette dell'urbanistica carina – e tantomeno l'urbanistica 'dei due gironi' – ne possono costituire un modello per dare una forma evolutiva convincente alle città e al loro progetto nel piano urbanistico contemporaneo.

Le immagini

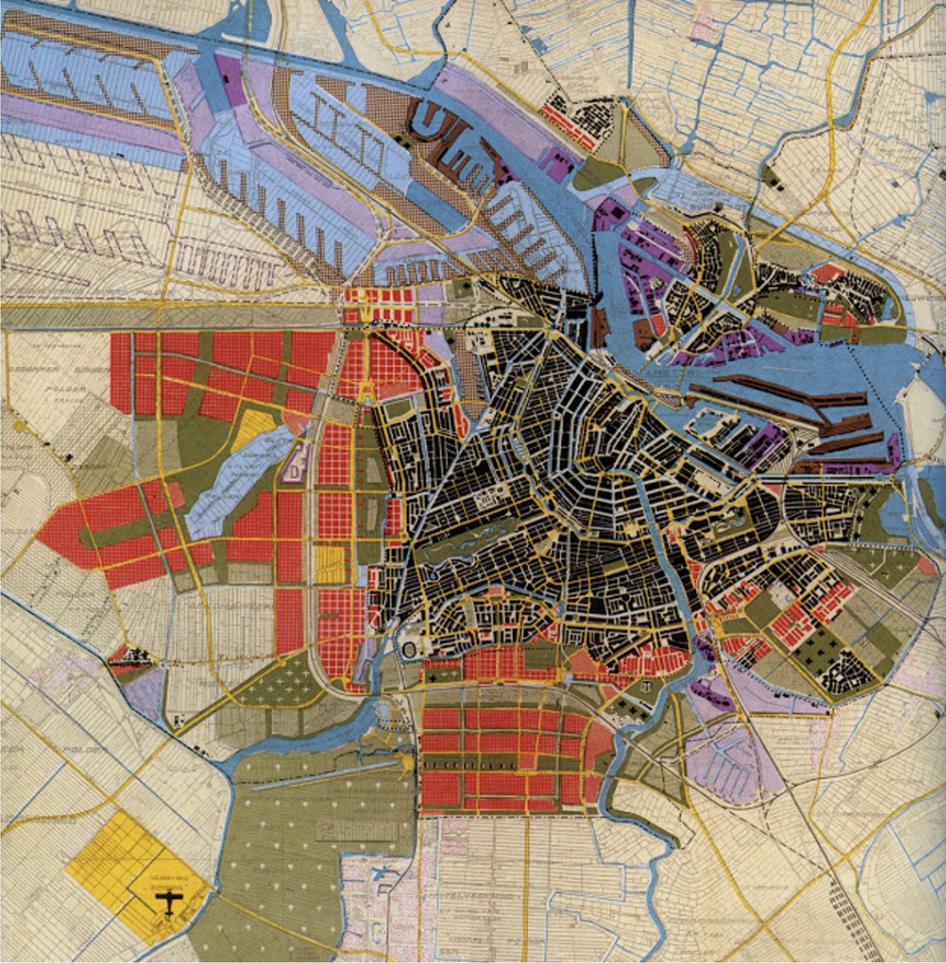
1. I grandi lavori haussmanniani a Parigi in un ridisegno sinottico (a) e in due documenti originali d'archivio (b-c) del 1855 ca. e del 1864 (da *Urbanistica* 111/1998).
2. Il Plan Cerdà (a) e lo sviluppo progressivo di Barcellona secondo il suo disegno (b).
3. Il piano di Griffin per Camberra (a) e la città in una foto satellitare dei primi anni 2000 (b).
4. Il piano di Amsterdam dei primi anni '30, con l'organizzazione spaziale dell'espansione urbana per quartieri intorno alla infrastruttura ferroviaria.
5. Il Greater London Plan (1944) con la *green belt* e le *new towns* esterne.
6. Le *supermanzanas* (*superilles*) proposte dal *Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018* (Ajuntament de Barcelona).
7. Piano regolatore generale di Jesi (1987-1993): la tavola delle Schede progetto (a); la Scheda progetto Fater con i relativi studi (b); la tavola dei Suggerimenti (c) e quella del Progetto di suolo (d).
8. Progetto preliminare del Piano regolatore generale di Piacenza (1990): la tavola degli Indirizzi progettuali sulle aree di intervento (a) e la scheda normativo-progettuale per l'area n. 1 (b).
9. Piano regolatore di Siena (1990): i sei Schemi direttori proposti dal piano (a-b); Schema direttore 1 – *L'attraversamento* (c); elementi del Progetto norma *Margine Follonica* (d); v. *Urbanistica* 99/1990.
10. Milano, il Documento direttore del Progetto Passante (1984) nella sua rappresentazione originale (a) e in ridisegno sulle pagine di *Urbanistica* 119/2002.
11. Schemi direttori e Progetti norma nel Prg di Prato (1996), da *Urbanistica* 111/1998.
12. Schemi direttori e Progetti norma nel Prg di Pesaro (1998), da *Urbanistica* 111/1998.
13. Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche di Milano (2000): 'La nuova dorsale urbana e la rete principale della mobilità' nel documento originale (a) e il suo ridisegno con le principali aree della trasformazione (b) sulle pagine di *Urbanistica* 119/2002.
14. Piano regolatore generale di Roma (2003-2008): Strutture del Piano e strategie metropolitane (a); Ambiti di programmazione strategica: quadro di unione (b); Ambito di programmazione strategica Tevere – Inquadramento generale (c); Ambito di programmazione strategica Tevere – Obiettivi. Settore centrale (d); v. *Urbanistica* 116/2001.
15. Piano di governo del territorio di Cernusco sul Naviglio, Milano (2010): i sette Progetti strategici promossi dal piano, illustrati nel volume degli Obiettivi strategici del Documento di Piano, pp. 22 e 18-19 (a-b-c).
16. Piano urbanistico comunale di Giugliano (2012), assi prioritari d'azione.
17. Puc di Gragnano (2015), Progetto guida n. 3, La riconquista dello spazio urbano lungo il sistema lineare del centro storico.
18. Pgt di Desio (2014): la Rete della naturalità e urbanità diffusa, nella integrazione di rete verde e spazi dei servizi.
19. Piano di governo del territorio di Monza (2017): Rete verde dell'urbanità e naturalità diffusa – I dieci parchi.
20. Puc di Portici (2017): Progetti guida – Quadro d'insieme.
21. Puc di Cava dei Tirreni (2019): il Quadro strategico d'insieme, con i tre Progetti guida.
22. Piano strutturale comunale di Bologna (2008): gli Ambiti nella tavola della 'Classificazione del territorio' (a); la tavola relativa al sistema delle 'Attrezzature e spazi collettivi' (b); una delle rappresentazioni schematiche delle Sette Città (c); la figura della ristrutturazione della 'Città della Ferrovia' (d); il mosaico delle 'Situazioni' (e); la scheda normativa relativa alla situazione 'Bolognina' (f).
23. Piano di governo del territorio di Milano (2012), i nuclei di identità locale (Documento di Piano, Relazione generale, p. 41 e 39) (a-b).
24. County of London Plan (1943): London social and functional analysis (a) (<https://cup2013.wordpress.com/wp-content/uploads/2010/12/map-of-london-social-and-functional-analysis-1943.jpg>); Greater London Plan (1944): Social groupings, diagrammatic analysis of the centre of the region (b).
25. La ville du quart d'heure: le quartier modèle parisien (a); la rue de demain (b), un lieu, plusieurs usages (c-d).
26. Detroit Strategic Framework Plan (2012): Framework zones (a); 50-year land use scenario (b); Land use development type matrix (c); the plan mechanism of 'Building the image of the city' (d); Land use typologies (e); Land use development types (f).
27. São Paulo Strategic Master Plan (2014), 'Strategies Booklet': le pagine relative alle strategie n. 1, 'Socializing gains from the city production' (a), e n. 5, 'Guiding growth near public transportation' (b).



1a	2a
1b	2b
1c	



3a	4
3b	5

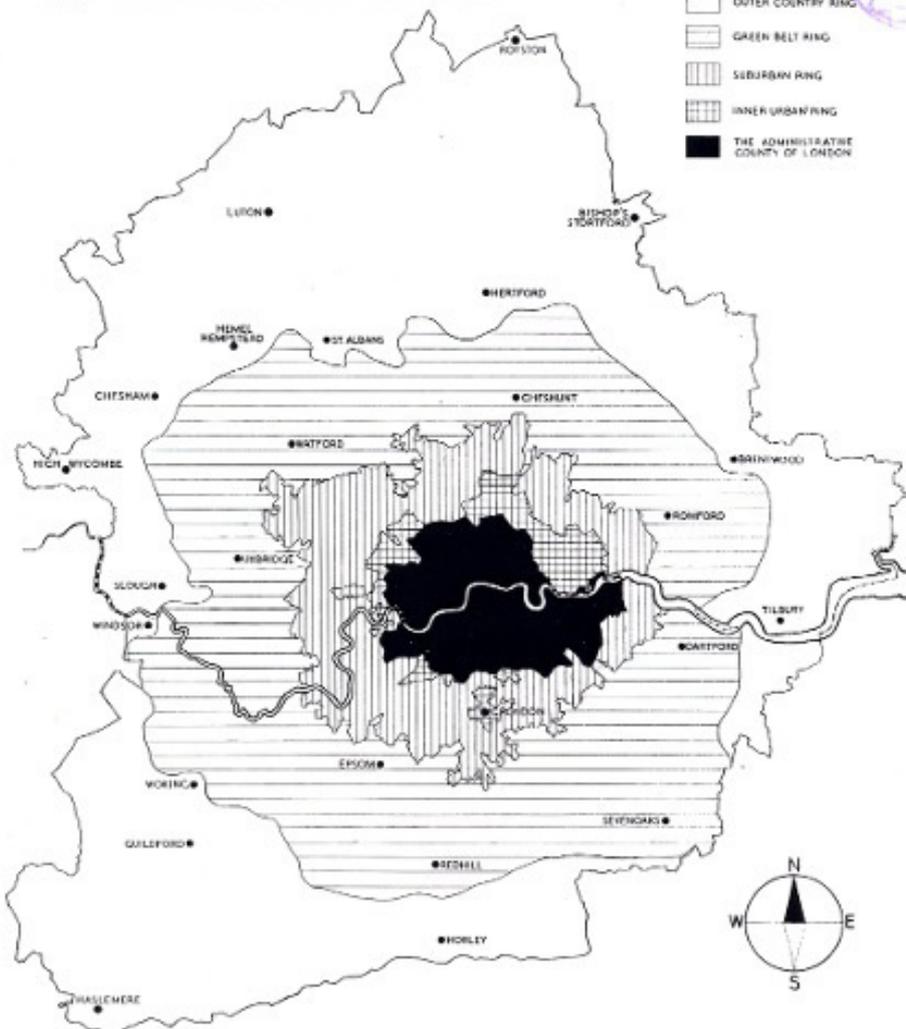


GREATER LONDON PLAN

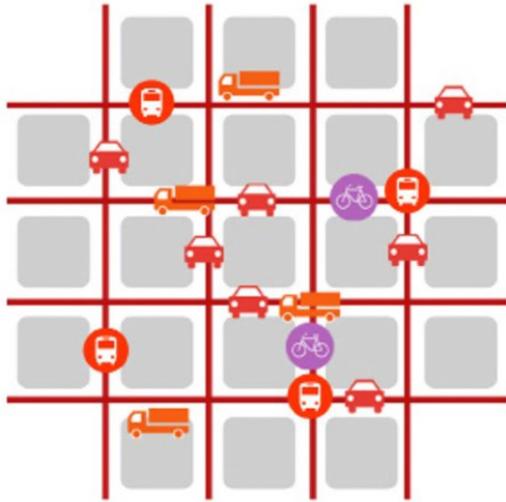
MILE 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50

THE FOUR RINGS

-  OUTER COUNTRY RING
-  GREEN BELT RING
-  SUBURBAN RING
-  INNER URBAN RING
-  THE ADMINISTRATIVE COUNTY OF LONDON



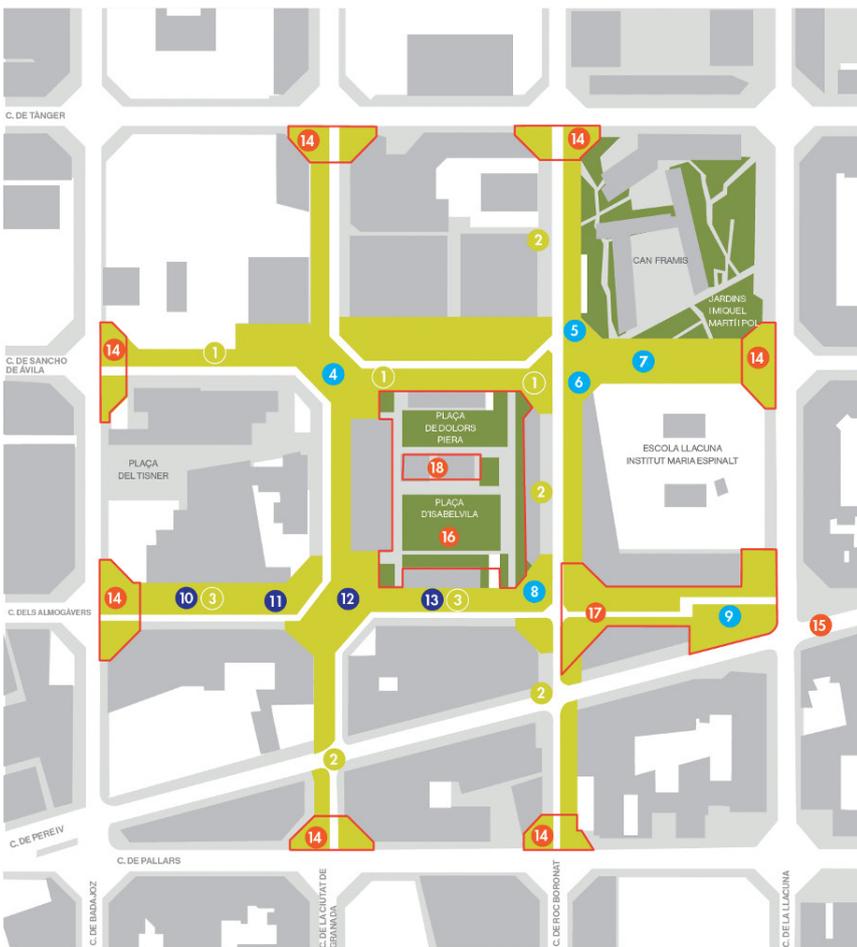
Current Model



Superblocks Model



- | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------|--|--|
| | PUBLIC TRANSPORT NETWORK | | PRIVATE VEHICLE PASSING | | DUM PROXIMITY AREA |
| | BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE) | | RESIDENTS VEHICLES | | ACCESS CONTROL |
| | BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION) | | URBAN SERVICES AND EMERGENCY | | BASIC TRAFFIC NETWORK |
| | FREE PASSAGE OF BICYCLES | | DUM CARRIERS | | SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY) |



ZONES D'ESTADA

- 1 Taules de picnic
- 2 Recorregut literari
- 3 Espai per a mercats eventuais

ZONES DE JOC

- 4 Àrea gran de jocs infantils
- 5 Àrea petita de jocs infantils
- 6 Tarima per a espectacles
- 7 Espai de joc
- 8 Tauler d'escacs
- 9 Àrea de jocs infantils

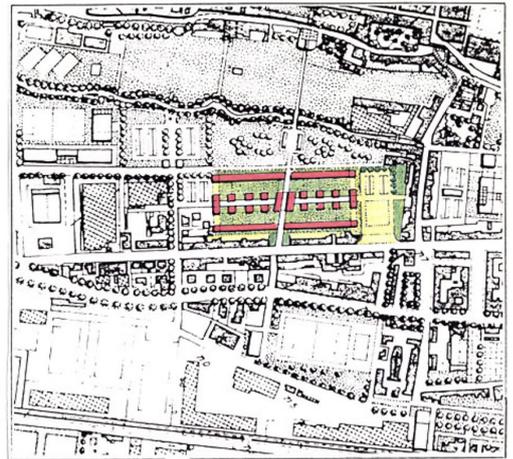
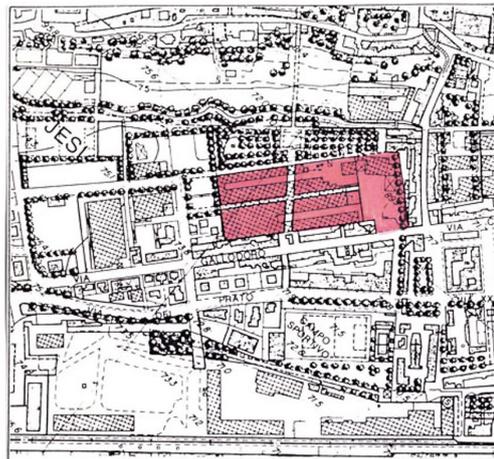
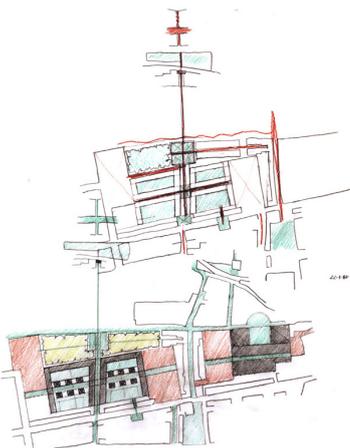
ZONES ESPORTIVES

- 10 Circuit de joc
- 11 Taules de ping-pong
- 12 Cistella de bàsquet
- 13 Pista d'atletisme

OBRES DE REURBANITZACIÓ

- 14 Cruïlles d'accés a la superilla
- 15 Obres de reurbanització del carrer de Pere IV entre els carrers de Roc Boronat i Bilbao
- 16 Places de Dolors Piera i Isabel Vila
- 17 Tram del carrer dels Almogàvers entre els carrers de Roc Boronat i Llacuna
- 18 Obres de l'edificació del PMH, d'11 plantes i 68 habitatges en dret de superfície, d'entre 60 i 84 m². Data prevista d'inici a partir d'abril - maig de 2017

— Àmbits d'actuació de les obres de reurbanització



Art.53 - Scheda progetto Fater (B3.1)

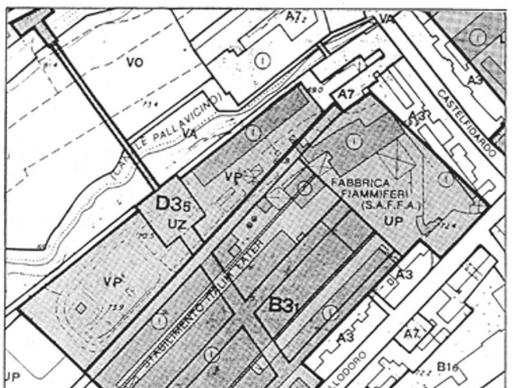
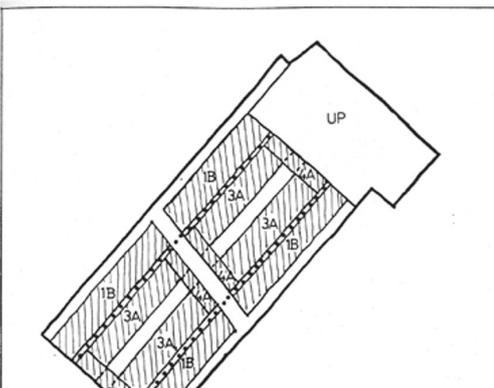
Area industriale poste tra via Gallodoro ed il Vallato Pallavicino. In caso di cessazione dell'attività delle officine Fater, il progetto prevede la demolizione e la sostituzione con un nuovo tessuto residenziale.

