

Herat, metropoli antica e futura dell'Afghanistan occidentale

Summary: HERAT, ANCIENT AND FUTURE METROPOLIS OF WESTERN AFGHANISTAN

The Florence team (Loda, Di Benedetto, Hinz, Preite, Tartaglia), along with a few professionals from Afghanistan, who achieved their master's degree in Urban Analysis and Management at the University of Florence, accepted the challenge of accomplishing Herat strategic masterplan. Such accomplishment is not pursued imposing western patterns, but stemming from the reconnaissance of the original characters of an area, a population, a history, a way of development. There are two levels of choices: growth has been moulded to a region scale, by forecasting a system of satellite towns in the valley; the safeguard of landscape and history values has been granted by forecasting a system of rules on the urban scale. Summary: 1) Approach to Herat city-planning. 2) Metropolitan area choices: Greater Herat. 3) Controlled city evolution. 4) Strategic plan.

Keywords: metropolitan cities, strategic plan, cultural interchange.

L'approccio alla pianificazione di Herat

La difficoltà principale che incontra l'urbanista europeo nell'accostarsi ad una città come Herat è di mettere da parte lo strumentario abituale, fatto di certezze disciplinari, per assumere la curiosità dell'ignaro, l'esitazione del dubbioso, l'adesione dell'appassionato. Herat infatti potrebbe essere descritta come l'antipodo parallelo di molte città europee che conosciamo, ma nello stesso tempo appare come uno scrigno di saperi urbani che ci sono estranei, per di più in un passaggio della sua esistenza le cui peculiarità noi non abbiamo mai sperimentato.

Vediamo prima quali sono i punti di analogia, pur all'interno di un universo culturale totalmente diverso dal nostro, anche se non meno ricco, stratificato e complesso.

Come in Europa Barcellona, Milano, Amburgo, Lione, Herat è la storica metropoli, ancor oggi incontestata, di una sub nazione (l'Afghanistan occidentale), che costituisce un crocevia politico, culturale, economico ineludibile nel sistema dell'Asia centrale. Come quasi tutte le città europee, possiede un centro storico così importante da essere addirittura ingombrante per la trasformazione della città. Come molte città europee ha sofferto le distruzioni di una lunga stagione bellica. Come tutte le città europee ha avuto una fase moderna di crescita tumultuosa e disordinata.

E tuttavia, questi ingredienti strutturali del mistero Herat si presentano sotto una *facies* culturale così marcatamente caratterizzata come "diversa" dagli analoghi epifenomeni europei, e viceversa così coerente con il sentire antico, sociale, religioso, culturale della popolazione, da rendere pressoché inservibile il normale ricettario che l'urbanistica europea ha selezionato negli ultimi decenni per affrontare analoghi casi di pianificazione.

Inoltre lo stadio dello sviluppo afghano è talmente peculiare da costringerci a ripensare tutte le soluzioni di "progresso lineare" nell'organizzazione del territorio, che adottiamo quasi istintivamente in Europa, dove è scontato, per fare un esempio, che lo stadio odierno della ferrovia (dopo il monobinario, il doppio binario, il quadruplo binario) sia una linea dedicata per l'alta velocità.

In Afghanistan invece si sta vivendo una fase di "progresso non lineare", nella quale convivono e interagiscono (producendo originali, anche se provvisori, equilibri sociali ed economici) la carenza di fognature ed il fotovoltaico, la mancanza di strade ferrate e lo *smartphone*, l'inesistenza del catasto e la cartografia tematica digitale, e via contrapponendo.

Perciò l'atteggiamento con cui ci si è accostati al problema della pianificazione urbana di Herat è quello di una "consulenza disarmata", intenzionata prima di tutto a capire e solo in un secondo momento ad entrare il più possibile in risonanza



con una realtà così diversa “nello spazio e nel tempo” dalla nostra, ma certo altrettanto ricca, complessa e densa di storia.

Se il percorso ha potuto essere sviluppato fino al traguardo, lo si deve soprattutto ai giovani professionisti heratini il cui perfezionamento a Firenze, come analisti e gestori delle trasformazioni urbane, ha costituito il pretesto per redigere questa proposta di piano¹. È stato il loro amore per la città, la loro fiducia nella possibilità di superare le difficoltà del momento, la loro ospitalità materiale e ideale nei confronti nostri e delle nostre competenze così lontane, a far superare ogni barriera di comunicazione e di comprensione, e a rendere possibile un lungo colloquio sui bisogni, sulle finalità e, da ultimo, sugli strumenti.

Le scelte per l'area metropolitana: la 'grande Herat'

Lo scenario della Grande Herat nasce da un esercizio prospettico sul futuro di Herat nei prossimi 20 anni, che mette a confronto consumo di suolo e dinamica demografica.

Per l'andamento della popolazione sono stati elaborati un modello demografico (che tiene conto di parametri legati al movimento naturale - tasso di fertilità naturale, ecc. - e migratorio - rimpatri, coefficiente di attrazione urbana, ecc.) e un quadro di raffronto con le tendenze di urbanizzazione nel mondo in grado di verificare la congruenza del modello con le tendenze generali².

