

Anno Accademico 2010-2011

**Eco-polis:
dalla crisi delle forme urbane
alla sostenibilità delle città**

Tesi di dottorato
Antropologia ed Epistemologia della
Complessità
XXIII ciclo

Dottoranda: Marcella Messina

Supervisore: Prof. Mario Salomone

«Ora, siccome il loro godimento consiste
nell'eccesso, essi cercano l'arte che produce
quell'eccesso di godimento [...]».
(Aristotele, *Politica*, I, 9, 1258a6 sgg.)

Indice

1. L'inquadramento teorico	pag.	7
1.1. L'interazione città-ambiente	pag.	7
1.2. La città "macchina"	pag.	11
1.3. Uso dello spazio e relazioni sociali	pag.	14
1.5. Territorio e teoria sistemica	pag.	16
2. Le principali proposte alternative a partire dalla storia urbana	pag.	19
2.1. "Ecologia" della città	pag.	19
2.2. Cinture verdi come pratiche di mediazione tra spazio urbano e spazio rurale: il modello inglese	pag.	22
2.3. I parchi urbani: il modello statunitense	pag.	26
2.4. L'ambiente come strumento di riqualificazione sociale urbana	pag.	29
2.5. La città funzionale: organicismo e razionalismo	pag.	31
3. Alla ricerca della sostenibilità	pag.	33
3.1. Un continente fatto di città	pag.	33
3.2. La via tecnologica e la via sociale alla sostenibilità	pag.	37
3.3. Confronti: politiche bottom up negli Stati Uniti	pag.	39
3.4. Il ruolo delle comunità locali	pag.	40
3.5. Il clima come occasione per un approccio integrato	pag.	43

4. Educazione e partecipazione	pag.	46
4.1. Ricomporre il tessuto sociale	pag.	46
4.2. La partecipazione, un tema complesso	pag.	48
4.3. La qualità urbana: impegno istituzionale e cambiamento culturale	pag.	50
4.4. Città e “capitale sociale”	pag.	51
4.5. Spazio fisico e spazio esistenziale	pag.	53
4.6. Le sindromi della non partecipazione	pag.	55
4.7. Progettazione partecipata e cittadinanza attiva	pag.	58
5. La realtà urbana europea e le esperienze di cambiamento	pag.	63
5.1. La realtà urbana europea	pag.	63
5.2. Le città insostenibili: le prime risposte	pag.	66
5.3. Il rifiuto delle città	pag.	67
5.4. Le città sostenibili immaginate: i paradigmi	pag.	68
5.5. Le città sostenibili di domani	pag.	69
5.6. Un approccio istituzionale per la prospettiva europea	pag.	70
5.7. Questioni di rigenerazione	pag.	73
5.8. Rigenerazione urbana e cambiamenti ambientali	pag.	74
5.9. Dimensione territoriale e sociale della sostenibilità	pag.	77
6. Ri-pensare l’abitare: un nuovo paradigma sulla scena europea	pag.	81
6.1. Complessità, sostenibilità e riqualificazione urbana nel Regno Unito	pag.	81
6.2. Il caso delle Transition Towns	pag.	84
6.3. Città in transizione e comunità resilienti	pag.	85
6.4. La sfida della sostenibilità urbana tra solar cities e ecocity	pag.	89
7. Studi di caso: Londra	pag.	101
7.1. Il caso di Greenwich Millenium Village a Londra	pag.	101
7.2. Il caso recente del South Bank	pag.	105
7.3. Un modello cooperativo	pag.	106
7.4. L’autorganizzazione della società civile	pag.	108
7.5. La centralità della questione abitativa	pag.	110
7.6. Sostenibilità e “luoghi”	pag.	112