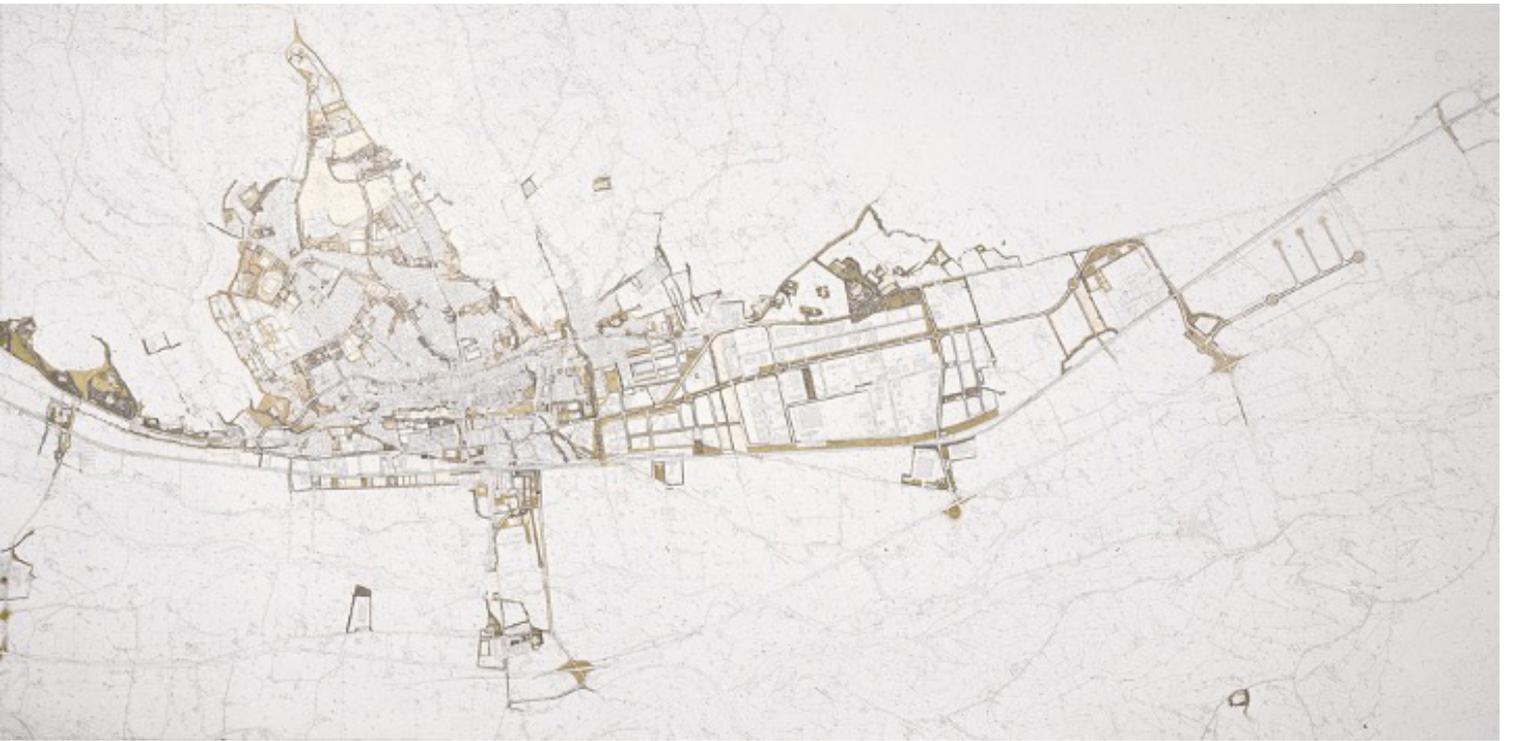
- Superficie territoriale= mq 20.700
- Superficie netta di pavimento (massimo) = mq 9.200
- Parcheggi (minimo) = mq 5.150 (206 posti auto)

Destinazioni d'uso previste: residenze

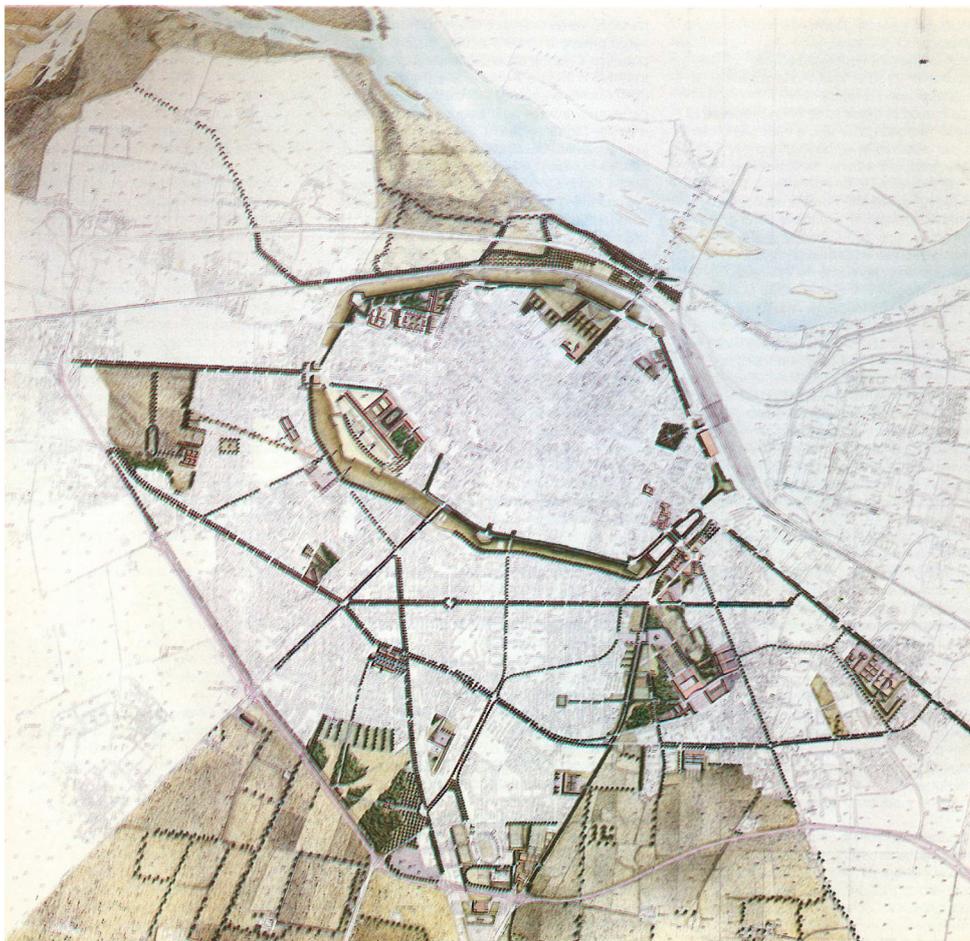
Il progetto dovrà prevedere:

- due assi di distribuzione coerenti con l'orditura esistente: il primo, longitudinale, in linea col percorso che scende da Palazzo Bettini (Collegamento pedonale viale della Vittoria - Vallato Pallavicino, art.77), il secondo, trasversale, parallelo a via Gallodoro;
- un parcheggio nell'attuale piazzale d'accesso alla fabbrica, il nuovo asse trasversale congiungerà questo agli altri parcheggi previsti su via Zannoni;
- una edificazione attestata ai bordi degli isolotti in modo da creare due grandi corti attraversate da percorsi pedonali, in particolare:
 - * case a schiera di 2 piani (classe 1B dell'Abaco dei tipi residenziali) poste parallelamente al borgo di via Gallodoro ed ai margini del Vallato
 - * condomini di 3 piani (classe 4A dell'Abaco dei tipi residenziali) posti in modo tale da chiudere le corti e segnare l'ingresso





7c	8a
7d	8b



AREA DI INTERVENTO PROGETTUALE

N° 1

SUPERFICIE LOTTO = 290.000 mq
 I.T. = 1,5 mc/mq
 VOLUME EDIFICABILE = 435.000 mc
 SUPERFICIE SCOPERTA PUBBLICA minima = 200.000 mq

NORMATIVA DI INTERVENTO

- **destinazioni chiuse e quantità volumetriche percentuali**

direzionale	min 25%	max 35%
commerciale	min 15%	max 25%
residenziale	min 10%	max 20%
terziario pubblico (o privato)	min 25%	max 35%

- **Zone di concentrazione volumetrica:** volume max autorizzabile, altezza max oggi

zona 1	volume max = 195.000 mc / h max = 16,50 mt commerciale, direzionale
zona 2	volume max = 80.000 mc / h max = 13,50 mt commerciale, residenziale
zona 3	volume max = 140.000 mc / h max = 16,50 mt terziario pubblico o privato
zona 4	volume max = 20.000 mc / h max = 13,50 mt commerciale, residenziale

MODALITÀ DELL'INTERVENTO PROGETTUALE

- limite delle zone di concentrazione volumetrica
- direzione fissa di giacitura dei corpi di fabbrica con altezza max di mt. 16,50
- direzione fissa di giacitura dei corpi di fabbrica con altezza max di mt. 13,50
- direzione fissa di giacitura dei corpi di fabbrica con altezza max di mt. 8,00
- direzione fissa di giacitura dei corpi di fabbrica con altezza max di mt. 4,50

- fronte chiuso
- fronte aperto

modalità particolari nelle singole zone di concentrazione volumetrica

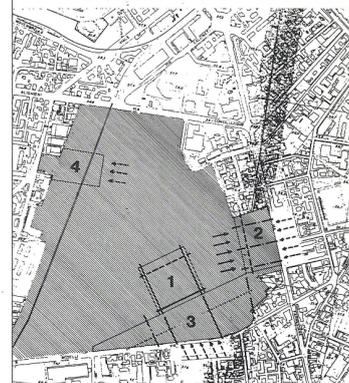
- zona 2: fronte aperto su spazi pubblici con profondità non inferiore a mt. 50 e apertura su strada non inferiore a mt. 75
- zona 3: fronte aperto su spazi pubblici con profondità non inferiore a mt. 100 e apertura su strada non inferiore a mt. 100

asse di penetrazione veicolare

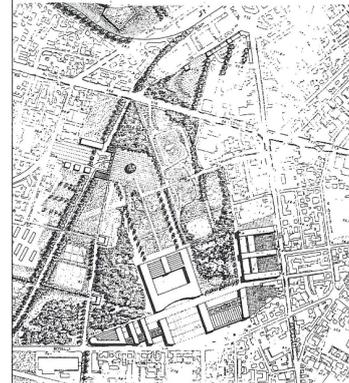
sezione tipo dell'asse di penetrazione veicolare

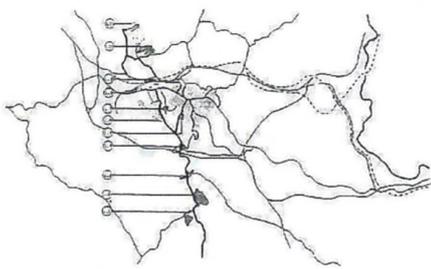
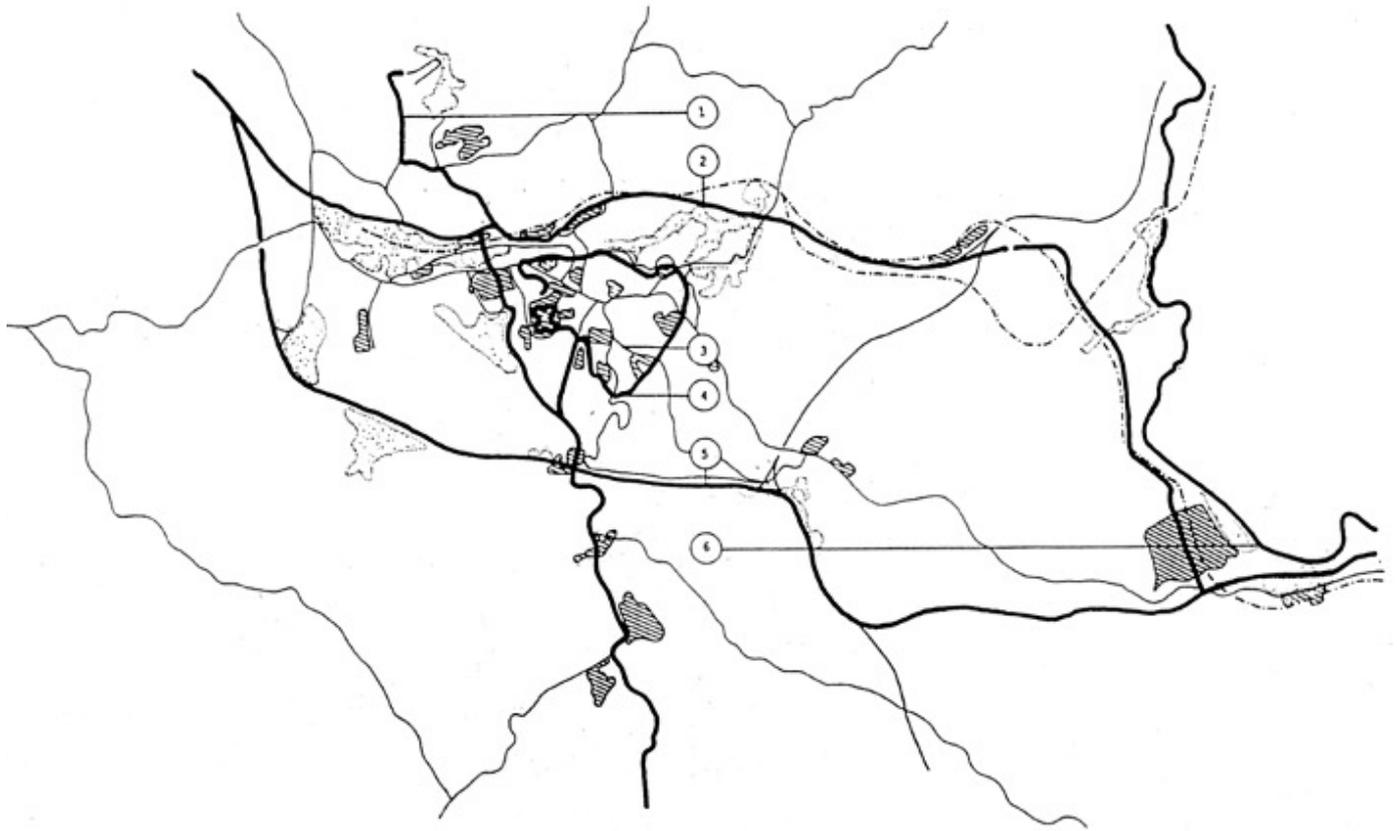


MODALITÀ DI INTERVENTO PROGETTUALE

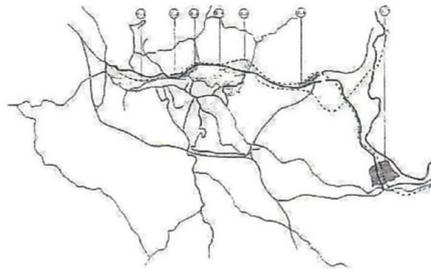


ESEMPLIFICAZIONE PROGETTUALE

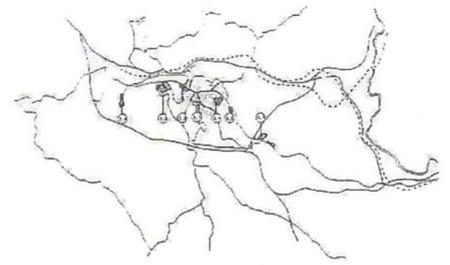




L'attraversamento



Il fiume

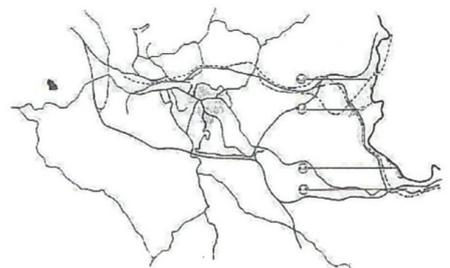
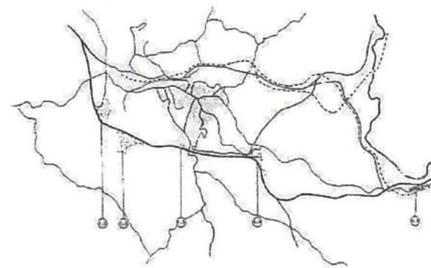
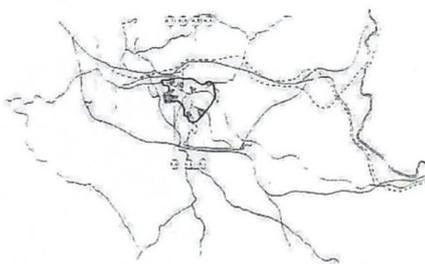