Dall'esame delle tendenze generali si ricavano alcuni punti fermi:

- le statistiche aggregate mettono in luce un differenziale dei tassi di urbanizzazione nelle regioni meno sviluppate rispetto a quelle più avanzate: l'Afghanistan si colloca ai livelli più bassi fra le regioni meno sviluppate (27,0 contro 46,5%);
- da oggi al 2030, secondo le proiezioni il tasso aumenterà fino a circa il 40%
- il che significa che nel 2030, in presenza di una popolazione complessiva stimata in 45,6 milioni di persone, la popolazione inurbata ammonterà a 18,2 milioni di abitanti;
- se a quella data la popolazione di Herat pesasse sul totale della popolazione urbana afghana quanto pesava nel 2011 (8,5%), gli abitanti di Herat prevedibili nel 2031 dovrebbero ammontare a 1.547.000 persone;
- il nostro modello fornisce invece una previsione di 1.138.000, pari al 6,2%, un valore che indubbiamente risente dell'estrema pru-

denza con cui sono stati impostati i valori dei parametri utilizzati.

Un siffatto valore di popolazione, per quanto prudentemente stimato, significa, quanto meno:

- il raddoppio della popolazione attuale nei prossimi 20 anni, anzi più che il raddoppio in quanto la percentuale di incremento è pari al 131%;
- un incremento di popolazione in valore assoluto di 644.590 unità.

Il piano redatto costituisce una risposta fondamentale a questo problema: dove insediare questa popolazione aggiuntiva che non è solo effetto di un incremento naturale, quanto dei processi di inurbamento (a cui tutte le aree del mondo sono interessate e che nel nostro caso sono specificamente alimentati dai rientri degli espatriati in Pakistan e in Iran e dai trasferimenti di popolazione dalle zone rurali in città)?

Si consideri:

- che già oggi l'area urbanizzata ha oltrepassato la superficie amministrativa di Herat (la sommatoria dei 12 distretti);
- e che pertanto l'incremento di popolazione dovrà avvenire entro un contesto più ampio, di scala metropolitana, che abbiamo definito come la Grande Herat;
- in particolare, il piano ha riportato la popolazione aggiuntiva in tre quote: città consolidata (27,3%), città satelliti di nuova formazione (*Satellites Towns*, 5,4%) e “popolazione da insediare nell'area metropolitana” pari a circa 434.000 persone (67,3%).

L'idea della Grande Herat nasce da queste cifre. Essa è stata comunque l'occasione per dare facoltà di esprimersi agli *stakeholder* di Herat (ottobre 2012)³.

Esclusa l'ipotesi di un accrescimento a macchia d'olio della città attuale, sono state proposte agli *stakeholder* due alternative:

- il modello a “petali”, ossia quello di alcuni accrescimenti contigui alla città, ma orientati lungo le direttrici che meno intaccano le aree a destinazione agricola circostanti la città;
- il modello policentrico, ossia l'insediamento della popolazione in tre città satelliti autonome dalla città, opportunamente distanziate e collegate ad essa mediante sistemi di trasporto rapido in superficie.

Gli *stakeholder*, a seguito della consultazione, hanno optato per il secondo modello.

Lo schema di piano metropolitano avrebbe potuto concludersi anche a questo punto. Siamo stati tuttavia sollecitati a fornire alcuni schemi di possibile impianto urbano, dei modelli in grado