8. Studi di caso: Friburgo	pag.	115
8.1. Vauban: il quartiere sostenibile di Friburgo	pag.	115
8.2. Un processo partecipativo ininterrotto	pag.	117
8.3. Un esperimento di convivenza civile	pag.	118
9. Studi di caso: Brescia	pag.	120
9.1. Il quartiere di San Polino a Brescia	pag.	120
9.2. La storia di San Polino	pag.	121
9.3. Un deficit di partecipazione	pag.	129
10. Un primo bilancio	pag.	131
10.1. Prospettive della post-modernità urbana	pag.	131
10.2. Città moderna vs. città contemporanea	pag.	133
10.3. Riferimenti spaziali e temporali dei fenomeni sociali	pag.	135
10.4. Urbanizzazione e relazioni sociali	pag.	137
10.5. La città come luogo di creatività diffusa	pag.	139
10.6. Pensiero critico e modelli di consumo	pag.	142
11. Questioni urbane ancora aperte	pag.	147
11.1. Questione urbana e questione sociale	pag.	147
11.2. Un tipo di risposta: city marketing e competitività	pag.	148
11.3. La risposta della sostenibilità	pag.	150
11.4. I limiti del marketing urbano e delle logiche neoliberiste	pag.	152
11.5. Spazio privato e spazio pubblico	pag.	156
11.6. Quale ruolo per lo spazio pubblico in epoca di sostenibilità	pag.	157
11.7. Quale spazio per quale città?	pag.	158
11.8. Tre questioni rilevanti. Una sostenibilità urbana per tutti	pag.	163

Riferimenti Bibliografici

Ringraziamenti

Desidero ringraziare il professor Enrico Giannetto, coordinatore della Scuola di Dottorato, per avermi spronato negli anni a portare avanti quest'avventura, anche nei momenti più difficili, con parole pacate e sguardi rassicuranti.

Grazie al professor Mario Salomone che mi è stato vicino nello sviluppo e nella scrittura della tesi.

Ai docenti e al direttore della scuola di dottorato va il mio più sincero grazie.

Un ringraziamento altrettanto sentito alle istituzioni che mi hanno accolto in questo periodo di ricerca; una ricerca scientifica che si è accompagnata ad una ricerca esistenziale, ancora in divenire e ai residenti dei quartieri presi in esame che pazientemente, a più riprese, si sono mostrati disponibili alle molteplici interviste.

In questi anni di lavoro ho potuto contare sulla presenza e i consigli di molte persone e a loro sono grata; Fabrizio Bottini, docente del Politecnico di Milano che mi ha stimolato ad approfondire un campo a me sconosciuto come quello dell'urbanistica, aprendomi, in questo modo, a nuove visioni, ai docenti di sociologia urbana che, in questi anni, nei vari congressi mi hanno offerto stimoli importanti.

Ai miei colleghi di lavoro che hanno rispettato i tempi del mio silenzio o i suoni assordanti delle mie innumerevoli parole.

Infine un pensiero d'amore ad Alberto e ai miei genitori. Chissà cosa state pensando...

Bergamo 20 febbraio 2011

Capitolo 1

L'inquadramento teorico

1.1. L'interazione città-ambiente

La ricerca affrontata in questa tesi richiede, per prima cosa, di essere collocata, sia pure inevitabilmente per cenni, all'interno di una prospettiva più ampia, a partire dalla quale possa trovare senso e guadagnare interesse.

Sebbene, infatti, il tema della sostenibilità urbana sia, già in sé, un ambito di indagine e di intervento che concerne la dimensione umana, in quanto trova nell'essere umano il suo artefice e fruitore, nessuna delle azioni volte a realizzare tale studio può essere compiuta prescindendo dal concetto più generale di sostenibilità ambientale e di dominio dell'essere umano sulla Natura.

L'interazione tra città e ambiente è già stata affrontata, tra i molti altri, sia da geografi come Ian Douglas, sia da urbanisti come Ian McHarg e Anne Whiston Spirn. Nel volume *Design with Nature*, (1971), McHarg aveva ampiamente dimostrato l'importanza dell'aumento delle popolazioni nelle aree metropolitane e nella conseguente riduzione e distruzione dei paesaggi naturali.