I luoghi centrali

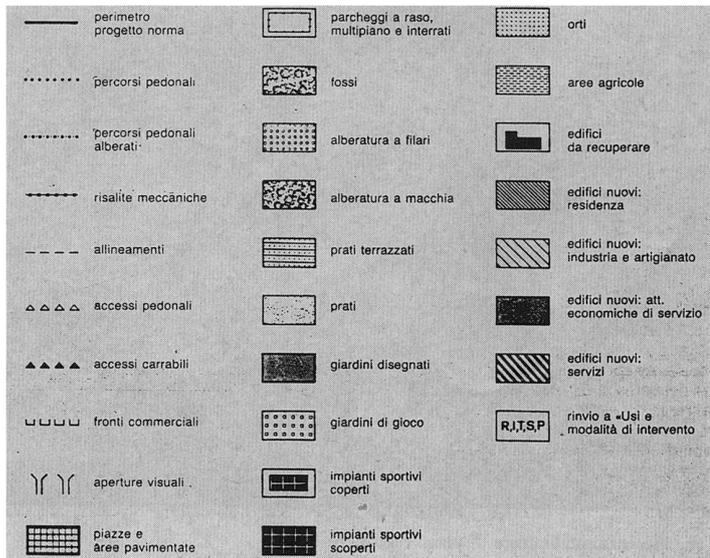
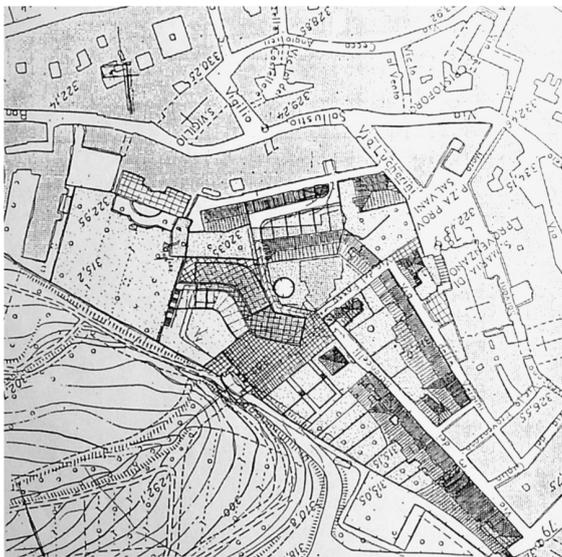
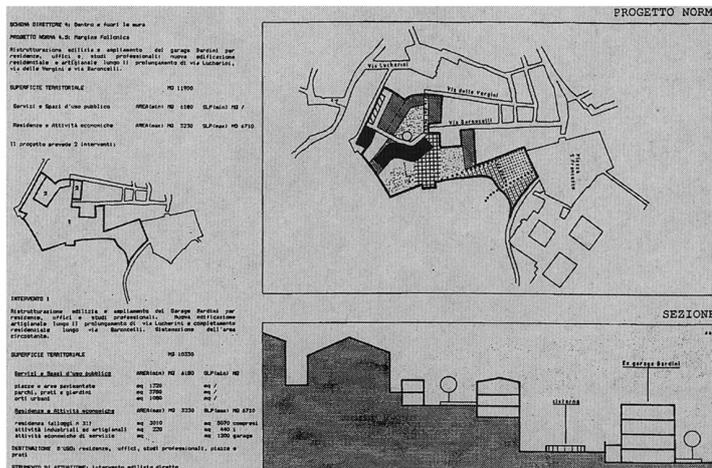
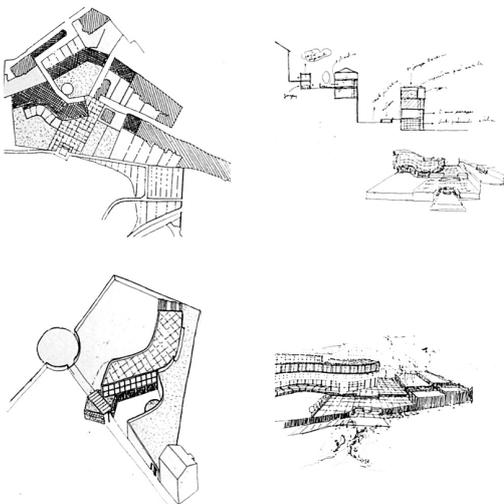
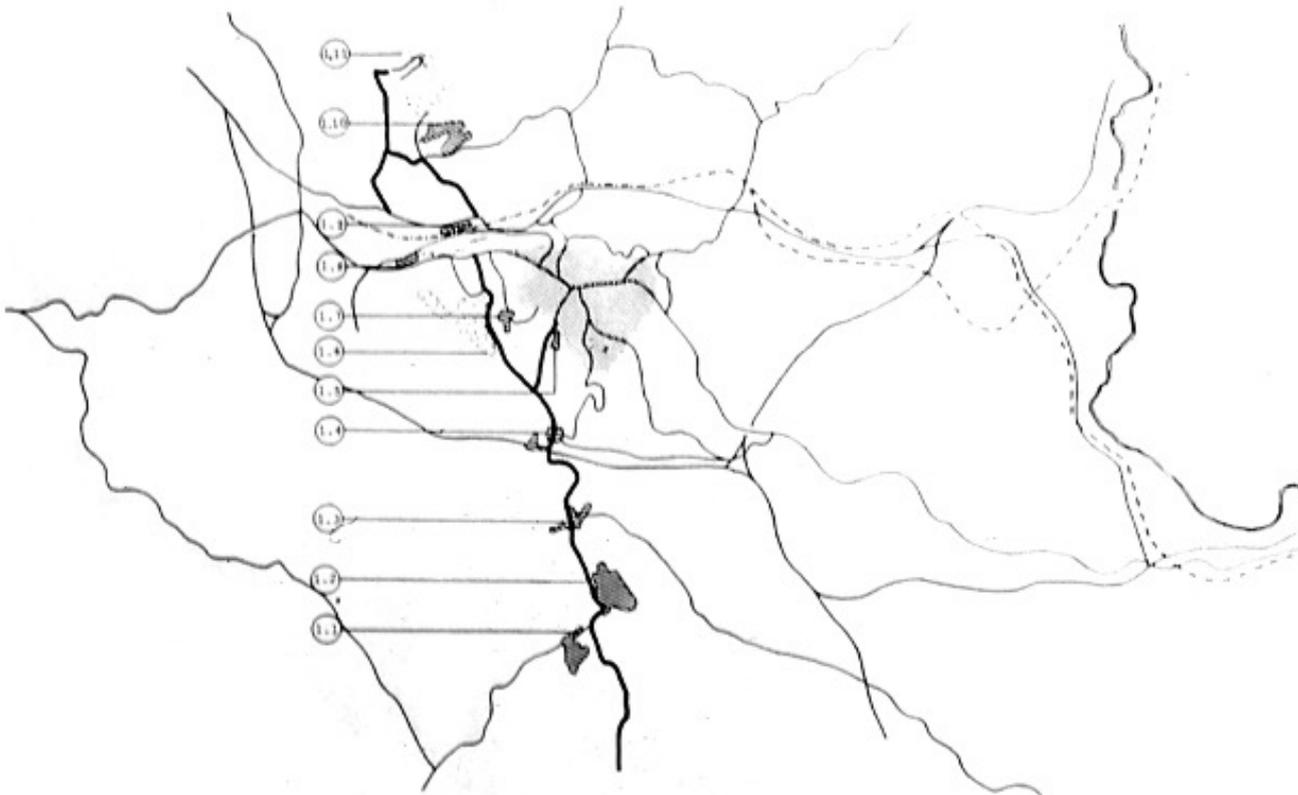
Dentro e fuori le mura

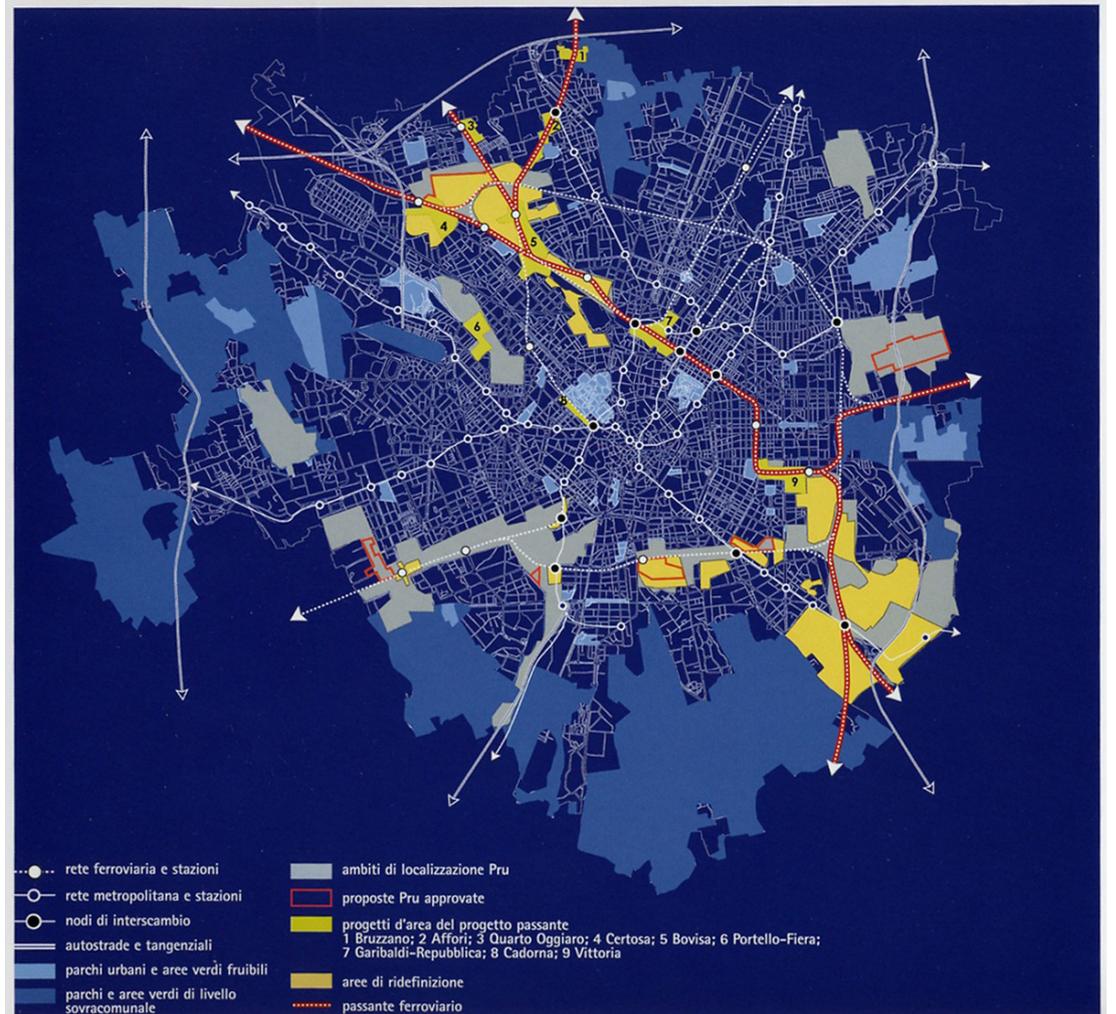
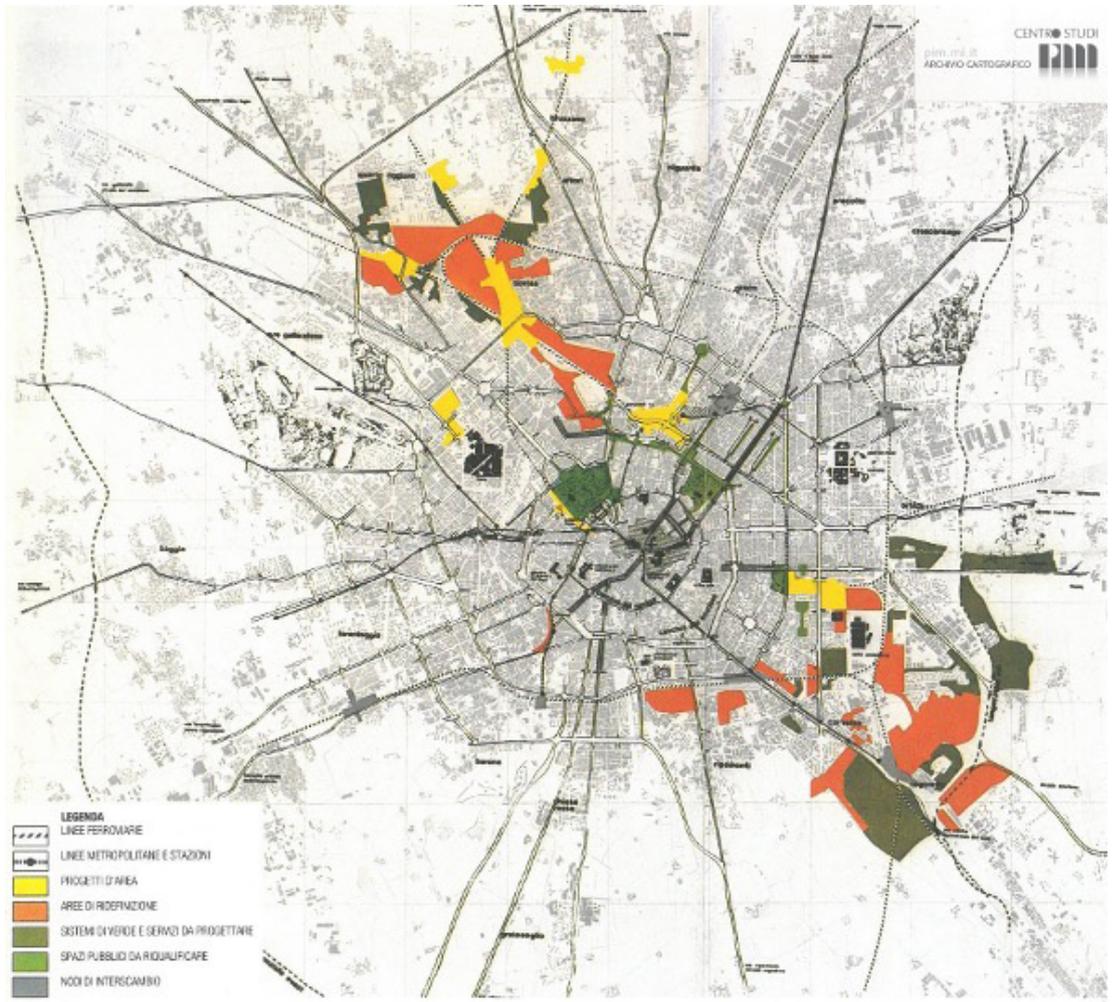
La tangenziale

Il parco fluviale



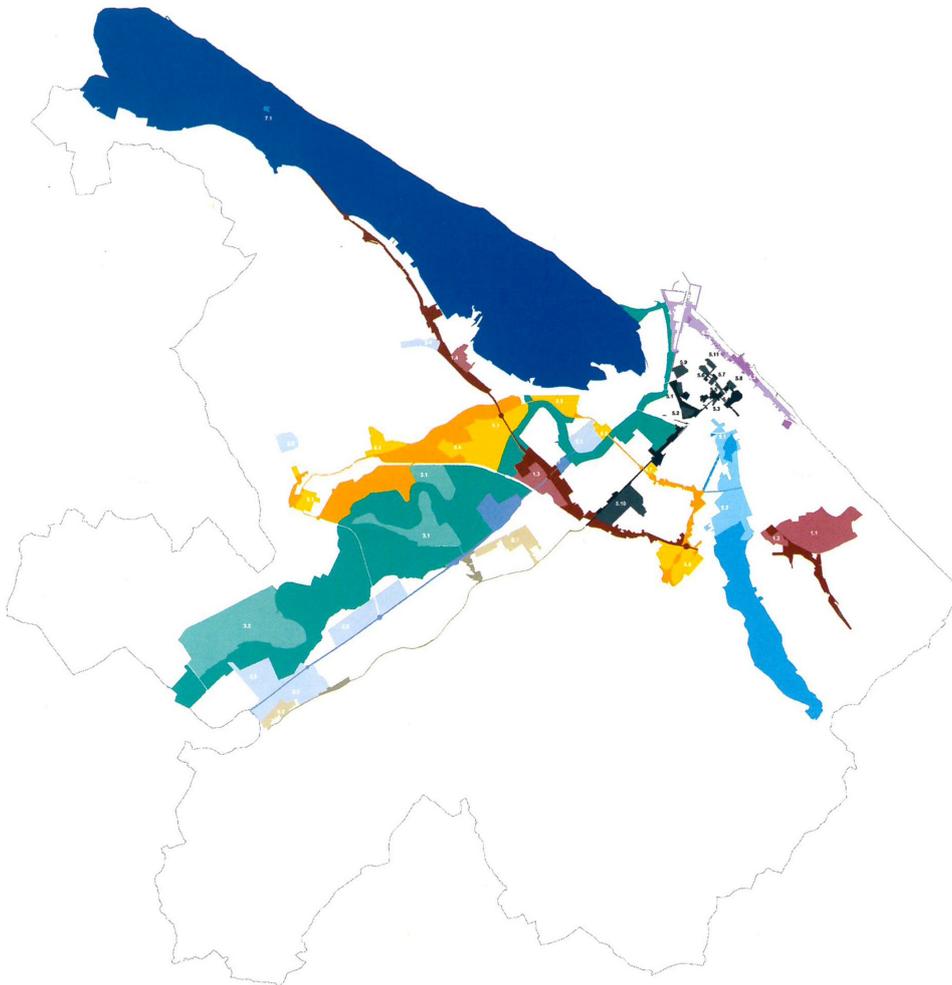
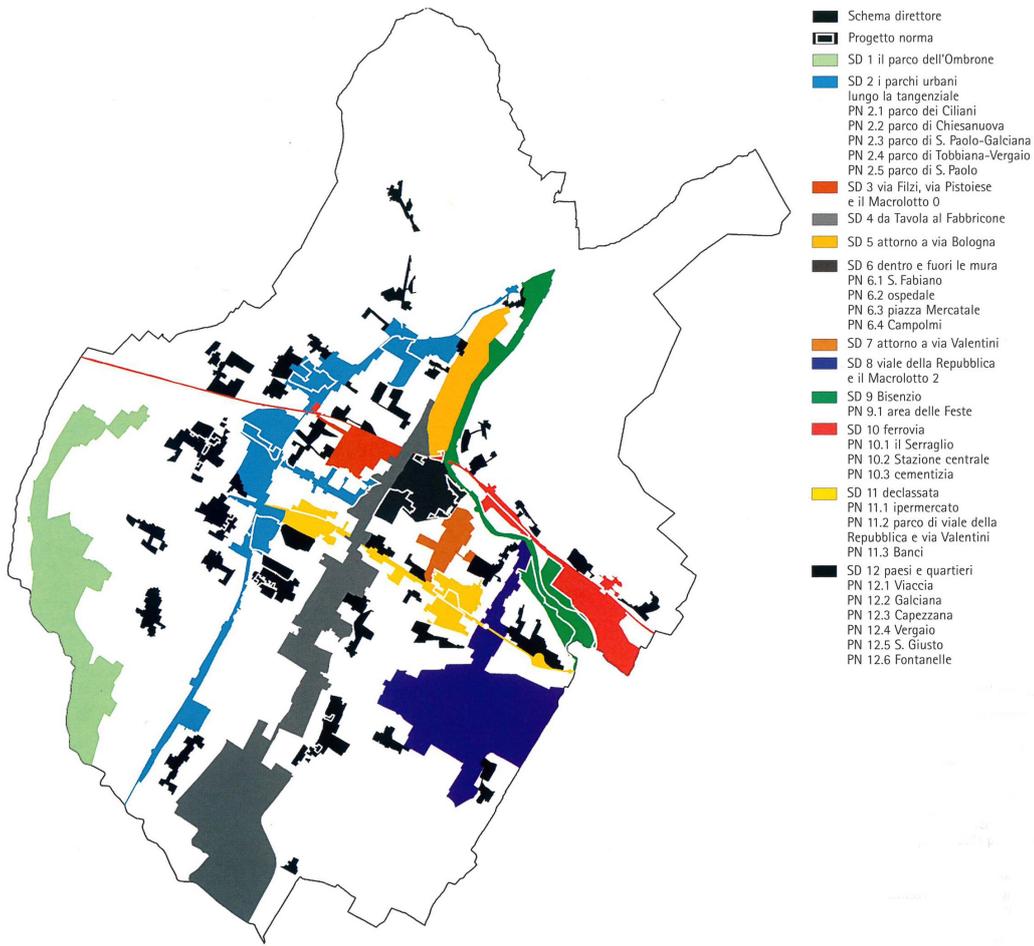
9a	9c
9b	9d