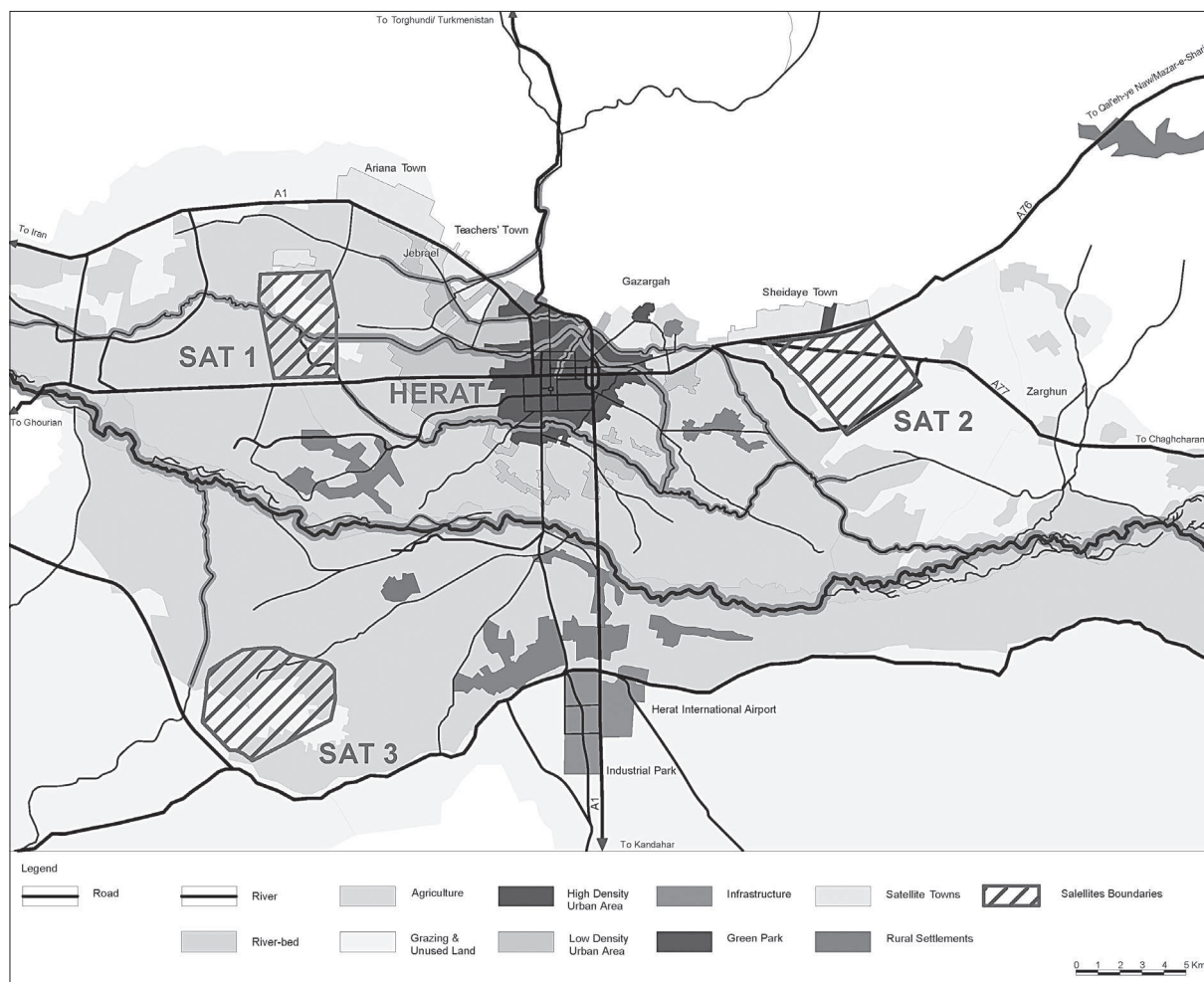


Fig. 1. Schema generale della “Grande Herat” (da LAGES, *Herat Strategic Masterplan*, Firenze Polistampa 2013, fig. II.2.23).

di fornire con molta approssimazione la struttura dell’insediamento e il suo dimensionamento.

Per far ciò siamo partiti dall’individuazione di due tipi di tessuto urbano, uno ad alta e l’altro a bassa densità di edificazione. Si tratta di due diversi moduli, a forma quadrata di 400 metri di lato (*local unit*), che diventano tessere componibili per raggiungere la dimensione insediativa desiderata (fino a un massimo di 150.000 abitanti).

Si è partiti da due diverse tipologie edilizie:

- la tipologia dell’edificio plurifamiliare e multipiano in linea;
- la tipologia dell’edificio monofamiliare.

Dall’aggregazione delle unità edilizie corrispondenti alle due tipologie derivano modelli di tessuto urbano (*local unit*), uno a densità abitativa più elevata (3.432 abitanti, 214 ab/ha) che si ispira a forme d’habitat della città occidentale, con edifici in linea, spazati da ampie superfici a verde o per parcheggi.

Il tessuto, invece, a densità più bassa (2.496 abitanti, 156 ab/ha) si ispira invece alle tipologie abitative più tradizionali della casa monofamiliare strutturata intorno a una corte a uso proprio che danno luogo a una morfologia meno lineare e più ispirata agli schemi tradizionali della città islamica.

Attraverso la combinazione delle *local units* è possibile definire gli schemi preliminari delle tre città satelliti, una logistica, un’altra legata alla ricerca e alla formazione superiore (università) e la terza alla attività industriale (per la sua prossimità al parco industriale).

L’evoluzione controllata della città

Le indicazioni del Masterplan per la città di Herat sono rivolte ad un sistema di obiettivi che ha come denominatore comune l’evoluzione ar-



monica di questa straordinaria città, il cui sviluppo è necessario per la crescita dell'intera nazione afgghana, ma la salvaguardia dei cui valori urbani è essenziale per lo sviluppo culturale dell'intera Asia centrale. Perciò la filosofia che sottosta al Masterplan è quella di:

- incoraggiare la crescita di Herat, ma solo fino al punto in cui essa non minacci di compromettere gli equilibri insediativi che sono tipici della città;
- e assicurarne un robusto sviluppo funzionale, ma a patto che si verifichi in forme che non contraddicano, anzi valorizzino i caratteri costitutivi della struttura e della forma urbana, garantendo continuità all'immenso e diffuso patrimonio culturale, simbolico, emotivo che la città si è costituito attraverso la sua storia millenaria e che ne rappresenta la risorsa inalienabile e più importante.

La salvaguardia dei valori urbani

L'analisi strutturale e morfologica della città ha consentito di individuare i principali valori urbani da salvaguardare.

Il primo di essi è la particolare collocazione di Herat nella vallata dell'Harirud. La città si dispone interamente nella conca e non occupa, nemmeno con le sue remote propaggini, le colline che fanno da corona al paesaggio amplissimo ma nettamente circoscritto della valle. Cosicché da quasi ogni punto della città si abbracciano con lo sguardo i confini visivi dell'intera conca. Mantenere la città all'interno della valle e le colline esenti da urbanizzazioni è perciò un obiettivo irrinunciabile del Piano.