Il testo di Spirn *The Granite Garden* (1984) faceva ricorso alla storia per discutere le trasformazioni dell'ambiente urbano traendo dal percorso storico insegnamenti per il futuro delle città.

Anche gli storici si sono interessati all'interazione tra città e natura. Il primo lavoro di sintesi è stato quello di Peter Schmitt, *Back to the Nature*, (1969) che, soffermandosi sulle tesi di Frederick Law Olmsted, riprendeva le intuizioni sull'incontro tra la città e *wilderness*.

Alla radice del termine wilderness c'è la parola germanica *wilddeorne*, non è un caso che nella Germania antica si sentisse la necessità di descrivere una vita selvaggia: le foreste descritte da Cesare e Tacito rappresentavano i luoghi delle barbarie dove i Germani erano i feroci selvaggi. Il termine assume quindi il significato di ambiente originario, come paradiso in terra distrutto dall'avanzare dei pascoli, delle città e dei sobborghi.

Un'opera importante che ha unito differenti aree di ricerca, dalla pianificazione urbana alla salute pubblica, dalle leggi ambientali alla tecnologia, è quella di Stanley Schultz *Constructing Urban Culture*, pubblicato nel 1989. Inoltre, nella primavera del 1993 Martin Melosi in un articolo pubblicato in *Environmental History Review* intitolato "The Place of the City in Environmental History" invitava gli storici a recuperare il lavoro precedente dei sociologi, dei geografi e degli urbanisti per sviluppare una ricerca ecologica delle città americane¹.

È evidente, quindi, che se ad un primo sguardo le discipline che si occupano di urbanistica e di storia urbana, da un lato, di ecologia, educazione ambientale e storia dell'ambiente dall'altro, possono apparire separate; in realtà l'ipotetico futuro delle città e la qualità dell'ambiente unitamente alle minacce alla natura sono temi che si intrecciano.

Se si riprendono i classici, l'*Antigone* di Sofocle è testimone di un tempo in cui la natura appariva, anche su questo pianeta, instancabile e immortale (v. 338), benché l'uomo tendesse già chiaramente a "consumarla". Un'altra concezione è quella attestata da Aristotele, secondo cui «la natura, non facendo nulla invano, ha fatto piante, animali domestici e selvatici per gli uomini» (*Pol.*, I, 8, 1256b20 sgg.).

Qualcosa di analogo, *mutatis mutandis* e con alcune riserve, lo troviamo in libri influenti come la *Bibbia* (*Genesi*) e il *Corano* (XXXI, 20)².

Negli ultimi decenni, siamo passati dal presentimento alla percezione della «vulnerabilità della natura»³ mentre si sono moltiplicati gli interrogativi sul senso della nostra responsabilità per il futuro e sull'insensatezza dell'ideologia globalizzantesi, che

¹ I riferimenti storici presentati sono tratti dal volume a cura di M. Sioli *Metropoli e natura sulle frontiere americane*, Franco Angeli, Milano, 2003

² È pur vero che Greci e Romani si ponevano il problema dell'auto-limitazione dell'agire umano nei confronti della *Natura insidians*: anche la navigazione in mare, specialmente se motivata per avidità di guadagno, poteva diventare metafora della violazione di leggi e limiti naturali cfr: D. Konstan, *Lucrezio e la psicologia epicurea*, Vita e Pensiero, Milano, 2007, pp. 53-54

³ H. Jonas, *Il principio di responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica* (1979), a cura di P. Portinaro, Einaudi, Torino, 1993, pp. 10 sgg.

fa della crescita, della produzione e dei consumi il parametro principale per descrivere la “salute” di un’economia.

È significativo che il tema della sostenibilità sia diventato così importante: prendere posizione sulla questione ambientale significa oramai esprimere un punto di vista, esplicito o implicito, sul ruolo dell’essere umano nella Natura, sull’idea di responsabilità, sull’etica e l’estetica, nonché sulla dimensione ecosistemica del vivere.