10a 11

10b 12

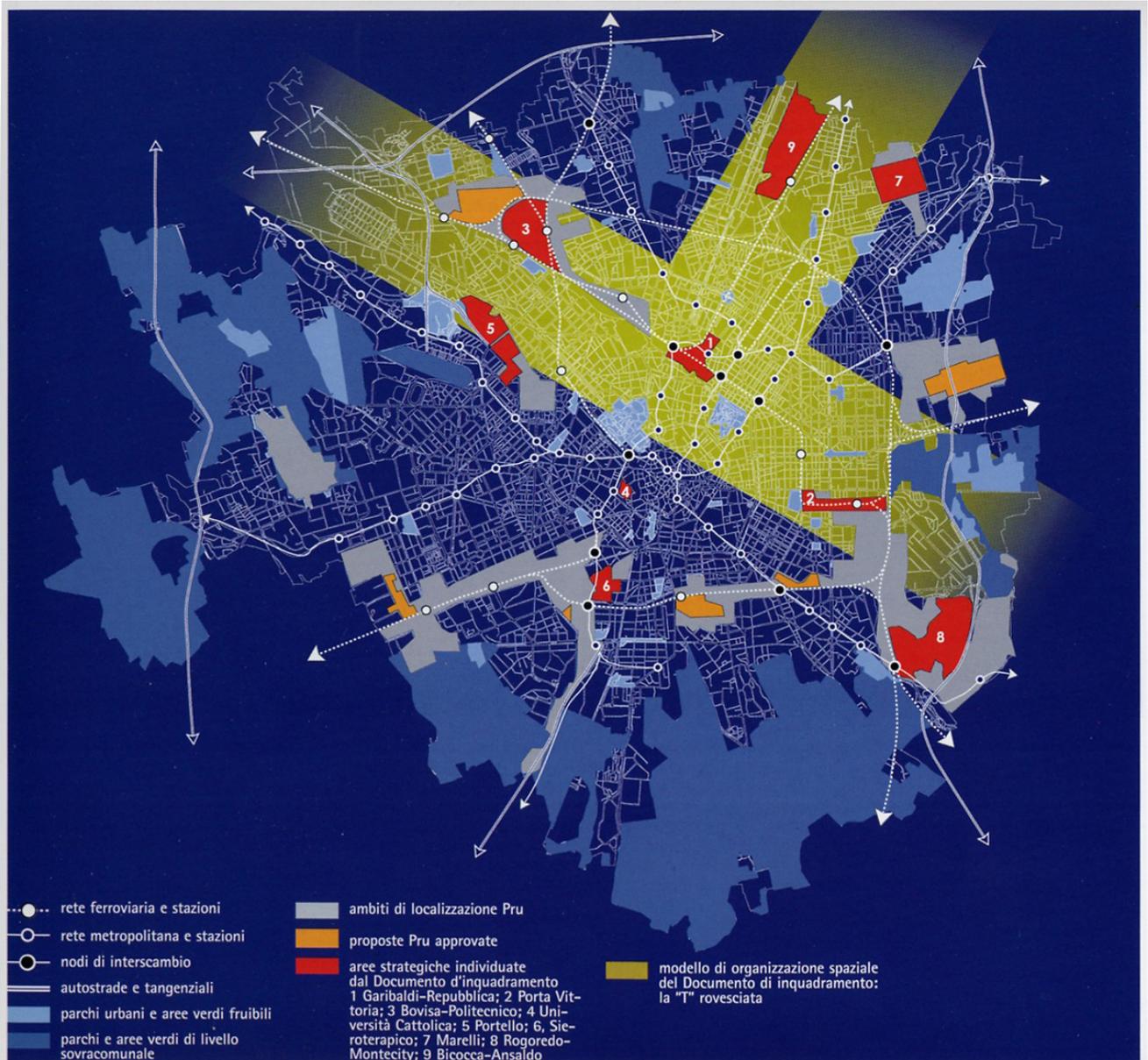
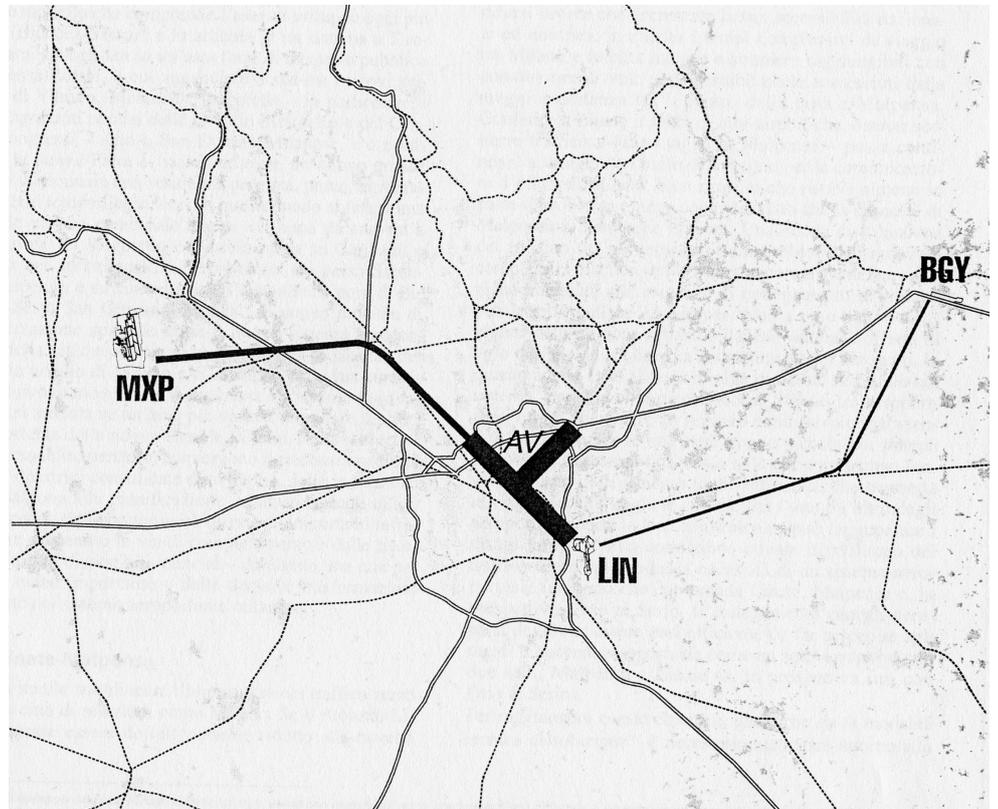


13a

14a

13b

14b



D2

Strutture del Piano e strategie metropolitane

Una città **aperta** verso il territorio, articolata al suo interno, con un più forte ruolo del Municipio, **accessibile** in ogni suo punto per le relazioni interne ed esterne.
 Una città concitata da una **rete verde** e da un sistema di **spazi aperti a cuneo** in nel cuore dell'area centrale, come contributo alla rigenerazione ambientale e come aspetto portante della forma della città e di definizione dei suoi bordi.
 Una città organizzata su un sistema policentrico: un complesso di **nuove centralità** localizzate sulla base delle identità sociali esistenti (microcentri), del sistema della mobilità e della gerarchia dei nodi di scambio che le mettono in rete, della presenza di elementi storici, delle potenzialità trasformative. Centralità intese come punti di coagulo su cui concentrare le manifestazioni, magari locali capaci di attrarre attività rivitalizzanti e qualificanti, contribuendo ad alleggerire la pressione sull'area centrale ed, al tempo stesso, a costituire il momento forte della politica di riurbanizzazione dei tessuti edifizii esistenti.

Le centralità, in riferimento al tipo di funzioni che vi sono localizzate, sono:

-  di livello metropolitano
 -  di livello urbano
- rafforzano potenzialità esistenti o sono create ex novo e si connettono funzionalmente con le centralità metropolitane della provincia.

Gli **ambiti di riequilibrio metropolitano** dove è in corso una programmazione congiunta con i comuni limitrofi attraverso il Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio hanno un ruolo di connessione funzionale.

La strategia della mobilità è saldamente ancorata al **trasporto pubblico su ferro**.

-  ferrovie metropolitane (FM) di livello metropolitano, additrici dell'area vasta e dalle aree esterne al G.R.A.
-  metropolitane urbane che servono l'area interna al G.R.A. e connettono l'alleggerimento del traffico privato nell'area centrale, servita da un sistema pubblico in sede propria.

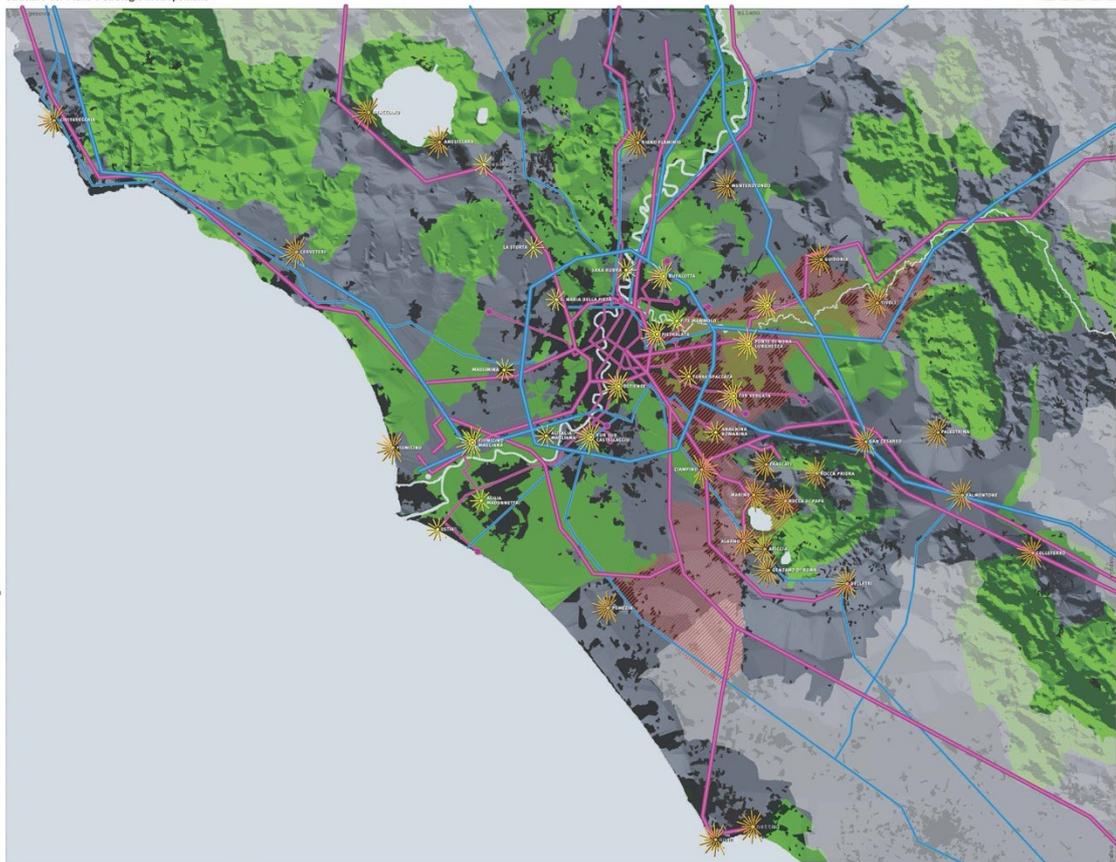
La mobilità su gomma si basa su un **sistema portante** costituito da una rete primaria coerente con le caratteristiche dei tessuti e degli ambiti attraversati.

-  Rete autostradale
-  Rete primaria

La strategia ambientale prende forma di una **rete verde** con il ruolo di ridifinizione dei margini e di modello di città compatta e sostenibile.



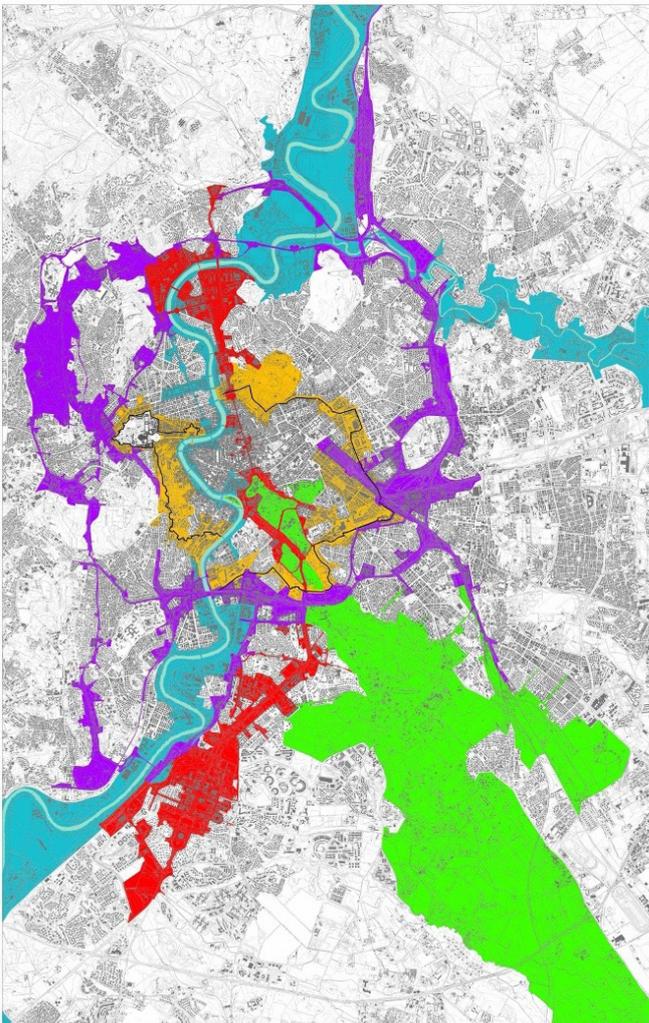
La **cintura verde** con il grande sistema dei parchi regionali e si apre all'Agro romano. I **cunei verdi** con i parchi urbani e il sistema di aree indicate da attraversare a parchi, giardini di quartiere e verde privato.



D7

Ambiti di programmazione strategica: quadro di unione

-  Ambito Tevere
-  Ambito Tevere
-  Ambito Tevere - Agro Romano
-  Ambito Tevere - G.R.A.
-  Ambito Città e Province



Il disegno d'insieme e le strategie generali

2.1

Le qualità specifiche di Cernusco sul Naviglio si sono formate e consolidate in passato con il recupero del centro cittadino, dell'asse del naviglio della Martesana, con la formazione delle aree produttive a sud della città.

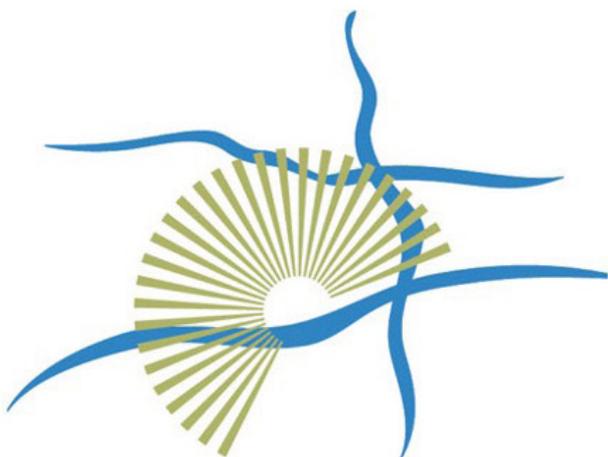
Oggi il nuovo fronte di qualificazione di Cernusco è rappresentato dalle aree più esterne che ancora distanziano la città consolidata dalle città vicine e dai quartieri più distanti dal centro, dai margini della città che necessitano di un ridisegno, da alcune aree prossime al centro ma dismesse e sottoutilizzate, in particolare presso i nodi di accesso della rete di mobilità pubblica esistenti e previsti.

Ciò non significa ovviamente che il centro della città e l'asse monumentale abbiano minore importanza rispetto al passato: al contrario, proprio la presenza di uno straordinario insieme di spazi e funzioni consolidati nella storia e dagli usi, innervato dalla metropolitana, dal canale e dal percorso ciclopedonale lungo l'alzaia, costituisce l'elemento esistente di sostegno per l'attribuzione di un nuovo e fondamentale ruolo degli spazi aperti compresi tra Cernusco e il suo intorno.

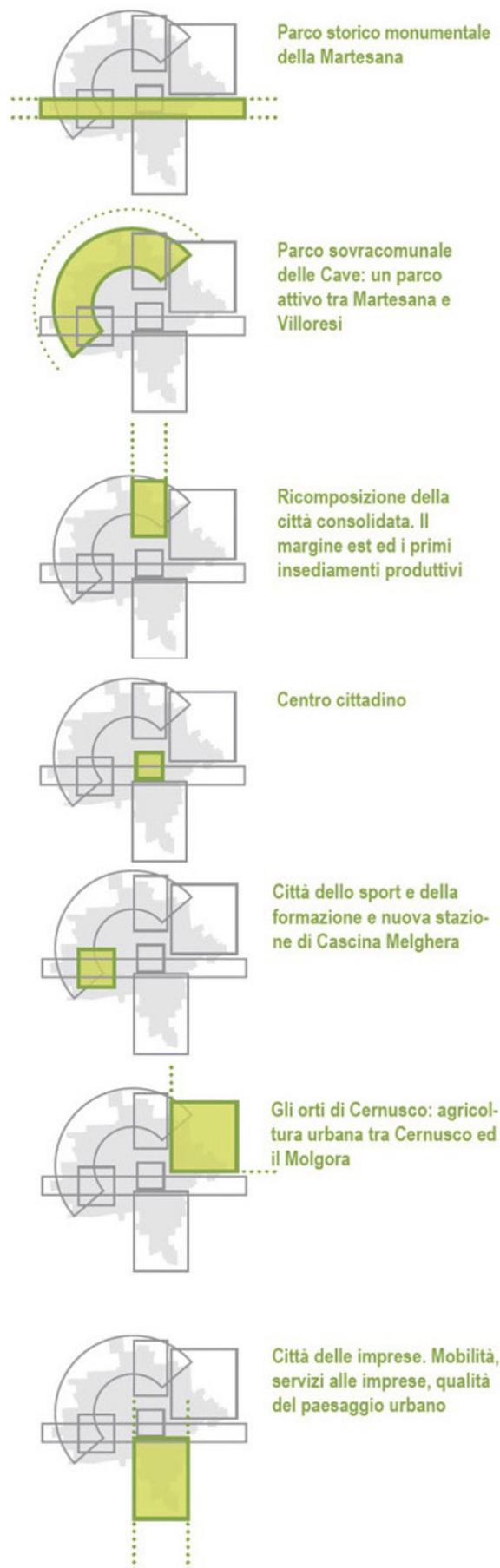
Il Piano di Governo del Territorio, coerentemente con gli obiettivi generali di presidio e di consolidamento dei valori e delle qualità esistenti nella città e, contemporaneamente, di innovazione nel cambiamento considera le risorse esistenti e riconosciute come elementi imprescindibili di disegno della città, elementi da tutelare e conservare, e in relazione ai quali attribuire un nuovo ruolo e significato a parti di città sottoutilizzate, marginali o considerate come distanti e separate.

Il principale obiettivo del disegno è la ricomposizione intorno alla forma esistente e riconosciuta della città consolidata di un esteso insieme di risorse territoriali rappresentate dalle attrezzature di interesse collettivo pubbliche e private, dalle infrastrutture stradali e di trasporto pubblico, dagli spazi aperti pubblici, dalle parti di territorio curate dall'economia agricola, dalle aree produttive, dal centro storico e dai quartieri di più recente formazione, dalle preesistenze storiche e monumentali e ambientali.

Il Piano si colloca necessariamente entro uno scenario di scala metropolitana traendone forza e ragioni. Mobilità, trasporti collettivi, servizi sanitari e per l'istruzione, politiche dei parchi e dell'ecologia sono temi da trattare in stretto rapporto con le città confinanti, con le istituzioni sovraordinate assumendo ove possibile un ruolo guida nel dare corso a iniziative di cooperazione.



Logo che sintetizza la strategia d'insieme per Cernusco sul Naviglio: un luogo presidio di abitabilità tra Martesana, Villoresi e Molgora. Una centralità riconoscibile a est di Milano. Il baricentro dell'Adda Martesana.