Inoltre, la città è letteralmente circondata dalla parte più fertile della vallata, che il provvido sistema irriguo attivato fin dal medioevo rende verdissima. Si percepisce ancora, nonostante l'impetuoso debordare delle recenti espansioni urbane, il contrappunto tra i due mondi della città compatta e dell'aperta campagna, che si integrano e si completano a vicenda, traendo ciascuno dall'altro chiarezza di definizione morfologica e sostegno identitario. Porre un limite chiaro e indiscusso tra città e territorio aperto costituisce un'importante conquista del Piano.

Da ultimo, l'odierno confine occidentale dell'urbanizzazione coincide quasi esattamente con uno "scalino" nell'impercettibile pendenza dell'altopiano in senso est-ovest, che da questo punto in poi è più accentuata. Rispettare questa soglia territoriale appare come un altro precetto paesaggistico importante.

Il secondo valore è il felice rapporto che la città ha con il fiume lontano e con i corsi d'acqua, quasi tutti derivati dall'Harirud, che invece la attraversano. Costruita a rispettosa distanza dal grande fiume e dalle sue piene devastatrici, Herat, pur avendo una dipendenza vitale da esso, non è una città fluviale. Paradossalmente questa condizione si è tradotta in una risorsa in più, giacché le aree golenali del fiume, totalmente libere dall'urbanizzazione, sono pronte a trasformarsi al bisogno in un vicinissimo parco, che può rappresentare una delle grandi attrezzature ricreative per la popolazione. Mantenere il confine sud della città lontano dal fiume è perciò un dettato del Piano.

Invece Herat è, almeno per alcune parti, una città di canali. I tre grandi fossi derivati dall'Harirud ed il rio Kaar Abad si sono progressivamente inseriti nella trama della moderna Herat, costituendone alcune fondamentali pause paesaggistiche. Valorizzare questo aspetto della città costituisce un altro degli obiettivi del Piano.

Un terzo valore è il rapporto che la città ha con la luce. Grazie al suo *skyline* omogeneo di edifici medio-bassi e alle sue larghe strade, Herat è letteralmente inondata dalla chiarissima luce dell'altopiano. Questa totale soggezione alla luce permea tutte le parti della città, conferendole un'atmosfera inconfondibile che costituisce una delle ragioni del suo eterno fascino. Per mantenere quest'atmosfera bisogna rinunciare a costruire edifici alti, e perseverare nella generosa larghezza delle strade principali.

Il quarto valore è il rapporto che la città ha con gli alberi. Importanti sono i parchi pubblici e privati esistenti, ma altrettanto importanti sono gli alberi sparsi, singoli od associati. La grande diffusione di strade alberate anche nel tessuto moderno della città, e persino la fortunata "bestemmia" di alberare i bordi dei quattro bazaar centrali, quando negli anni 30 del secolo scorso furono smantellate le volte che li coprivano, costituiscono un elemento di profonda caratterizzazione dell'ambiente urbano, che trova il suo apogeo nel quintuplice filare di pini d'Aleppo che rende maestosa la Kandahar Road. Moltiplicare i parchi, ma anche perpetuare questa civiltà urbana delle alberate nei nuovi quartieri che stanno sorgendo, o introdurre le alberature lungo determinati percorsi per sottolinearne il particolare valore storico culturale (come nel caso dell'itinerario processionale che collegava la grande Moschea con il sacello di Ansari a Gozargah), costituisce una delle indicazioni del Piano.

Il quinto valore è costituito dalla grande chiarezza della trama urbana. Va certamente a merito



dell'impulso pianificatorio fornito già prima della seconda guerra mondiale dalla scuola di Braunschweig, se il rigore d'impianto della città antica, che si sviluppava sull'imponente croce di strade di Chahar Suq, si sia poi replicato in quasi tutto lo sviluppo moderno, conferendo all'odierna Herat una eccezionale limpidezza organizzativa. Essa dipende non solo dalla trama stradale, che è stupefacente per la coerenza degli assi direzionali e per la cadenzatura delle intersezioni, ma anche dall'accorta collocazione dei fuochi principali della vita urbana, i quali stanno tra loro in modo sempre correlato e gerarchicamente non casuale, così da suggerire senza sforzo quella mappa mnemonica, che rappresenta uno dei legami più forti tra i cittadini e il loro ambiente urbano.

Non contraddire questa mappa, ma anzi confermarla e svilupparla con le nuove trasformazioni e inserzioni, è un altro degli obiettivi del Piano.

L'ultimo, ma il più importante, dei valori è lo straordinario patrimonio di cultura materiale che fa di Herat uno dei luoghi simbolo della tradizione urbana islamica, non solo nell'ambito dell'Asia centrale (dove il primato del mito urbano è condiviso con Samarqanda, Bukhara e Khiva), ma in un contesto molto più ampio che va dall'Iran orientale (dove sono le grandi città sorelle di Esfahan e Shiraz) alla valle dell'Indo (con Peshawar e Larkana). L'elemento di spicco di questo patrimonio è la Città Antica, uno dei più grandi manufatti urbani del mondo islamico giunti fino a noi, con la sua estensione di 200 ettari e il suo labirinto di strade sviluppato per oltre 50 chilometri.