La ricerca ha sollecitato un ripensamento di quell’intreccio tra economia, politica, etica, urbanistica che già Aristotele aveva colto nelle prime pagine della sua *Politica* e nell’*Etica Nicomachea*.

Il primo obiettivo sarà quindi quello di provare a destrutturare il concetto di sostenibilità, a partire proprio dai molteplici immaginari collettivi che oggi hanno fatto perdere il senso originario del termine, per poi provare a formulare un nuovo significato che si collochi all’interno del pensiero epistemologico della complessità.

Nell’immaginario diffuso, a parere di chi scrive, si può celare una concezione sbagliata che inizia proprio dal rapporto uomo-Natura. Non è un caso che per “politiche sostenibili” si intendano in genere quegli atti umani che sono sostenibili da parte degli ecosistemi sui quali incidono.

Con tale approccio si afferma una sostanziale dicotomia tra la nostra specie vivente e l’ambiente, inteso nel senso sottolineato da Von Uexkull di “Umwelt”⁴, ovvero quello che è intorno a noi.

Il rapporto Uomo-Natura è quindi visto come una relazione a senso unico; fra noi esseri umani e “l’altro da noi” che siamo chiamati a rispettare in quanto tale e non necessariamente in quanto determinante per la nostra stessa vita⁵.

Ne deriva, quindi, per il senso comune, una visione di sostenibilità che affida alla volontà della società umana la conservazione della Terra o, ancor peggio, il semplice mantenimento delle sue caratteristiche estetiche.

Nell’immaginario comune esiste anche un’altra visione della relazione uomo-Natura, come rapporto tra soggetto e oggetto in cui il secondo non ha alcuna influenza sul primo, ma può essere da questo manipolato per il bene e il male. Questo scenario introduce almeno due gravi errori concettuali.

⁴ J. Von Uexkull, *L’immortale spirito della natura*, trad.it. A.M. Cottrau, Laterza, Bari, 1947

⁵ Si fa riferimento ai filosofi che hanno fatto dell’alterità il loro campo di studi e ricerche. Ad es. Levinas, Ricoeur.

Per prima cosa, infatti, tale tesi avvalorata ciò che generalmente viene chiamato utopia meccanica che prevede un'improbabile onnipotenza dell'essere umano e la capacità di modellare il mondo come se si trattasse di un'immensa macchina da modificare secondo i propri progetti.

Tale concezione deriva da una "macchinizzazione" della vita, una deviazione concettuale che non prevede alcun feed back o retroazione sulle azioni che vengono compiute sul pianeta.

L' "utopia meccanica" ha indotto a credere che si possa modificare il mondo come una grande macchina da costruire secondo un progetto collettivo umano.

In realtà, la rivoluzione, anche epistemologica, della fisica, della biologia e, più in generale di tutte le scienze dure, avvenuta nell'ultimo secolo, ha dimostrato, in modo inconfutabile, che i sistemi meccanici e i sistemi naturali hanno delle caratteristiche molto differenti.

Le macchine, infatti, sono costruite secondo un unico progetto, elaborato e realizzato da esseri umani, sono inoltre strutturate in parti indipendenti, staccate dal sistema più ampio di cui fanno parte. Si presentano, sin dall'inizio, in modo prevedibile e immutabile nel tempo. La macchina può solo degradarsi con il tempo.

I sistemi naturali sono, invece, interconnessi e non solo nel senso che gli elementi costitutivi sono tra loro collegati, imprevedibili e interconnessi. Ogni azione umana, quindi, posta in un punto del sistema comporta cambiamenti non limitati e circoscritti in esso, ma che si estendono e interessano settori di ampiezza variabile del sistema nel suo complesso e sono, per loro natura, non controllabili.

Se quindi si trasforma una porzione di Natura, secondo un progetto prestabilito, tale trasformazione porterà delle conseguenze non prevedibili, anche negative.