Forma del progetto e forma del Documento di Piano

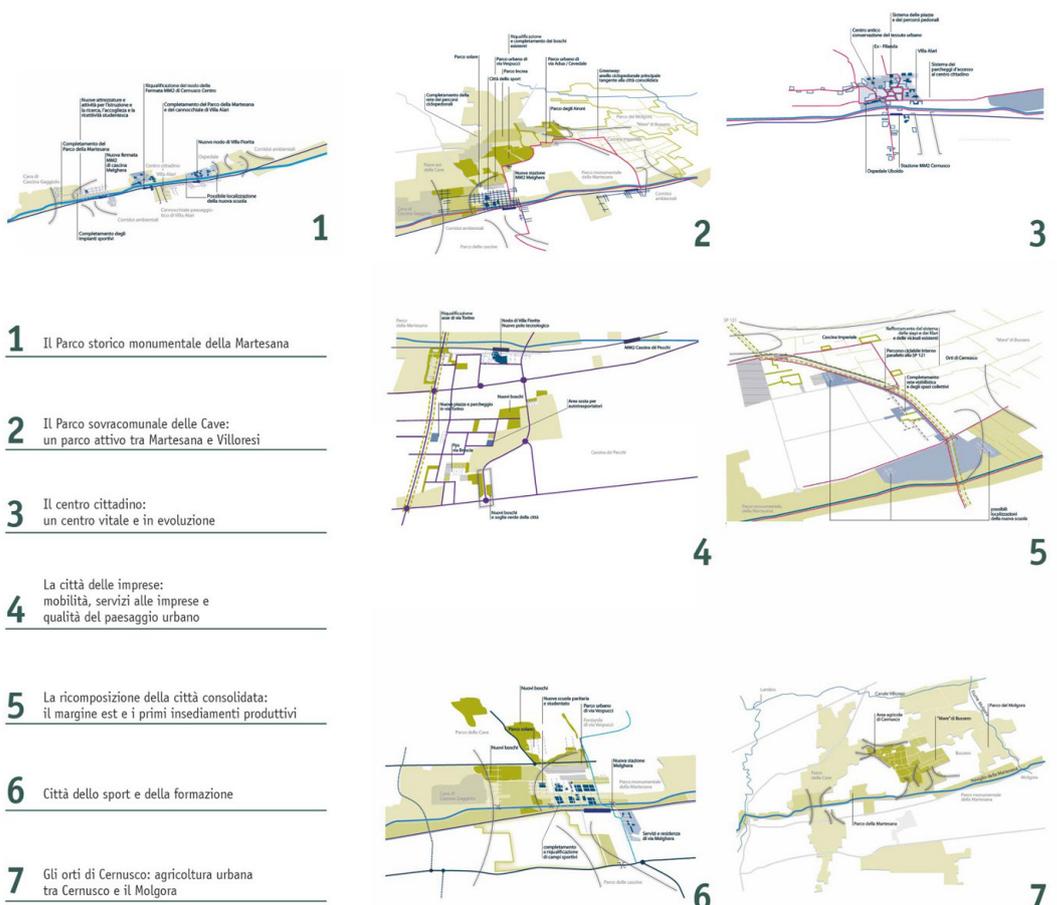
1.3
 Il Documento di Piano descrive le azioni di progetto in forma sintetica e non riferibile a perimetri definiti attraverso un disegno generale il cui obiettivo è restituire l'insieme delle scelte del Piano in forma unitaria. Il disegno generale del Documento di Piano si articola e si specifica in 7 progetti, che attraversano e disegnano il territorio di Cernusco sul Naviglio nelle sue differenti parti.
 I progetti rappresentano nel dettaglio e in rapporto a specifici risorse, potenzialità e problemi emergenti possibili condizioni future rispetto alle quali orientare le azioni di governo della città.
 I progetti si compongono di luoghi, attività, funzioni, paesaggi e mettono in relazione risorse esistenti, che caratterizzano e danno valore alla città e al territorio di Cernusco, con interventi e azioni innovative previste dal Piano. Il disegno generale definisce il quadro di riferimento di lungo periodo e si attua attraverso tre differenti livelli di azione di carattere irrinunciabile (istituzionale), ordinario e straordinario:

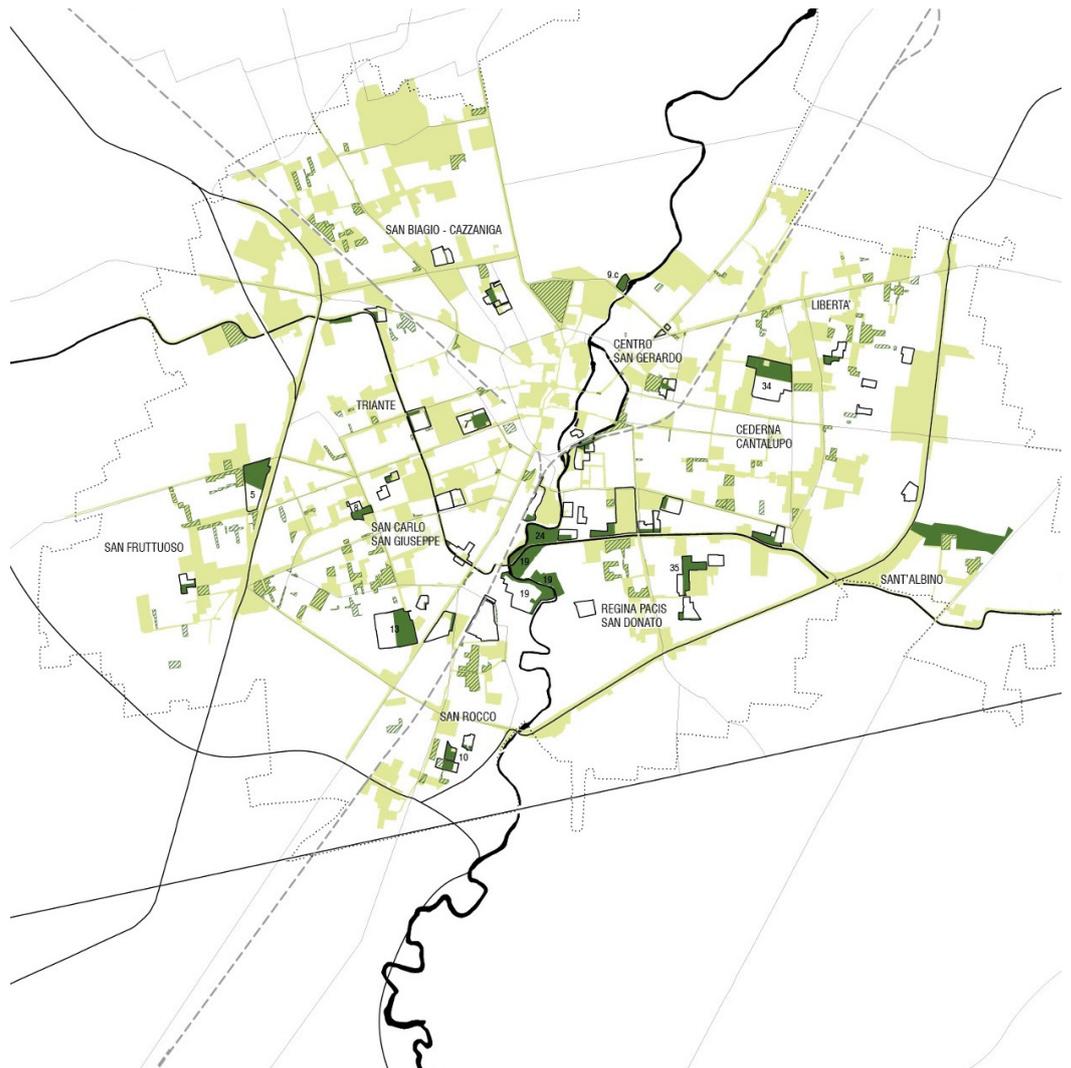
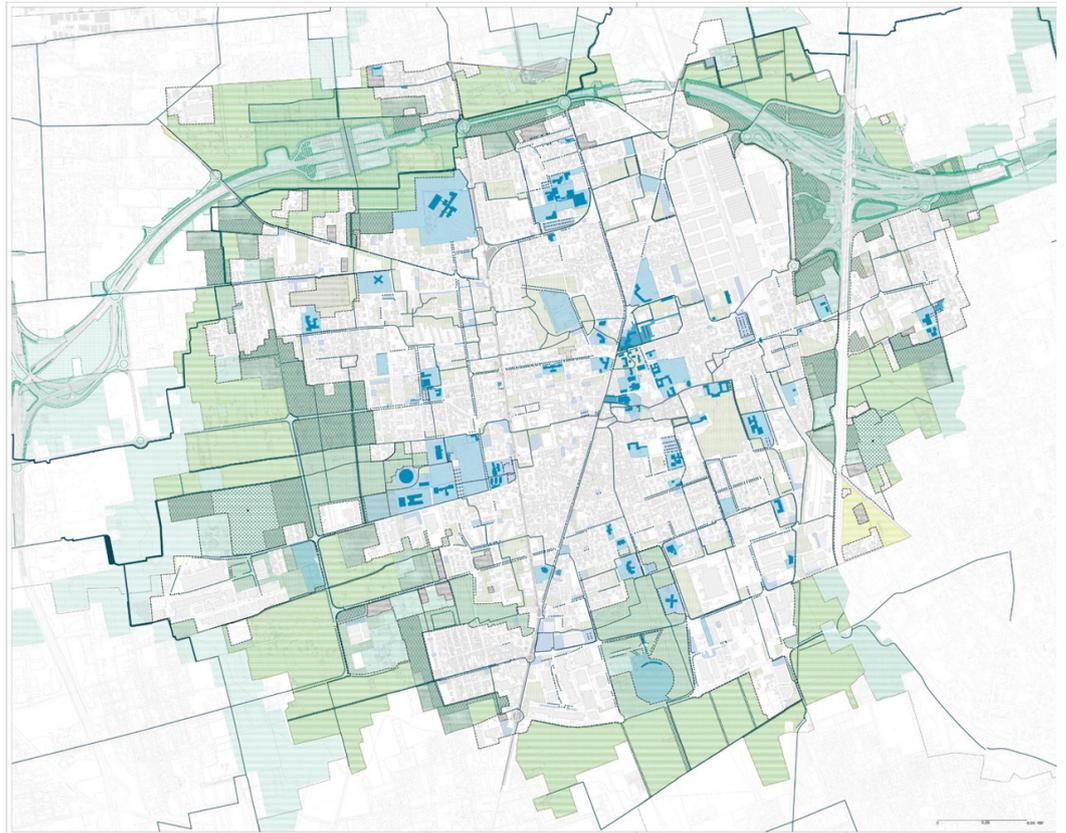
Costanti di progetto
 I progetti individuano previsioni irrinunciabili, costanti di progetto, che se negate, compromesse o trascurate ne compromettono l'attuazione con ricadute sul disegno generale della città e sui valori di riferimento complessivi del Piano. Si tratta in gran parte di specifici interventi di tutela e valorizzazione di risorse di interesse generale esistenti, preordinati al raggiungimento degli obiettivi di permanenza della produzione agricola, di conservazione di spazi per le attività economiche, di tutela storico monumentale, di conservazione dei paesaggi della città, di tutela, conservazione e ampliamento della dotazione di spazi aperti e dei corridoi delle isole di naturalità funzionali all'equilibrio ecologico del territorio. Le previsioni irrinunciabili interessano aree rispetto alle quali il Piano pone un principio di responsabilità politica tecnica di lungo periodo e non implicano necessariamente forti impegni economici. Le parti di territorio individuate dal disegno del Documento di Piano come costanti di progetto trovano precisazione all'interno del Piano delle Regole sia in aree non soggette a trasformazione urbanistica, sia in progetti del Piano dei Servizi (PPS).

Indirizzi per il Piano dei Servizi e per il Piano delle Regole
 I progetti indirizzano (in alcuni casi localizzandoli) con criteri di priorità le azioni da attuare in via ordinaria attraverso il Piano dei Servizi e le scelte sul tessuto urbano consolidato guidate dal Piano delle Regole.

Progetti promossi
 I progetti promuovono azioni extra-ordinarie il cui sviluppo e attuazione richiedono la partecipazione di altri soggetti pubblici e privati o impegni gestionali ed economici straordinari. Indicano le relazioni tra aree e servizi, tra servizi e reti di mobilità, tra interventi privati di modificazione e completamento urbanistico e servizi. Tali progetti si potranno attuare attraverso accordi specifici e forme di partnership pubblico-privata e in relazione a specifici bandi e programmi di finanziamento.

I 7 progetti del Documento di Piano si attuano sia attraverso l'orientamento di azioni ordinarie di governo della città, sia attraverso la selezione di azioni straordinarie di iniziativa pubblica e privata che oggi non è possibile programmare e che, nondimeno, sono auspicabili per un migliore sviluppo futuro della città e del territorio di Cernusco. I progetti non vanno intesi come ambiti perimetri ma sono definiti da una composizione di elementi (che coerentemente con l'impostazione del Piano dei Servizi includono spazi/aree e attività) di estensioni e caratteristiche differenziate che si intersecano e si sovrappongono estendendo ed arricchendo il disegno complessivo del Piano. Il progetto della nuova stazione di Melghera, ad esempio, costituisce un elemento importante sia della città dello sport, a cui darebbe migliore accesso, sia del Parco della Martesana di cui costituirebbe un punto centrale. Analogamente la Greenway costituisce un elemento portante del Parco delle Cave e, nel contempo, la spina dorsale degli sviluppi a est della città. I progetti dunque costituiscono la base d'utile per indirizzare il governo degli spazi e dei paesaggi della città: non vanno intesi come strumenti rigidi, fermi nel tempo, ma come scenari di riferimento in evoluzione, da sviluppare e attualizzare, la cui coerenza è affidata alla responsabilità gestionale dell'Amministrazione.





I DIECI PARCHI

AT - Ambiti di trasformazione

I nuovi parchi

Parchi e giardini urbani esistenti

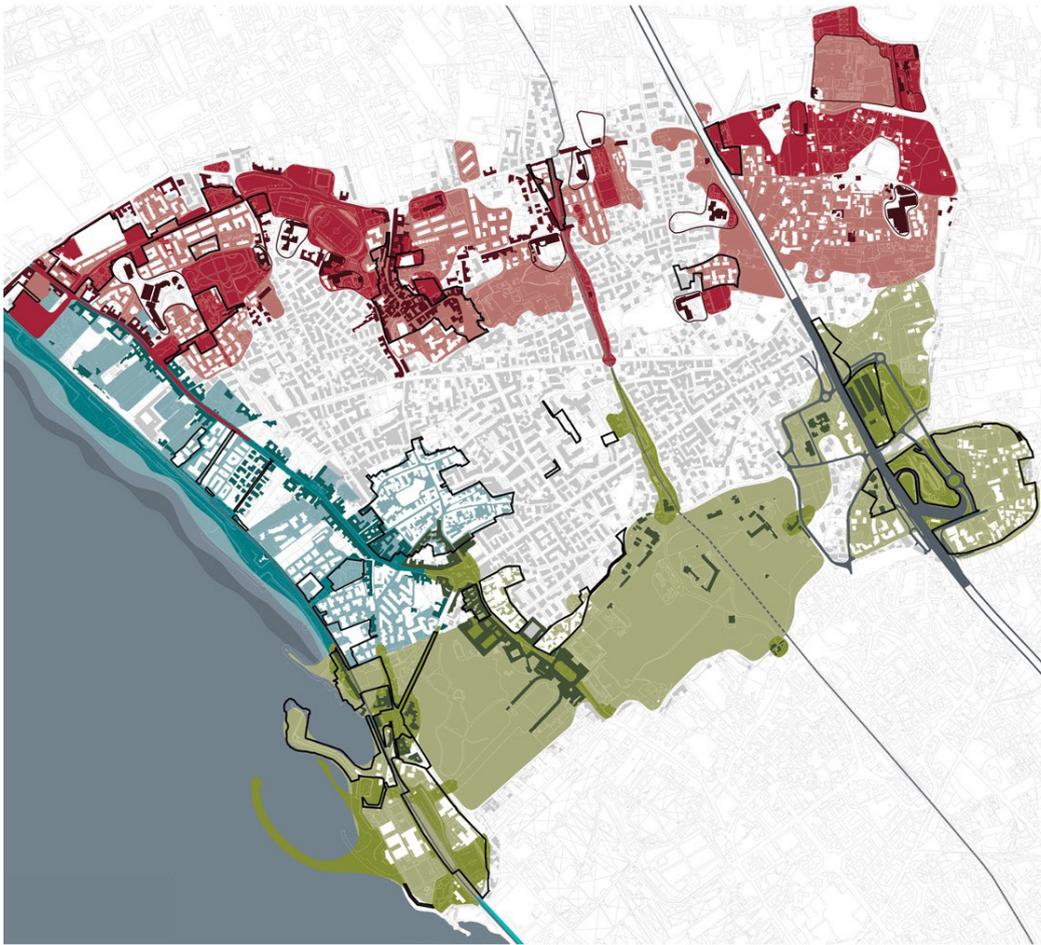
Rete verde dell'urbanità e della naturalezza diffusa

18

20

19

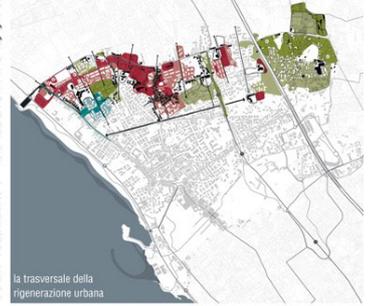
21



il fronte mare delle eccellenze

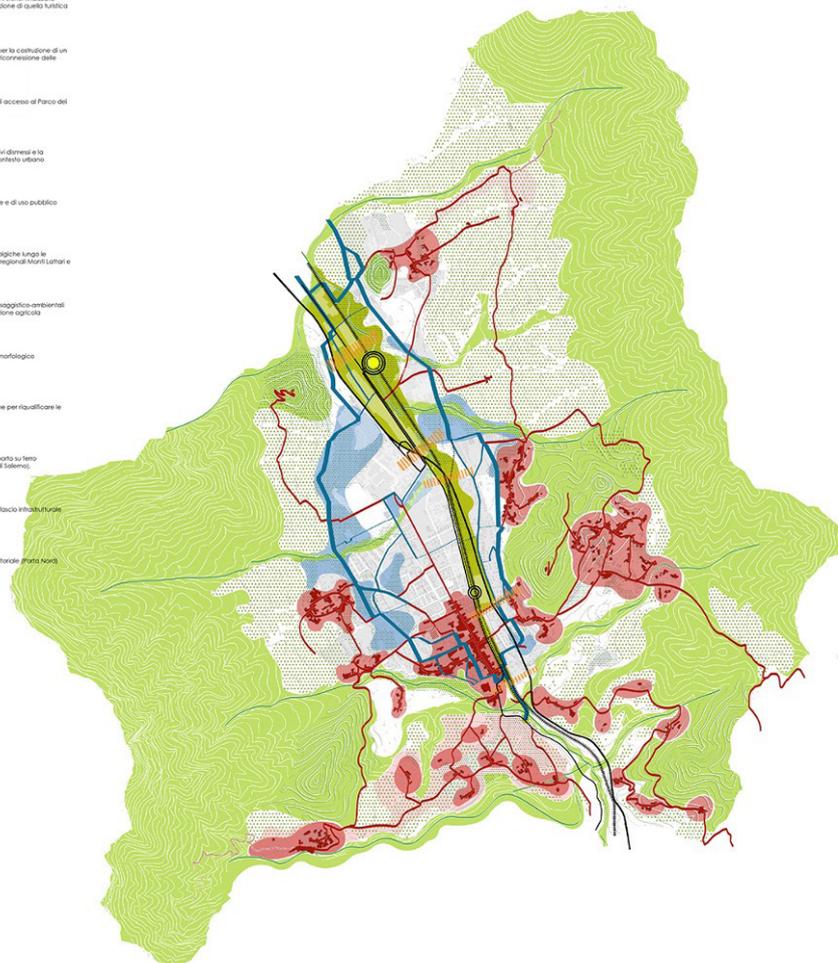


la trasversale della riconnessione monte mare



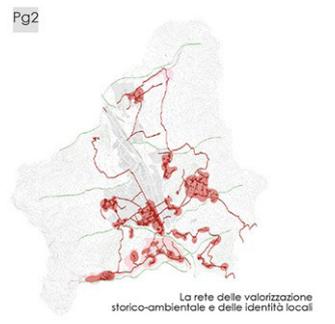
la trasversale della rigenerazione urbana