La recente perdita della cinta muraria ha mutilato, ma non reso irriconoscibile, questa eccezionale costruzione urbana, caratterizzata dalla continuità di circa 8.000 edifici. Essa è animata da una specifica singolarità urbanistica (l'organizzazione in forma di sub-quadrato regolare e la suddivisione in quattro quadranti di dimensioni equivalenti, che danno luogo al più monumentale crocevia dell'Asia centrale, dove era ed è ancora collocato il bazaar centrale) e da alcune presenze architettoniche di rilevanza assoluta: la Moschea centrale (Masjid-i-Jame), la Cittadella (Qal'a-i-Ikhteyaruddin), le numerose moschee minori, le sinagoghe, le cisterne monumentali, gli hammam e la straordinaria concentrazione di case nobili e di caravanserragli.

Al di fuori della città antica il territorio urbano è costellato di altri importanti presenze storiche, dal complesso dei Cinque Minareti (Musallah) con l'adiacente mausoleo di Gawhar-Shad, al villaggio storico di Gozargah nato intorno al venerato santuario di Khwaja Abdul Ansari, ai

cimiteri monumentali, agli altri santuari suburbani.

Il proposito del Masterplan è di suggerire per l'intera città soltanto processi evolutivi che non determinino la perdita o anche solo la riduzione di questo patrimonio, ma anzi ne confermino la continuità e la dominanza, ed aprano al suo possibile allargamento mediante il reperimento o il riconoscimento di elementi oggi ignorati o non individuati, indicando per la gestione del patrimonio forme di tutela adeguate alle odierne acquisizioni metodologiche.

L'acquisizione piena del ruolo di città metropolitana regionale

La posizione geografica e la qualità urbana conferiscono a Herat il ruolo di metropoli dell'Afganistan occidentale. Ma tale circostanza non corrisponde oggi all'esercizio di una vera *leadership* territoriale, perché la città deve ancora acquisire la concentrazione di funzioni e servizi e la grande accessibilità che costituiscono il necessario corredo di una vera metropoli regionale.

La maggior parte delle funzioni e servizi tuttora assenti ha carattere puntuale: mancano le grandi attrezzature urbane, che forniscono allo scacchiere regionale i servizi più rari. Tra queste basterà citare la borsa merci, i teatri, i musei, il centro espositivo, il centro congressi, l'ippodromo, e decine di altre, con tutto il contorno di funzioni complementari ad esse collegate.

Ma altrettanto importanti sono i servizi a rete, in particolare i collegamenti, la cui odierna debolezza minaccia di sfibrare l'unione tra la città e il suo territorio, e il cui potenziamento aprirebbe invece nuovi scenari per gli scambi a livello nazionale e internazionale.

Il Masterplan si prefigge di dotare Herat di tutte le funzioni e servizi che contribuiscano a rendere effettivo il suo ruolo di metropoli regionale, e di far fare un vero e proprio salto di qualità ai livelli dell'accessibilità urbana, sia interna sia proveniente dal territorio gravitante sia dallo scacchiere nazionale e internazionale.

Il tema dell'accessibilità e della mobilità all'interno del Masterplan è ampiamente svolto, in questo stesso volume, da Mario Tartaglia⁴. Si aggiungono qui solo alcune notazioni di carattere prettamente urbanistico.

La linea ferroviaria viene proposta lungo l'area golenale torrentizia che discende dal varco di Kamar Kalagh, con la stazione immediatamente a sud dell'incrocio con la strada nazionale Herat-



Islam Qal'a. La stazione è pensata come una stazione passeggeri, con un servizio merci solo secondario, ed è corredata dalla previsione di un adeguato "quartiere della stazione" che potrebbe ospitare alberghi, sedi di attività commerciali e direzionali, abitazioni per i ferrovieri, etc... Invece lo scalo merci è programmato a sud della città, in corrispondenza del Parco Industriale.

La ricucitura e il compimento della rete viaria urbana vengono proposti attraverso la realizzazione di un semianello tangenziale alla città, che si sviluppa per 23,6 km, e comprende 16 interconnessioni con le principali strade radiali esistenti o con i loro prolungamenti. Il tracciato proposto coniuga le caratteristiche tecniche di un asse stradale ad alta capacità e media velocità (larghezza 20 mt; due corsie di transito più una corsia per la sosta di emergenza per ciascun senso di marcia; curve ad amplissimo raggio; intersezioni a raso; una fascia alberata di 50 mt su ciascun bordo), con un andamento il più possibile aderente alle estreme propaggini della città compatta, al fine di incoraggiarne il massimo impiego anche come disimpegno tra le diverse parti della città.

La strada tangenziale si limita a cingere la città da ovest a sud a est, in quanto il fronte urbano nord, delimitato dalle colline, è già servito dalla strada di gronda pedecollinare, che potrà essere adeguatamente potenziata rimanendo sul medesimo tracciato, poiché non sono previste espansioni urbane in collina.