In tale quadro le discipline biologiche, ecologiche, geologiche convergono verso un'idea unitaria e integrata del pianeta Terra quale totalità intessuta dalle interazioni, dalle retroazioni e dai conflitti dei tanti sistemi, viventi e non, che la compongono.

La riscoperta del pianeta ci fa comprendere che tutte le azioni, anche economiche e sociali degli esseri umani, influiscono sul suo stato di salute.

Per ricostruire una definizione adeguata, transdisciplinare e complessa di sostenibilità, crediamo sia opportuno riprendere la definizione di ecologia che ci è stata data da Edgar Morin quale prima «scienza nuova»⁶, la prima scienza, secondo il

⁶ E. Morin, *Introduzione al pensiero complesso*, Sperling e Kupfer, Milano, 1993 cit, p.83. Morin prese in prestito da Vico tale definizione per identificare un arricchimento del concetto di scienza come «sforzo di

filosofo, in grado di affrontare il problema tra vita e morte, tra scienza e coscienza, tra umanità e Natura, al di fuori del pensiero semplificato che, come si è cercato di illustrare sino ad ora, è esistito per molti anni. L'ecologia così definita è in grado di far comunicare Natura e cultura, di far sorgere i problemi fondamentali relativi alla vita della Natura stessa e delle società umane.

Un primo passaggio, quindi, necessario per inquadrare in questa prospettiva il legame tra gli esseri viventi si ottiene attraverso il recupero del soggetto che, nella prospettiva cartesiana, fonda la sua esistenza nel fatto che pensa e quindi assume su di sé il principio e il fondamento della sua stessa esistenza.

In questa prospettiva è diventato base di ogni discorso e dialogo con la Natura.

È però nell'alterità, intesa come irruzione dell'altro sulla scena della propria esistenza, che il soggetto entra in crisi e tende ad ipercentrarsi, attraverso un eccesso identitario.

La nuova idea di sostenibilità si muove, invece, dalla necessaria consapevolezza circa la dipendenza dell'essere umano dal proprio ambiente.

Tale dipendenza, negli ultimi anni, si è sostanziata soprattutto in una dipendenza dagli spazi e in particolar modo, secondo quanto si mostrerà nei capitoli successivi, dagli spazi urbani.

La visione meccanica e semplificata della Natura ha influenzato anche la pianificazione urbana, che per anni ha ricondotto la città ad una macchina costruita attraverso un gran numero di parti, suddivisa in sottosistemi progettati e dislocati secondo un unico disegno elaborato dall'architetto.

1.2. La città “macchina”

La città, in questa visione, risponde «alla logica della catena di montaggio, in cui i pezzi di città sono concatenati da quel sistema di comunicazione che è la rete stradale, attrezzata per la circolazione di un altro prodotto dell'era industriale: l'automobile»⁷. (Alberti M., Solera G., Tsetsi V., 1994).

trasformazione per modificare ciò che sembrava costituire alcuni imperativi intangibili del concetto di scienza, a cominciare dall'ineluttabilità, dal frazionamento teorico e dalla parcellizzazione disciplinare»
⁷ M. Alberti, G. Solera, V. Tsetsi, *La città sostenibile*, Franco Angeli, 1994, Milano.

Un esempio paradigmatico di questa visione è rappresentato dall'opera di uno dei più importanti architetti-urbanisti contemporanei: Le Corbusier. La sua *Maison Citrohan* contiene la concezione della città come macchina: costituisce, infatti, un prototipo di casa riproducibile con le tecniche di industriali. La nuova città fondata sul mito dell'automobile (quando questa non era ancora diffusa a livello di massa) è esposta nel progetto per la *Ville contemporaine pour trois millions d'habitants*, realizzato tra gli anni 1921 e 1922. Questa città nuova è incentrata su un impianto viario nazionale, adeguato alle nuove esigenze di traffico automobilistico, un centro commerciale e direzionale e su residenze rigidamente separate; è scandita da due grandi arterie tra loro ortogonali e da una rete di strade disposte a 45°. Intorno all'area direzionale si sviluppavano gli *immeuble villas*, sistemi edilizi a 12 piani.