- A51 La valorizzazione e la messa in rete del centro e dei borghi storici finalizzata anche alla introduzione di funzioni centrali ed all'implementazione di qualità turistica
- A52 La realizzazione di un nuovo parco lineare di fondovalle per la costruzione di un sistema di spazi pubblici e attrezzature di riqualificazione e di riconnessione delle aree lungo il tracciato infrastrutturale
- A53 La valorizzazione delle aree che costituiscono le "porte" di accesso al Parco dei Monti Lattari e al Parco Desimone
- A54 La riconversione fisica e funzionale degli impianti produttivi dismessi e la progressiva inclusione morfologica delle aree periferiche al contesto urbano
- A55 La creazione di una rete di servizi e attrezzature pubbliche e di uso pubblico
- A56 La salvaguardia e il potenziamento delle connessioni ecologiche lungo le dorsali longitudinali e trasversali (a partire dai grandi parchi regionali dei Monti Lattari e Desimone)
- A57 La salvaguardia e la valorizzazione delle emergenze paesaggistico-ambientali (ceti e cresti) anche mediante la valorizzazione della produzione agricola
- A58 La messa in sicurezza delle aree a forte pericolo idrogeomorfologico
- A59 Il potenziamento della viabilità di grande scala come occasione per riqualificare le aree urbane periferiche
- A510 La valorizzazione del ruolo complesso della linea di trasporto su ferro (in rapporto regionale, circoscrizionale, metropolitano di sistema) con l'introduzione di una nuova stazione
- A511 La costruzione di un sistema di connessioni ferroviarie di fascia infrastrutturale di fondovalle
- A512 La creazione di un sistema nodi intermodali di scala territoriale (trao Auto e locale)



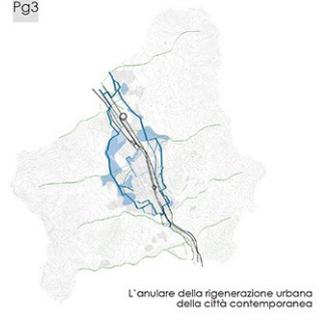
Pg1

Il parco urbano delle nuove centralità lungo le infrastrutture di fondovalle



Pg2

La rete delle valorizzazione storico-ambientale e delle identità locali



Pg3

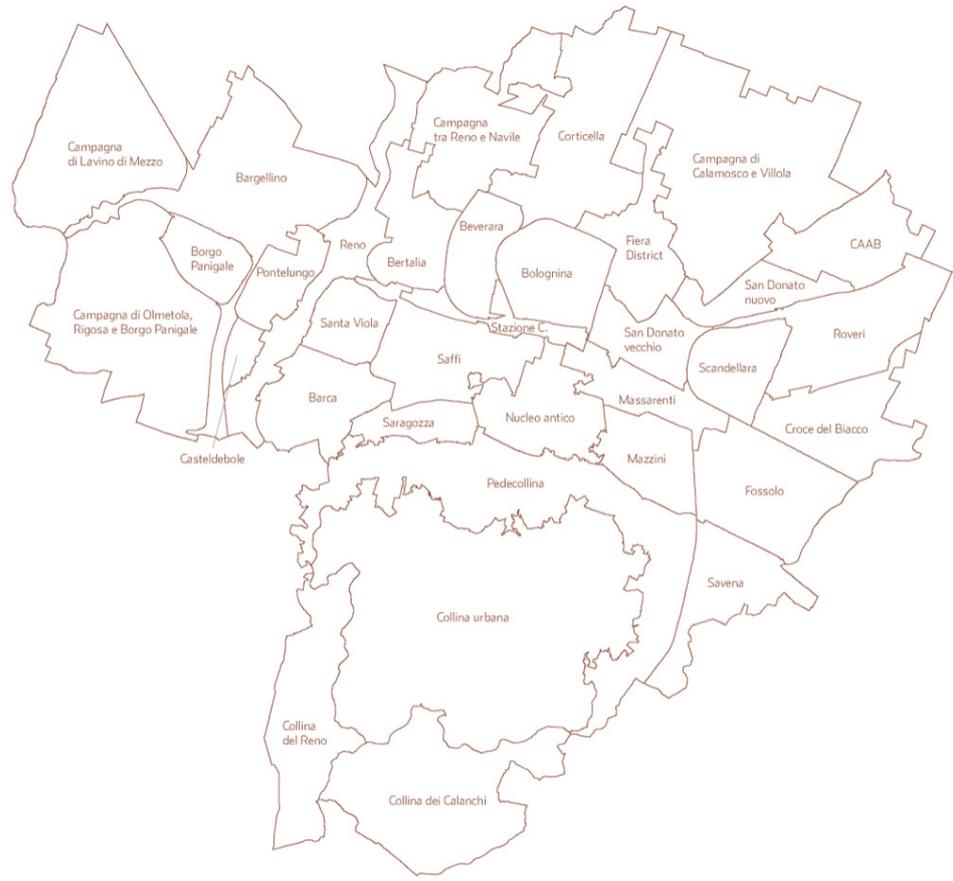
L'anelare della rigenerazione urbana della città contemporanea

22e

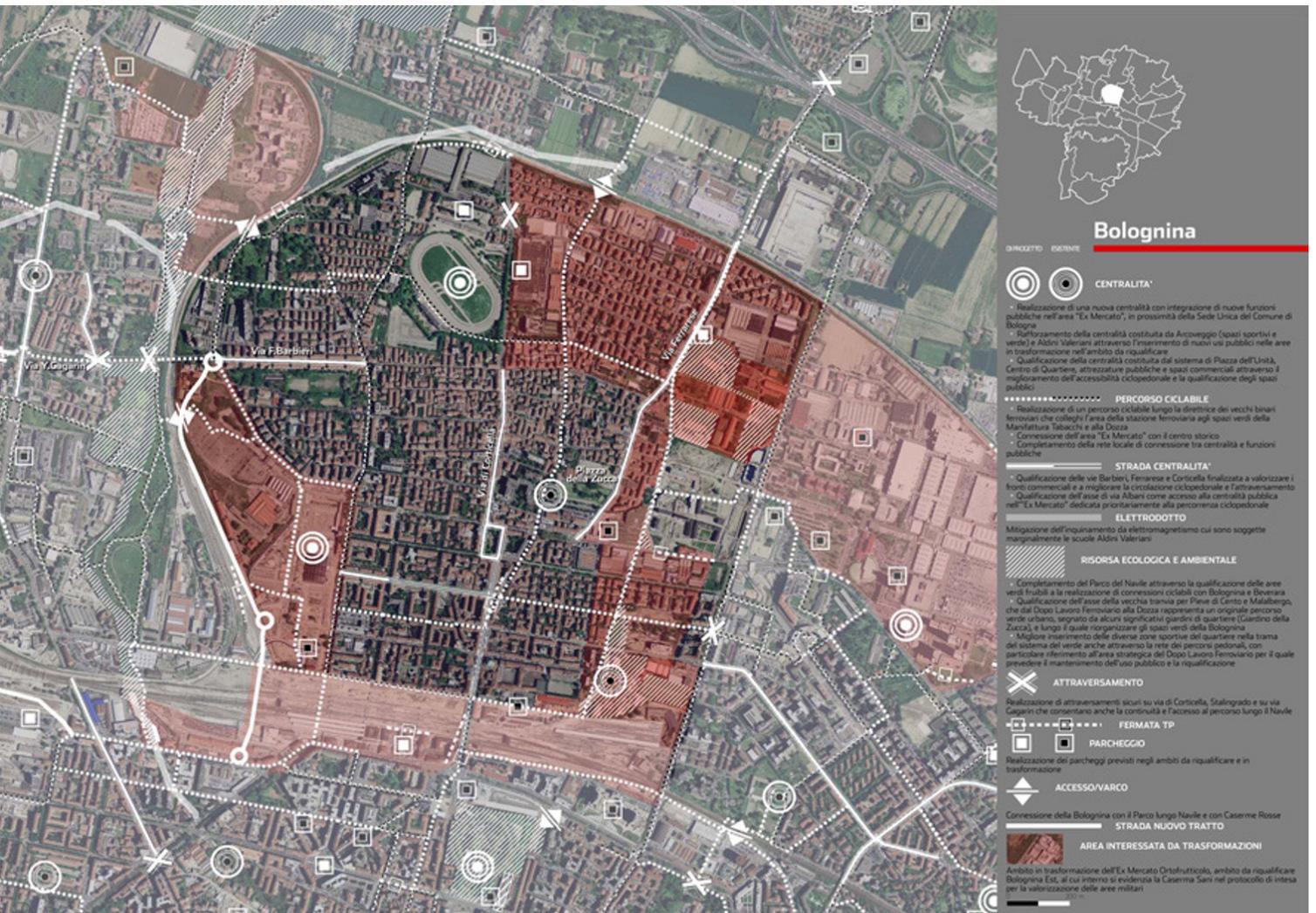
23a

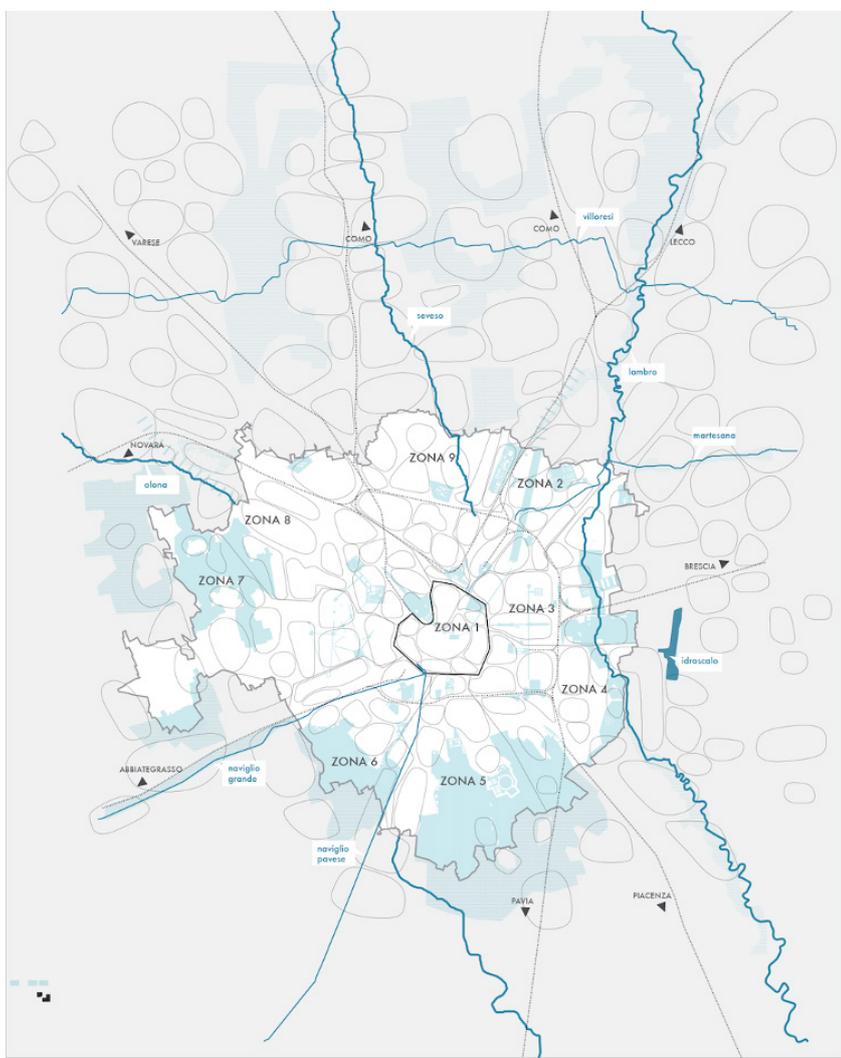
22f

23b



Situazioni





LONDON

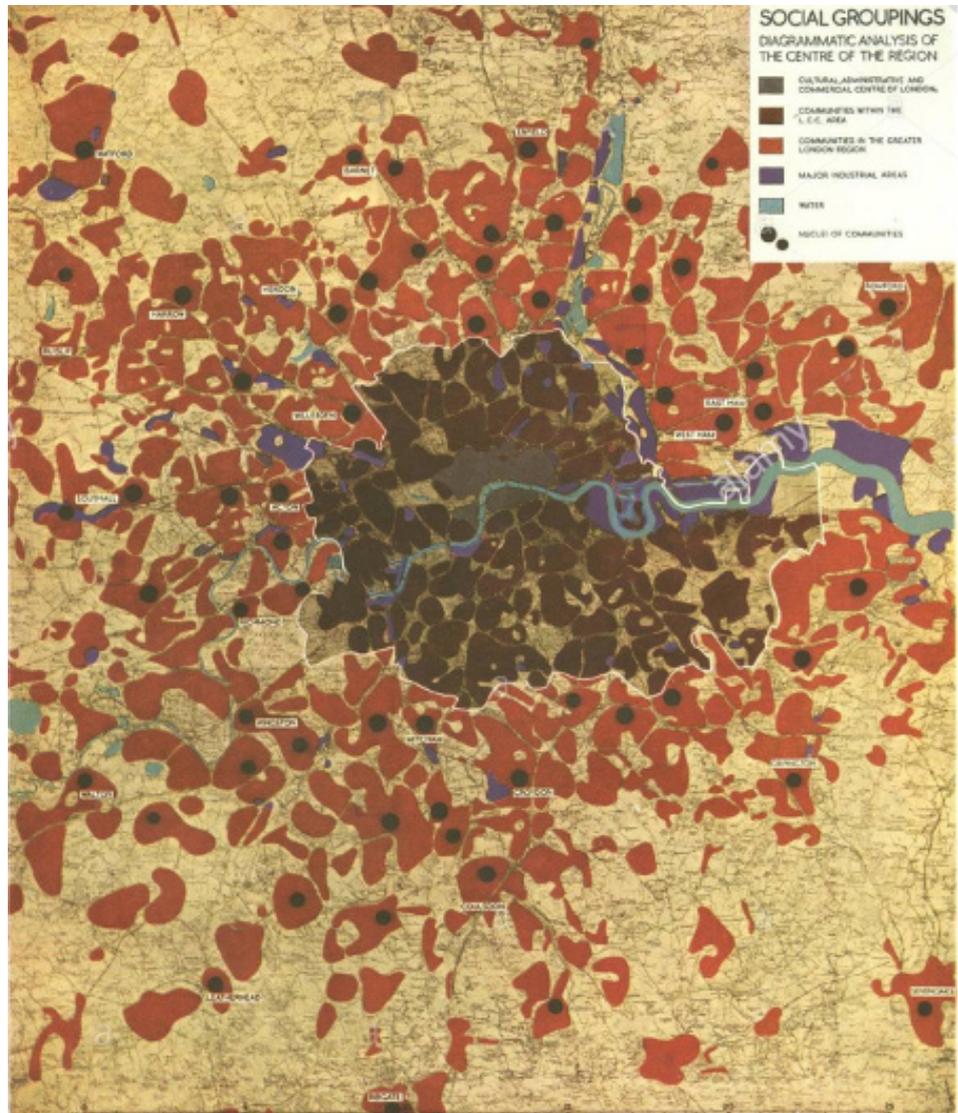
SOCIAL & FUNCTIONAL ANALYSIS

A SIMPLIFIED VERSION OF THE COMMUNITIES & OPEN SPACE SURVEY SHOWING THE EXISTING AND PROPOSED COMMUNITIES AND OPEN SPACES OF THE CITY OF LONDON AND THE METROPOLITAN AREA. THE COMMUNITIES WHICH ARE SHOWN ON THIS MAP ARE DIVIDED INTO SEVEN CATEGORIES: (1) THE CENTRAL COMMUNITIES WHICH ARE ADJACENT TO OR PART OF THE METROPOLITAN AREA; (2) THE SUBURBAN COMMUNITIES WHICH ARE ADJACENT TO OR PART OF THE METROPOLITAN AREA; (3) THE MAJOR OPEN SPACES & INDUSTRIAL CONCENTRATIONS; (4) THE MAJOR OPEN SPACES & INDUSTRIAL CONCENTRATIONS; (5) THE MAJOR OPEN SPACES & INDUSTRIAL CONCENTRATIONS; (6) THE MAJOR OPEN SPACES & INDUSTRIAL CONCENTRATIONS; (7) THE MAJOR OPEN SPACES & INDUSTRIAL CONCENTRATIONS.