Per quanto riguarda le grandi funzioni, a 1,5 km ad ovest della Città Antica e a sud della Jade-ye Velayat, in posizione chiastica rispetto al Quartiere Amministrativo (che si colloca a 1,5 km a est della Città Antica e a nord della Jade-ye Velayat), è stato previsto un *Central Business District* destinato ad ospitare tutte le grandi funzioni della vita economica della città: la Borsa Merci, un grande Centro Congressi, un Polo Espositivo, sedi di rappresentanza delle Istituzioni economiche pubbliche e private (Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, Banche, Società finanziarie, grandi Compagnie), accompagnate da alberghi, studi professionali, negozi, dal terminal ovest dei bus di linea, etc.

L'area messa a disposizione per queste funzioni è di circa 40 ettari. Il sito si sviluppa in fregio alla tangenziale e gode quindi di un'accessibilità privilegiata rispetto ad ogni altra collocazione territoriale.

Lungo la Nazionale per Islam Qala, in prossimità dell'intersezione con il *by pass* autostradale, è prevista la formazione di un Centro della Lo-

gistica, nel quale trovi organizzazione l'intenso traffico di merci che tocca Herat.

L'ippodromo è invece previsto all'interno del grande parco Ovest.

La dotazione dei servizi è potenziata anzitutto attraverso la previsione, nella fascia più esterna dell'odierno agglomerato urbano, di una corona di 17 nuovi parchi, destinati a caratterizzare fortemente il paesaggio urbano, moltiplicando l'effetto di ricchezza ambientale che oggi produce il solo Parco centrale.

Dei 17 parchi, tre hanno rilevanza territoriale, sono cioè a servizio dell'intera città e addirittura di un territorio molto più vasto: il parco Ovest, della superficie di circa 230 ettari, destinato a fare da alternativa al tradizionale parco extraurbano di Sheidaye, collocato ad est a circa 10 km dal centro ed utilizzato dalla cittadinanza per i picnic dei giorni di festa; il parco Nord, della superficie di circa 58 ettari, che destina i sistemi di regimazione idraulica del fiume Qaron per una varietà di usi ricreativi basati sull'acqua; ed il parco fluviale Sud, che si sviluppa per circa 100 ettari lungo le rive del fiume Kaar Abad.

Gli altri 14 parchi, con una dimensione compresa tra i 4 e i 35 ettari, hanno carattere di parchi di quartiere e si collocano nei settori occidentale, settentrionale e orientale della città, ad una distanza media di circa 2 km dalla Città Antica.

In totale, le aree destinate a nuovi parchi assommano a circa 613 ettari, che sommati ai 155 ha di parchi e giardini esistenti portano ad un totale di 768 ettari la dotazione della città, che equivale ad una dotazione pro capite di 10,8 mq/abitante teorico (calcolata sulla popolazione prevista a regime, di 705.000 abitanti).

Nella fascia più esterna dell'agglomerato urbano sono state anche riservate quattro aree di rilevanti dimensioni (tra i 3 e gli 8 ettari) per le future concentrazioni di attrezzature, sia di rango urbano che a livello di quartiere, in modo da garantire una disponibilità di localizzazioni idonee dal punto di vista ubicativo (rapporto con la viabilità principale) e dimensionale, perché la città non manchi di spazi adeguati. La dotazione assomma in totale a 23 ettari, che sommati ai 393 ettari delle concentrazioni di attrezzature esistenti portano ad un totale di 416 ettari la dotazione della città, che equivale ad una dotazione pro capite di 5,9 mq/abitante teorico.

L'evoluzione dei tessuti e la crescita urbana

Le indicazioni strategiche di tessuto prevedono che il territorio amministrativo di Herat venga



suddiviso dal Masterplan in 6 tipi di zona, tre dei quali corrispondono alla necessità di salvaguardare con misure differenziate i diversi caratteri delle parti già formate della città (*Old City*, *Buffer Zone*, *Solid City*) mentre le altre tre hanno la finalità di portare a compimento i processi di urbanizzazione incompiuti (*Undone City*), oppure di preservare dall'invasione delle costruzioni le parti del territorio finora integre (*Hills Park*, *Farming Zone*).

La residua crescita della città di Herat è affidata a tre diverse modalità di espansione, delle quali due hanno carattere di generico tessuto urbano in prevalenza residenziale, mentre la terza ha carattere di specializzazione funzionale.

La prima modalità di espansione prevista è l'attuazione dei diversi quartieri satellite già programmati al di fuori dei confini municipali, tracciati e in parte dotati delle opere di urbanizzazione, ma tuttora non edificati: Ariana e Said Jama-luddin Afghani (e altri) a ovest di Herat, Shaydaye (e altri) a est.

La seconda modalità è l'*Enlargement*, che riguarda le parti del territorio individuate dal Masterplan come idonee ad assicurare la crescita della città.

Le indicazioni strategiche di funzione prevedono 2 zone speciali: il *Central Business District* e il Quartiere della Stazione (*Railway Station District*).