Un progetto analogo viene sviluppato, sempre da Le Corbusier, tra il 1930 e il 1934, per la città di Algeri: la proposta è quella di una grande autostrada, sospesa dal suolo ad un'altezza variabile tra i 40 e i 60 metri, sostenuta da una struttura residenziale.

A tal proposito Magnaghi (1992) scrive:

«L'organizzazione del lavoro si fa, nella città, organizzazione scientifica della società e del territorio; dove per scientifica si intende un'organizzazione del territorio ridotto alla sua astrazione di luogo geometrico euclideo le cui figure sono ritenute perfettamente riproducibili e trasferibili da un luogo all'altro secondo leggi universali; questa astrazione appiattisce il territorio riproducendolo a mero supporto del ciclo lineare di produzione e riproduzione del capitale»⁸ (p. 52).

Il disegno della città in zone urbanistiche omogenee, la delimitazione rigidamente fisica del centro storico, il tracciato di confini artificiali, di identificazione di parti urbane differenti, la separazione delle funzioni urbane e la ricerca di una loro integrazione fisica hanno contribuito a creare l'immagine della città moderna.

Con la nascita della città industriale, prima, e nel secondo dopoguerra, poi, con l'espansione della mobilità, il maggior trasferimento di persone e il trasposto di merci, la crescita illimitata ha subito, infatti, una brusca accelerazione.

Secondo quanto afferma un recente rapporto della European Environment Agency (Agenzia Europea dell'Ambiente), «il territorio europeo ha subito, a partire dal

⁸ A. Magnaghi, *Per una trasformazione ecologica degli insediamenti*, Franco Angeli, 1992, Milano

secondo dopoguerra, un fenomeno urbanistico-demografico che nella sua prima espressione storica «era associato alla rapida espansione verso l'esterno e alla bassa densità delle città degli Stati Uniti, originatasi nella fase iniziale del XX secolo»⁹.

Tale fenomeno, che ha preso il nome di *sprawl*, ha ottenuto una definizione precisa da parte dell'EEA che descrive con queste parole:

«il modello fisico di espansione a bassa densità di grandi aree urbane, in condizioni di sotto-mercato, soprattutto nelle aree agricole circostanti. Lo *sprawl* è la forma avanzata della crescita urbana e implica un basso controllo nella pianificazione della suddivisione dei terreni. Lo sviluppo è irregolare, sparso e allungato, con una tendenza alla discontinuità.

Scavalca aree lasciando enclaves agricole. Tali città sono l'opposto delle città compatte, piene di spazi vuoti che indicano le conseguenze di una crescita incontrollata»¹⁰

Se storicamente l'espansione del tessuto urbano europeo è sempre stato legata all'aumento della popolazione, che ne costituiva la causa determinante, i dati in possesso dell'EEA mostrano che «dalla metà degli anni cinquanta del XX secolo, le città europee si sono espanse in media del 78%, mentre la popolazione è cresciuta del 40%, determinando così forti conseguenze sullo spazio consumato per persona, che negli ultimi cinquant'anni è più che raddoppiato».

Se si passa ad indagare quali siano i fattori che hanno contribuito e contribuiscono a determinare questo scenario, il rapporto dell'EEA individua molteplici elementi che concorrono a tale fenomeno.

Se in una scala macro economica lo *sprawl* è uno degli aspetti, insieme degli effetti concomitanti alla globalizzazione e all'integrazione europea – tanto che dal rapporto EEA emerge come «i più visibili impatti dell'espansione urbana sono in paesi o regioni con alta densità di popolazione e attività economica – o in rapida crescita economica – vi sono, ad un livello micro economico e sociale, altrettanti fattori che sono strettamente legati allo *sprawl*»¹¹.