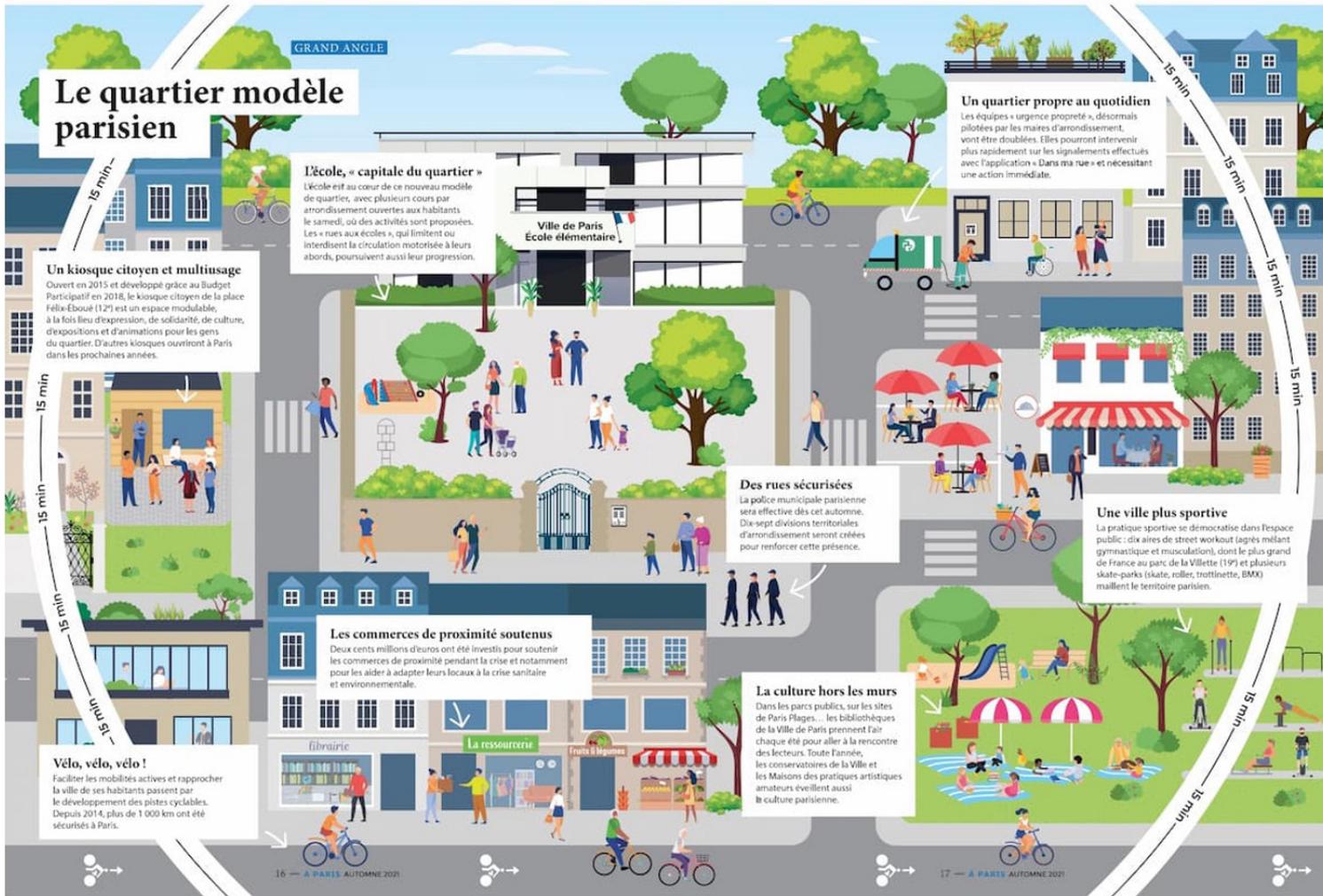


SOCIAL GROUPINGS DIAGRAMMATIC ANALYSIS OF THE CENTRE OF THE REGION

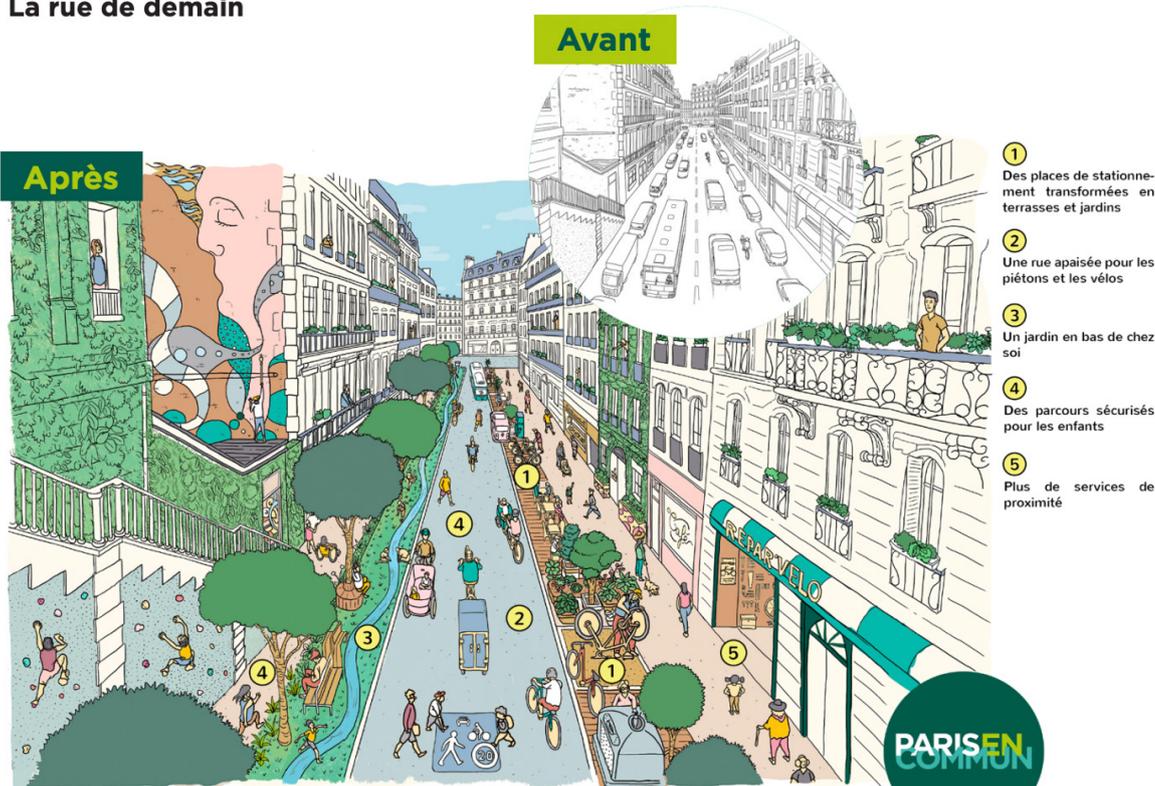
- CULTURAL, ADMINISTRATIVE AND COMMERCIAL CENTRE OF LONDON
- COMMUNITIES WITHIN THE L.C.E. AREA
- COMMUNITIES IN THE GREATER LONDON REGION
- MAJOR INDUSTRIAL AREAS
- WATER
- NUCLEI OF COMMUNITIES



24a	25a
24b	25b



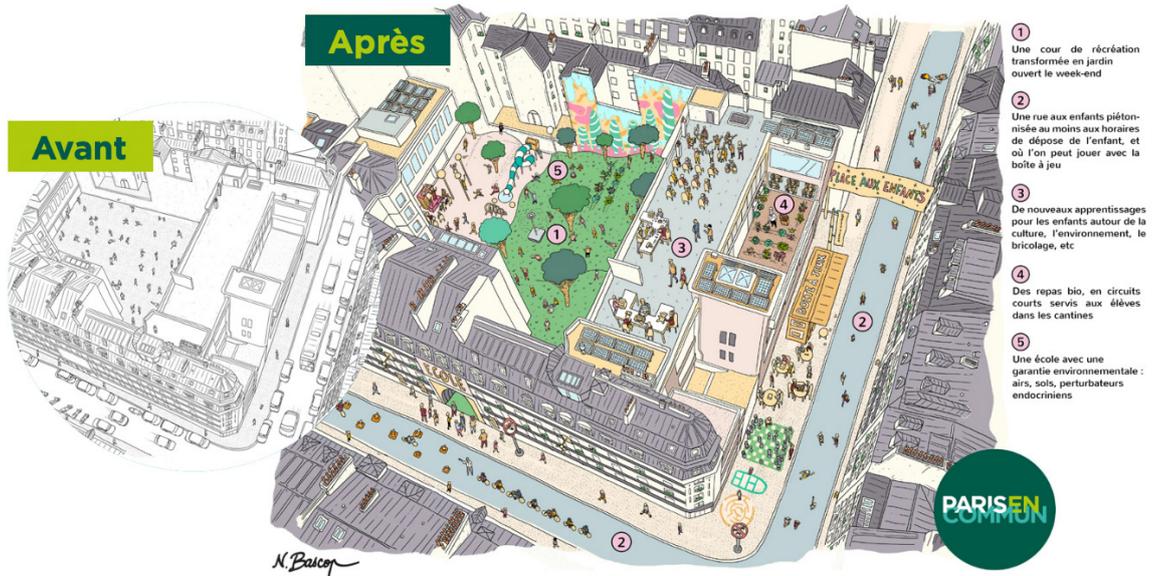
La rue de demain



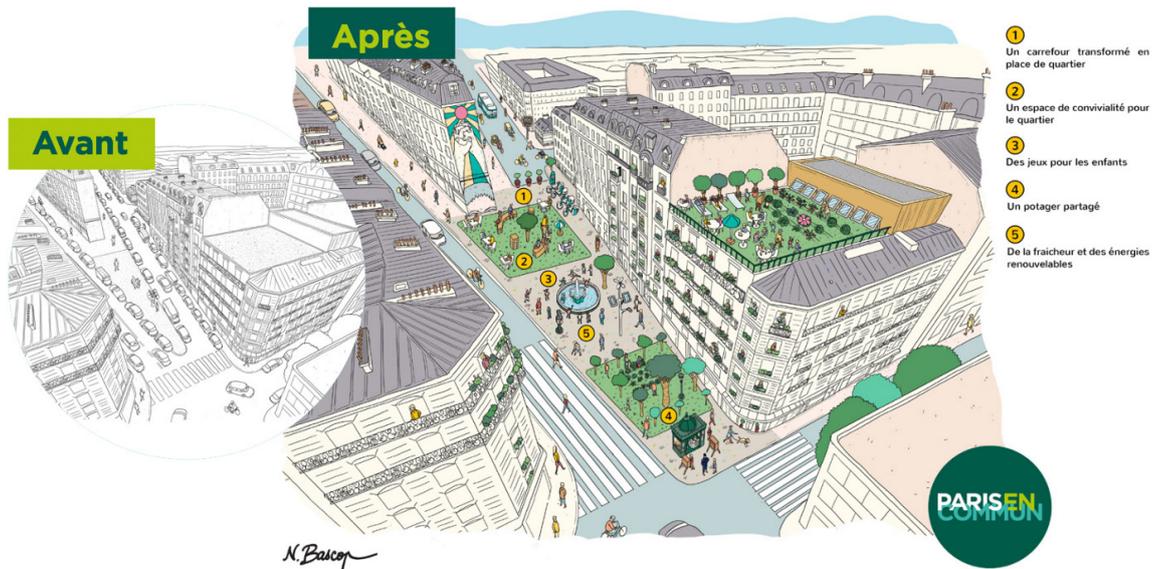
Un lieu, plusieurs usages.

Beaucoup de lieux parisiens ont été construits pour un seul usage. Dans la ville du quart d'heure, les habitants imaginent avec la ville comment utiliser ces espaces disponibles.

1er exemple : des écoles dont les cours, transformées en jardin, seront ouvertes sur le quartier le week-end et les vacances scolaires.



2ème exemple : des carrefours qui seront transformés en places de quartier, de nouveaux espaces de convivialité, végétalisés avec des jeux pour les enfants et des bancs pour se reposer.

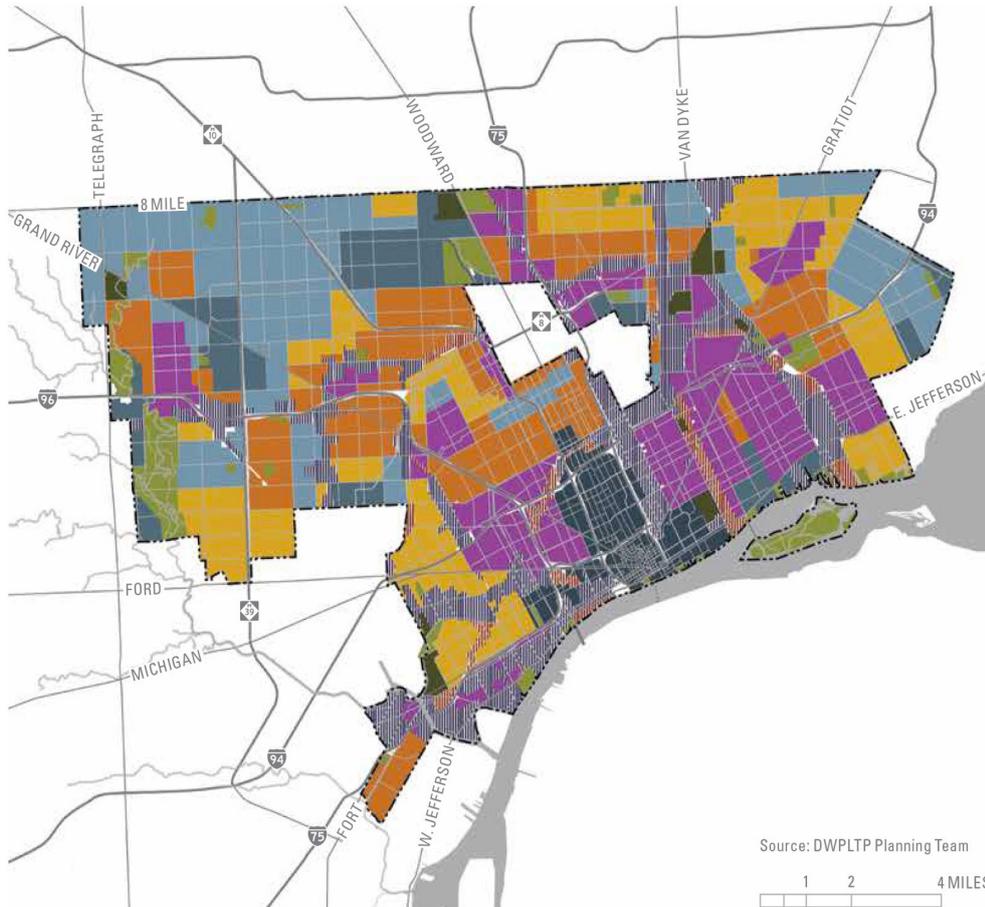


25c

26a

25d

26b

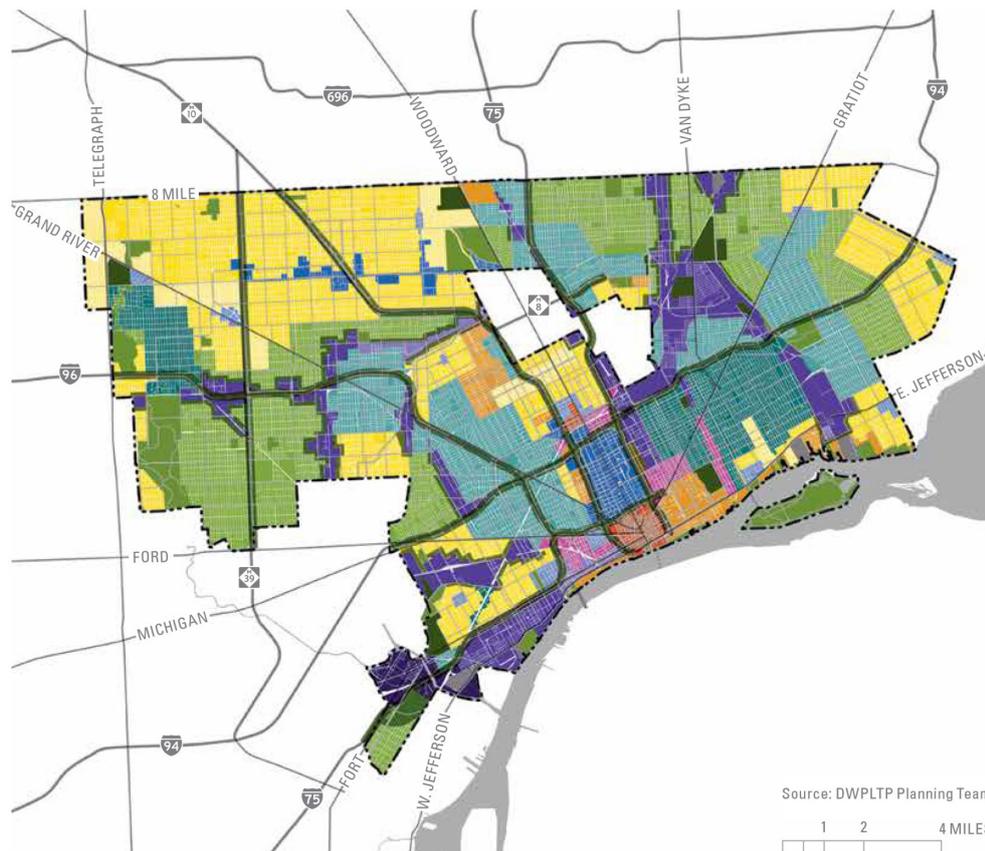
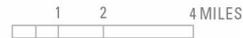


FRAMEWORK ZONES

- GREATER DOWNTOWN
- LOW-VACANCY 1
- LOW-VACANCY 2
- MODERATE-VACANCY 1
- MODERATE-VACANCY 2
- HIGH-VACANCY
- ▨ INDUSTRIAL LAND USE STRENGTH
- ▨ INDUSTRIAL LAND USE CHANGE
- MAJOR PARKS
- CEMETERIES

The Framework Zones were developed through extensive research and analysis of the city's physical and market conditions. The composite mapping is framed around degrees of existing and anticipated vacancy throughout the city. The Detroit Works Project Short Term Actions used similar criteria in the development of its citywide mapping.

Source: DWPLTP Planning Team



50-YEAR LAND USE SCENARIO

- CITY CENTER
- DISTRICT CENTER
- NEIGHBORHOOD CENTER
- GREEN MIXED-RISE
- TRADITIONAL MEDIUM
- TRADITIONAL LOW
- LIVE+MAKE
- HEAVY INDUSTRIAL
- UTILITIES
- GENERAL INDUSTRIAL
- LIGHT INDUSTRIAL
- GREEN RESIDENTIAL
- INNOVATION PRODUCTIVE
- INNOVATION ECOLOGICAL
- LARGE PARK
- CEMETERY
- GREEN BUFFER

The 50-year land use scenario is built from the land use typologies. There are three major categories of land use typologies: Neighborhoods, Industrial, and Landscape. Within each of these major categories is a range of potential typologies, each providing the vision for returning vacant land to productive uses.