Il piano strategico

Lo SPM (Master Plan Strategico) aggiunge un profilo ulteriore, quello strategico. Nell'approccio strategico il riferimento principale non è tanto quello delle soluzioni tecniche, quanto quello dei valori: valori che dovranno dare direzione alle trasformazioni, valori che dovranno essere condivisi dalla comunità per cui il Masterplan è stato concepito, valori che proprio per il fatto di essere condivisi generano nuova coesione sociale, nuovi sentimenti di appartenenza e nuovo orgoglio identitario.

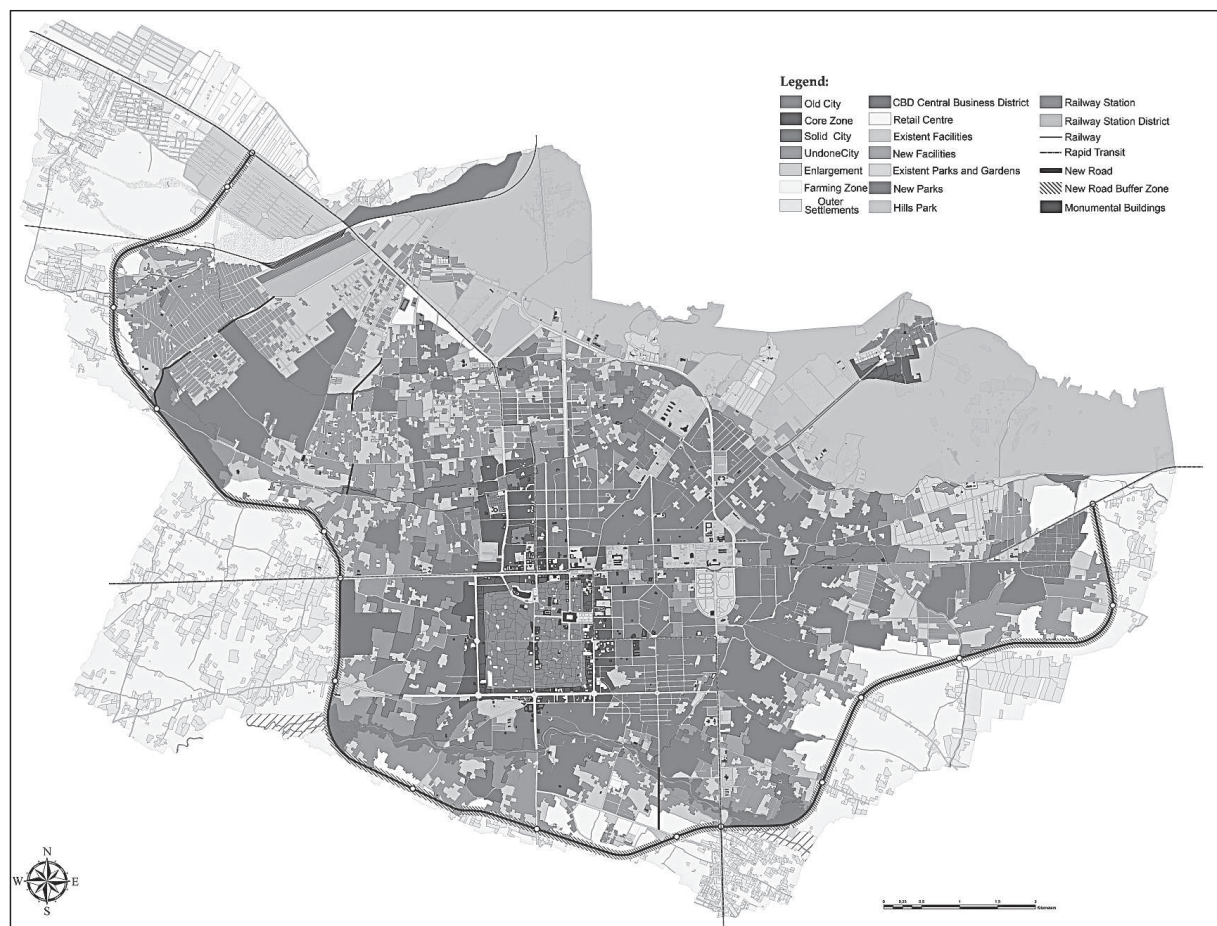


Fig. 2. Schema generale del Masterplan per la città di Herat (da LaGeS, *Herat Strategic Masterplan*, Firenze Polistampa 2013, fig. II.2.25).



L'approccio strategico è infatti quello che non si accontenta di verificare la coerenza tecnica delle soluzioni proposte, ma che punta a far crescere, sulla loro condivisione, una maggiore consapevolezza e una più piena partecipazione in tutti gli attori coinvolti, a qualunque titolo, negli interventi di trasformazione.

Col termine *Vision* si intende una visione a lungo termine in grado di esprimere anche la comune aspirazione dei portatori di interessi (*stakeholder*) che in tale visione si riconoscono.

Sustainable Growth for a Performing City. In questa *vision* troviamo condensati diverse aspirazioni e valori:

- l'aspirazione a un processo di crescita economica che si svolga in forme controllate, compatibile quindi con il quadro ambientale, che non comporti dissipazione di risorse primarie, che non produca squilibri fra i diversi settori di attività e che non sia fattore di accrescimento di disegualianza sociale; i valori di riferimento sono quindi quelli della tutela delle risorse, di uno sviluppo economico equilibrato e del rafforzamento della coesione sociale;
- al tempo stesso l'auspicio per un nuovo protagonismo urbano di Herat, che ne riaffermi il ruolo sulla scena sia nazionale che internazionale, dopo la prolungata decadenza a seguito delle note vicende belliche. Tale recupero non potrà prescindere dall'assunzione di nuove funzioni di eccellenza e dall'inserimento delle forze vitali della città nei network globali dell'economia, della ricerca e della produzione intellettuale.

La condivisione di questa *vision* (della "*Sustainable Growth*") implica la condivisione di alcuni "valori" ad essa associati, che fungono da orientamento per le scelte successive:

- Sostenibilità economica
- Sostenibilità sociale
- Sostenibilità ambientale.

L'individuazione degli "assi strategici" rappresenta, nell'approccio della pianificazione strategica, il punto di passaggio dalla sfera dei "valori" (che non hanno alcuna valenza programmatica, in quanto per la loro natura simbolica servono solo a suscitare condivisione e adesione fra gli *stakeholder*) alla sfera più direttamente operativa.

Gli "assi strategici" stanno a indicare specifiche combinazioni di obiettivi e azioni la cui integrazione è finalizzata a implementare i tre "valori" sopra individuati. Lo spazio disponibile consente solo l'illustrazione, a titolo esemplificativo,

dell'asse relativo alla "Tutela e valorizzazione del patrimonio urbano".

Asse strategico dell'Urban Heritage Preservation

Le politiche di conservazione del patrimonio urbano di Herat hanno indubbiamente risentito delle vicende belliche degli ultimi anni e quindi si sono rivelate inefficaci a contrastare il tendenziale decadimento degli edifici storici e a promuoverne la riqualificazione.

Anche il ricorso ad organismi internazionali come l'Unesco ha registrato, almeno finora, un esito insoddisfacente. Risale al 1981 l'avvio per la candidatura nella Lista del Patrimonio mondiale di "the City and Monuments of Herat"; nel giugno 1983 il Comitato internazionale dell'Unesco Bureau ha differito la candidatura in attesa delle conclusioni di una missione di esperti per valutare lo stato di conservazione del sito. Da allora la candidatura si è fermata e solo nel 2002 si è manifestata nuovamente la disponibilità dell'Unesco ad assistere le autorità afgane per riattivare la candidatura.

Un passo ulteriore nel suo avanzamento è quello compiuto con l'Agreement sottoscritto il 5 maggio 2005 fra i rappresentanti dell'UNESCO, del Ministero dell'Informazione e della Cultura, della Municipalità di Herat, dello *Herat Urban Development Department* e del *Preservation of Cultural Heritage Department*, che stabilisce criteri distinti di salvaguardia del patrimonio urbano di Herat in riferimento a tre zone:

- *Core Zone*: essa comprende sia le parti monumentali (the Citadel, the Mossala Minarets, Gozargah, Masjid-e-Jame (Blue Mosque) ecc.), in cui "*any reconstruction or repair should be done by the department of Cultural Heritage in Herat*" sia il patrimonio privato che dovrà "*be repaired according to the characteristic of local architectural of Herat, and under direct supervision of the department of cultural heritage*";
- *Buffer Zone*: in riferimento a tale zona l'Agreement stabilisce che "*any reconstruction the external view that opens to buffer zone must be traditional and comply with characteristic of local architectural of Herat; the height of new buildings does not exceed 10 meter*";
- *Landscape and Skyline Zones*: essa prevede differenti limiti di altezza per i nuovi edifici secondo la loro distanza dalla buffer zone e dalle mura della Old City.

Lo studio e le proposte del *Masterplan* (soprattutto la parte conclusiva riguardante i "principi guida per la conservazione del patrimonio urba-

no di Herat”) mira a promuovere un estensione dell’area da proteggere oltre la parte monumentale: il futuro piano di conservazione dovrebbe così interessare non solo gli elementi emergenti del patrimonio urbano, ma anche il contesto più ampio dotato di valore storico-documentario. I principi guida formulati ambiscono a fornire criteri e indirizzi per il pieno riconoscimento di tutte le componenti, maggiori e minori, del patrimonio urbano.

Note

* Pur nella condivisione delle riflessioni, Gaetano Di Bene-

detto ha curato i paragrafi 1 e 3. Massimo Preite ha curato i paragrafi 2 e 4.

¹ Per la contestualizzazione dell’esperienza didattica e di cooperazione scientifica nel cui ambito è maturato il Masterplan Strategico di Herat, vedi in questo numero Mirella Loda, *Tendenze demografiche e condizioni abitative nella Herat postalebana*.

² Per la trattazione estesa delle indagini che hanno portato alla formulazione di previsioni demografiche attendibili vedi in questo numero Mirella Loda, *Tendenze demografiche e condizioni abitative nella Herat postalebana*.

³ Vedi in questo numero Mirella Loda, *Tendenze demografiche e condizioni abitative nella Herat postalebana*, nota 19.

⁴ Vedi in questo numero Mario Tartaglia, *Mobilità e trasporti nella pianificazione strategica di Herat*.