Source: DWPLTP Planning Team



LAND USE TYPOLOGIES							
	GREEN RESIDENTIAL	GREEN RESIDENTIAL TRANSITIONAL	TRADITIONAL LOW-DENSITY	TRADITIONAL MEDIUM-DENSITY	GREEN MIXED-RISE	NEIGHBORHOOD CENTER	DISTRICT CENTER
NEIGHBORHOOD TYPOLOGIES							
FRAMEWORK ZONES	GREATER DOWNTOWN				T MR HR MU BB LS BG CO	T MR TR MU BG CO	T MR HR TR MU BG CO A
	LOW-VACANCY 1		SF TR CO BG	SF T AS TR BB LS BG CO	T MR HR MU BB LS BG CO	T MR TR MU BG CO A	T MR TR MU BG CO F A
	LOW-VACANCY 2		AS TR BG CO	SF T AS TR BB LS BG CO	T MR HR MU BB LS BG CO	T MR TR MU BG CO A	
	MODERATE-VACANCY 1	AS TR BB BG CO TL	AS TR BB BG CO TL	SF T AS TR BB BG CO TL	T MR HR MU BB LS BG CO TL	T MR TR MU BG CO A	

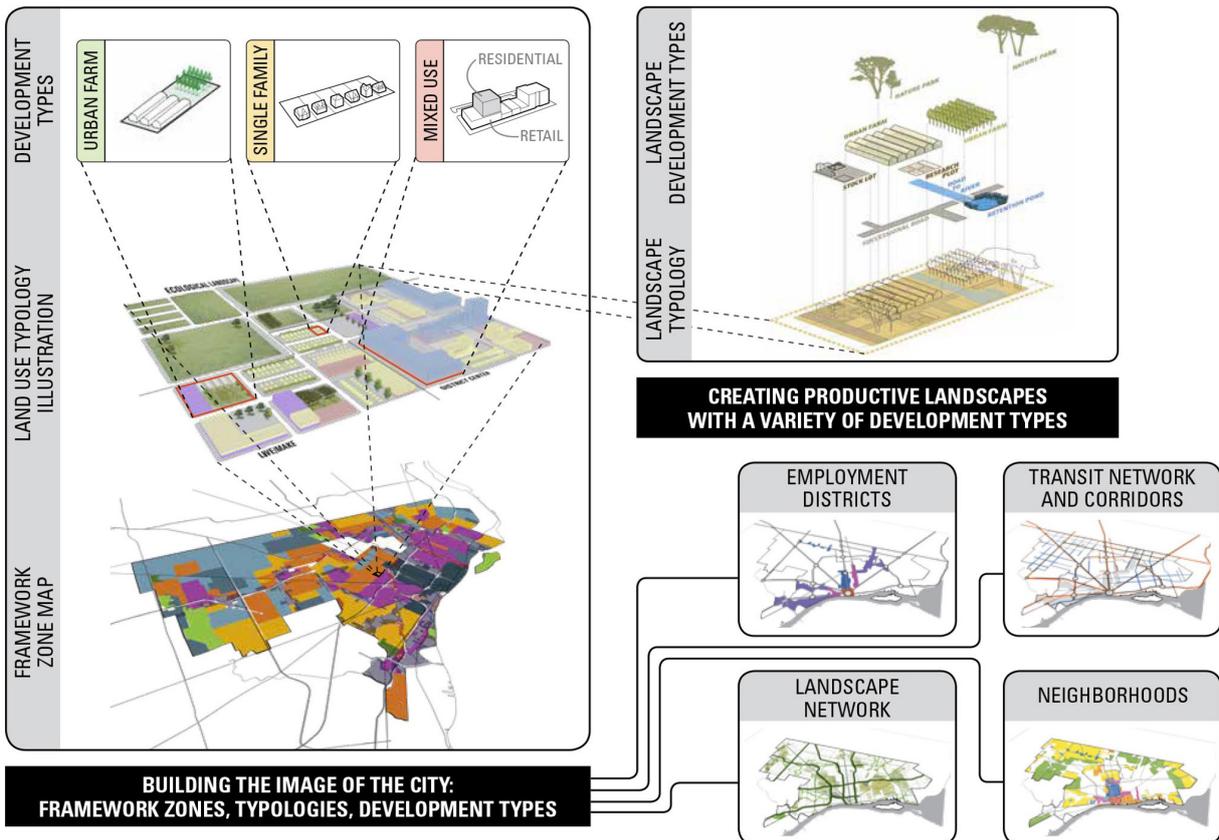
HOW TO READ THE LAND USE DEVELOPMENT TYPE MATRIX

The Land Use Development Type Matrix illustrates how development will be guided by framework zone and typology to achieve a future vision for the city. The matrix illustrates which typologies are appropriate for each framework zone and the development types that are appropriate for each typology and framework zone. For example, if an area of the city is classified Moderate-Vacancy 1, there are 5 appropriate typologies: Green Residential, Green Residential Transitional, Traditional Medium-Density, Green Mixed-Rise and Neighborhood Center. If the desired typology is Green Residential there are then 5 appropriate development types: Neighborhood and Auto-Oriented Strip retail development types, Blue Green Infrastructure, Community Open Spaces, and Transitional Landscapes landscape development types.

LAND USE DEVELOPMENT TYPE LEGEND

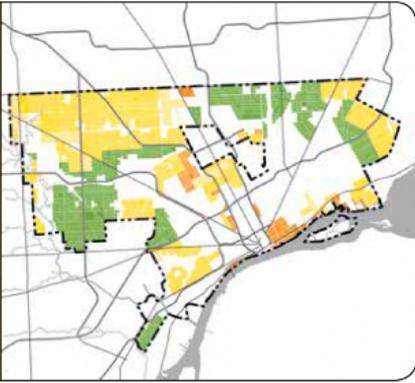
- RESIDENTIAL: SF= SINGLE FAMILY; T=TOWNHOUSE; MR=MID-RISE; HR=HIGH-RISE
- INDUSTRIAL: U=UTILITY; M=MANUFACTURING; D=DISTRIBUTION; W=WAREHOUSE; F=FLEX; A=ARTISANAL
- RETAIL: AS=AUTO-ORIENTED STRIP; TR=TRADITIONAL; MU=MIXED USE; BB=BIG BOX; L=LIFESTYLE CENTER
- LANDSCAPE: BG=BLUE / GREEN INFRASTRUCTURE; CO=COMMUNITY OPEN SPACES; EL=ECOLOGICAL LANDSCAPES; TL=TRANSITIONAL LANDSCAPES; WP=WORKING & PRODUCTIVE LANDSCAPES

- BY RIGHT
- CONDITIONAL



BUILDING THE IMAGE OF THE CITY: FRAMEWORK ZONES, TYPOLOGIES, DEVELOPMENT TYPES

NEIGHBORHOOD LAND USE
TYPOLOGIES: RESIDENTIAL



GREEN RESIDENTIAL



TRADITIONAL LOW-DENSITY



TRADITIONAL MEDIUM-DENSITY

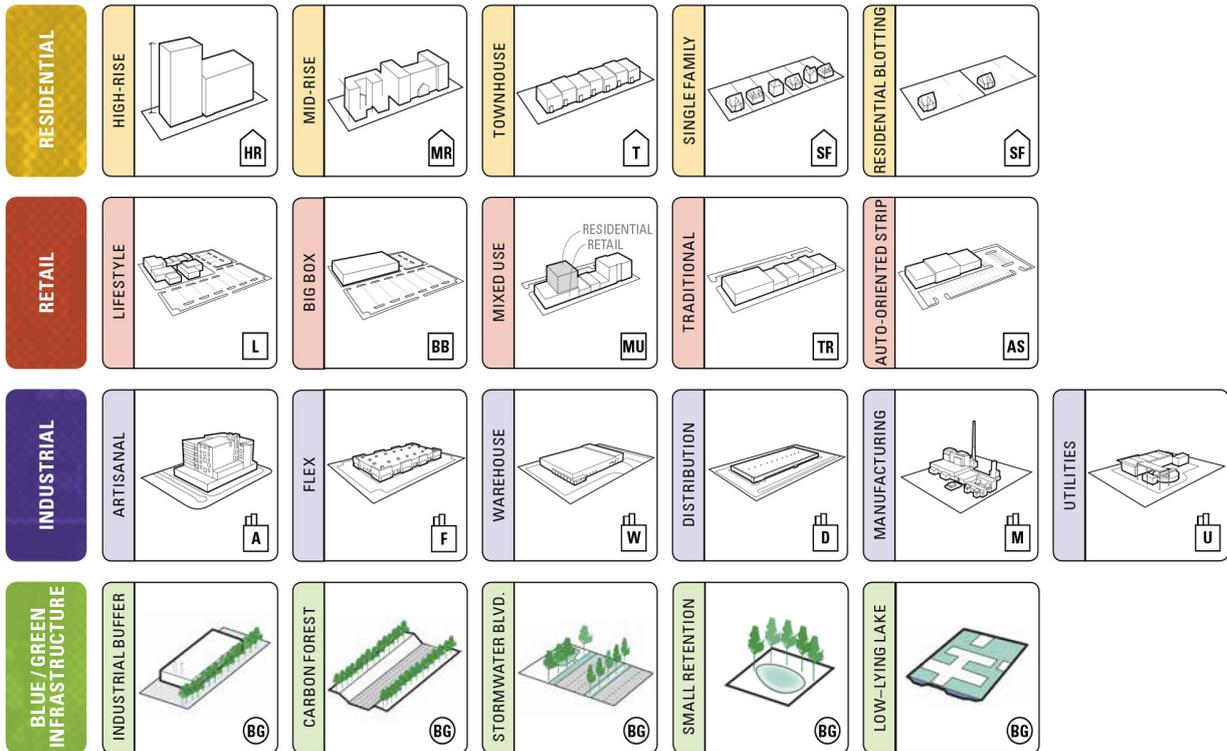


GREEN MIXED-RISE



26c
26d

26e
26f



LAND USE DEVELOPMENT TYPE KEY

- RESIDENTIAL: SF= SINGLE FAMILY; T=TOWNHOUSE; MR=MID-RISE; HR=HIGH-RISE
- INDUSTRIAL: U=UTILITY; M=MANUFACTURING; D=DISTRIBUTION; W=WAREHOUSE; F=FLEX; A=ARTISANAL
- RETAIL: AS=AUTO-ORIENTED STRIP; TR=TRADITIONAL; MU=MIXED USE; BB=BIG BOX; L=LIFESTYLE CENTER
- LANDSCAPE: BG=BLUE / GREEN INFRASTRUCTURE; CO=COMMUNITY OPEN SPACES; EL=ECOLOGICAL LANDSCAPES; TL=TRANSITIONAL LANDSCAPES; WP=WORKING AND PRODUCTIVE LANDSCAPES

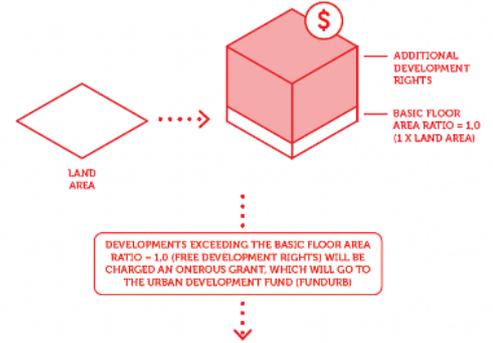
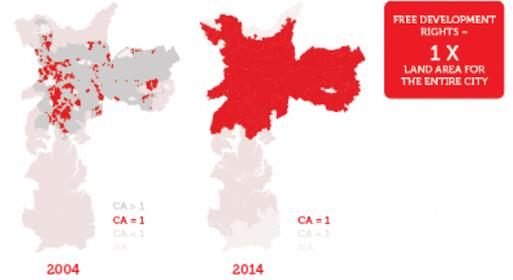
SOCIALIZING GAINS FROM THE CITY PRODUCTION

The definition of a basic floor area ratio of 1.0 for the whole city implies that any additional development rights will belong to São Paulo's citizens and that part of the gains from its exploitation will be reversed to the community. Therefore, all the funds raised from changing constructions that exceed the basic floor area ratio will be invested in improvements for the city. The Master Plan has also defined urban management tools aiming at discouraging the maintenance of vacant or underused lands, which represent a large cost for the society, increasing the cost of public services and infrastructure per inhabitant.

-  DISCOURAGING VACANT PROPERTIES THAT DO NOT COMPLY WITH THEIR SOCIAL FUNCTION
-  COLLECTING ABANDONED PROPERTIES AND GIVING THEM SOCIAL DESTINATION
-  IMPLEMENTING THE "SOLIDARITY SHARE"
-  CHARGING AN ONEROUS GRANT BASED ON THE MARKET VALUE, UPDATED ANNUALLY

THIS IS OUR PLAN

BASIC FLOOR AREA RATIO = 1,0 FOR THE ENTIRE CITY

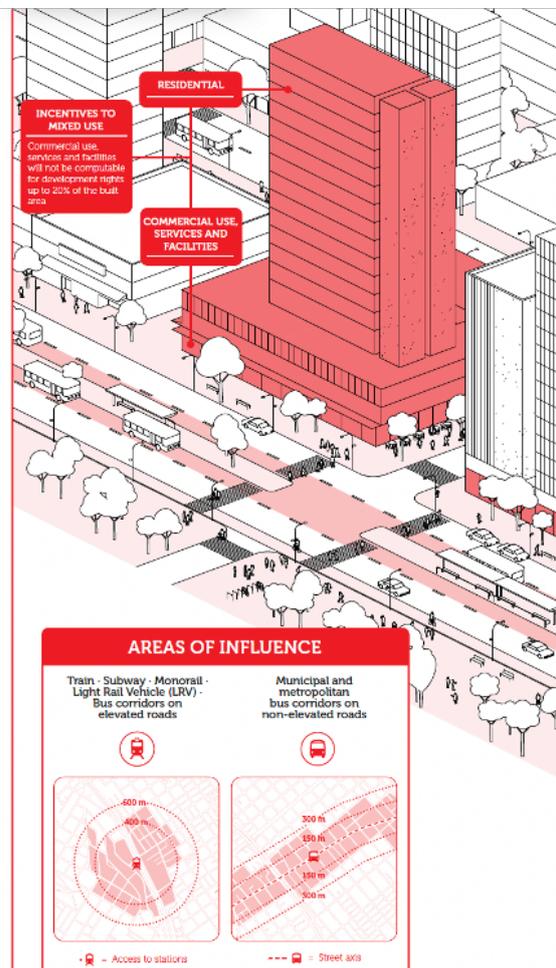


GUIDING GROWTH NEAR PUBLIC TRANSPORTATION

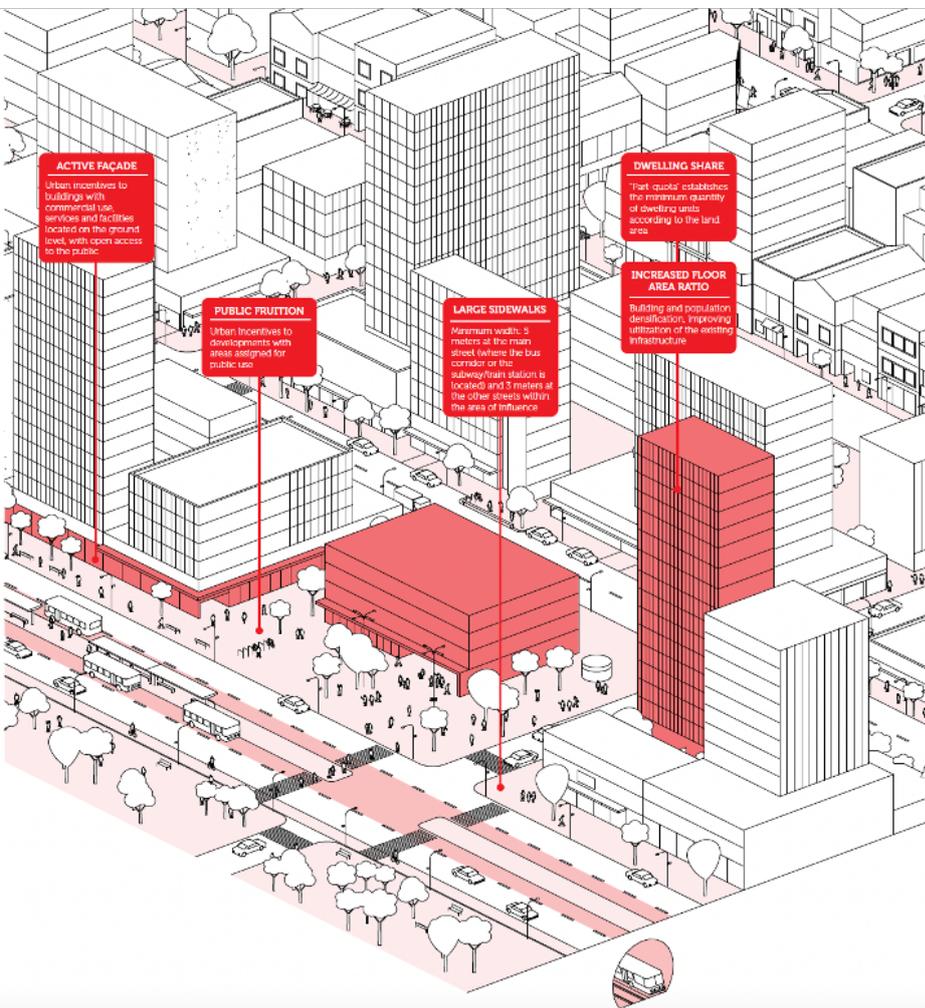
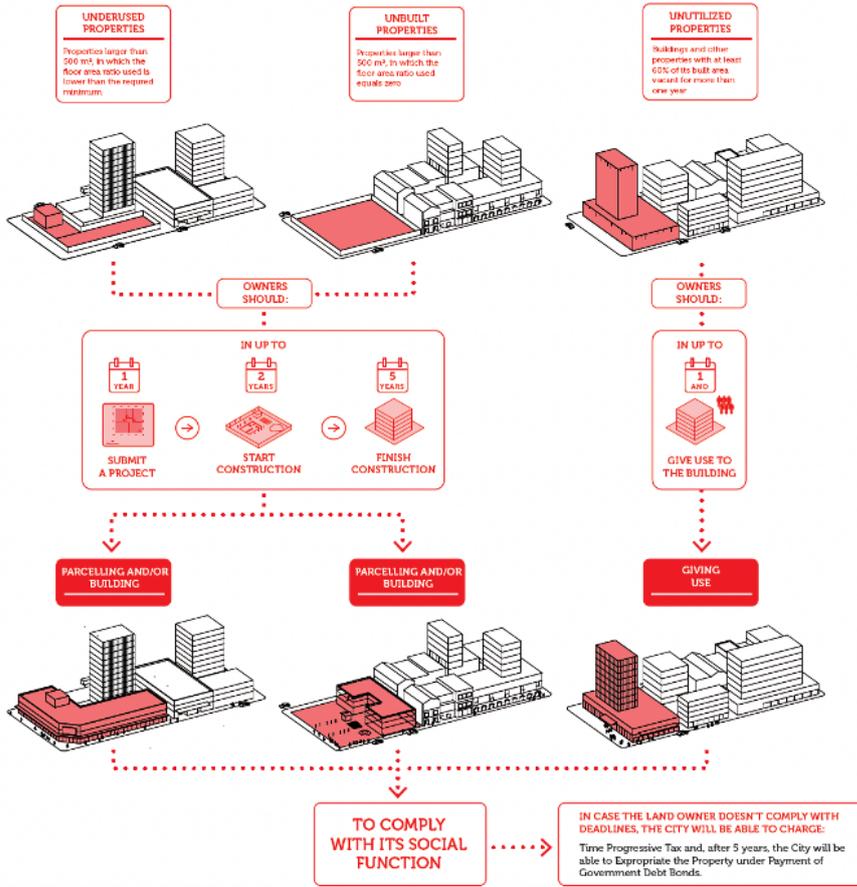
In order to reduce the need of long commutes and to bring people closer to their jobs, the new Master Plan proposes a growth model based on the public transportation system, through "Structuring Axes of Urban Transformation". The goal is also to improve land use in areas highly accessible by medium and high capacity public transportation networks (train, subway, monorail, and bus corridors). Furthermore, tools were developed to guarantee urban quality to this process of transformation and densification, with the improvement and expansion of public spaces, a mix of residential and non-residential uses, and incentives for active façades and public fruition, making a more human-scale street.

-  FOSTERING DEMOGRAPHIC, HOUSING AND URBAN ACTIVITIES DENSIFICATION ALONG THE PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM
-  QUALIFYING EXISTING CENTRALITIES AND STIMULATING THE CREATION OF NEW ONES
-  EXPANDING SOCIAL HOUSING AND URBAN FACILITIES NEAR THE PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM
-  QUALIFYING URBAN LIFE WITH THE EXTENSION OF SIDEWALKS AND INCENTIVES TO COMMERCIAL USE, SERVICES AND SOCIAL FACILITIES OPEN TO THE STREETS
-  DISCOURAGING PARKING SPACES: MORE THAN 1 PARKING SPACE PER HOUSING UNIT OR PER 70M² OF NON RESIDENTIAL USE WILL BE CONSIDERED COMPUTABLE TO DEVELOPMENT RIGHTS

THIS IS OUR PLAN



THE SOCIAL FUNCTION OF PROPERTY



PLANUM. The Journal of Urbanism

Bertrando Bonfantini, (2024), "La forma *nel* e *del* piano",
Planum Magazine no. 49, vol. II/2024

© Copyright 2024 by Planum. The Journal of Urbanism
ISSN 1723-0993