⁹ «All available evidence demonstrates conclusively that urban sprawl has accompanied the growth of urban areas across Europe over the past 50 years». European Environment Agency, report 10/2006. *Urban sprawl in Europe The Ignored Challenge*, Copenhagen, 2006, p.9.

¹⁰ *Ibidem*, p. 5.

¹¹ *Ibidem*, p. 12.

Per queste ragioni, lo sprawl suburbano viene da lungo tempo sottoposto a critiche dagli studiosi di discipline territoriali, di tutto il mondo.

1.3. Uso dello spazio e relazioni sociali

Dal punto di vista psicologico si ritiene che danneggi gli aspetti comunitari, impedendo lo sviluppo dei rapporti più stretti tra gli abitanti di aree suburbane che trascorrono sempre più tempo negli spostamenti per lavoro, subendo il modello di vita delle lottizzazioni, poco dotate di strutture civiche e che non offrono stimoli culturali.

Queste zone, infatti, si caratterizzano per le grandi dimensioni sulle quali sorgono le case e altri modi estensivi di sfruttamento dello spazio, come campi da golf, parchi industriali o terziari, grossi complessi commerciali.

I quartieri della città dispersa notoriamente segregano la residenza da tutti gli altri aspetti dell'abitare. I più esterni nelle fasce metropolitane, noti come esurbi, sono considerate "zone letto", dove si può esclusivamente risiedere e i loro abitanti si spostano per lavoro o verso gli altri suburbi di fascia più interne, ovvero prossimi alla città centrale.

Questi esurbi distano parecchio dai luoghi in cui i residenti svolgono la propria attività lavorativa con spostamenti di 30-60 minuti e oltre.

In questa prospettiva, l'esurbio rafforza la segregazione razziale ed economica delle città, con le famiglie di ceto medio e medio superiore che si trasferiscono dai suburbi di fascia più interna, dove si sta verificando una certa integrazione razziale, verso suburbi esterni, caratterizzati da maggiore sprawl.

Dal punto di vista sociologico, recenti ricerche su dati empirici indicano come i quartieri della città dispersa abbiano effetti negativi sulla collettività raramente discussi dalla politica sia a livello nazionale sia locale.

Se contro ogni riduttivismo si è disposti a considerare il territorio qualcosa di più ricco e complesso rispetto ad uno spazio diviso «tra una soglia minima (spazio vitale) e una massima (spazio difendibile)»¹² (Gambino, 1997, pag. 67), è allora possibile affermare che il processo di trasformazione che la città sta attraversando coincide con

¹² R. Gambino, *Conservare-innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, UTET, 1997, Roma.

una profonda crisi della territorialità contemporanea, a cui concorrono, secondo l'analisi condotta da Gambino, due fattori principali: la perdita di confini e la perdita del centro.

Ad essere entrato in crisi è dunque il rapporto tra centro e periferie. Laddove tra essi sussisteva un rapporto netto, definito in primo luogo territorialmente, che assegnava al primo, non solo la funzione politico-amministrativa, ma anche quella aggregativa, di incontro e di scambio, e alle seconde il profilo di sue propaggini naturali; da diversi anni a questa parte si assiste ad una trasformazione senza precedenti: il centro è sempre più decentrato e diffuso e le periferie si mescolano in un tessuto urbano privo di fisionomia. Scrive Scandurra (2007):

«La città contemporanea appare ora come una città di flussi senza luoghi, un divenire continuo, una città che non ha confini e che ha dissolto le proprie forme spaziali di organizzazione, una città senza centro e senza periferia sterminata che si fa città, dove l'omogeneità del moderno è sostituita dalle differenze che producono sette separate e incomunicabili»¹³ (pag 15)

L'allentarsi e la progressiva perdita del legame vitale che univa il centro alle sue periferie determinano scenari inediti, con conseguenze talvolta molto pesanti sulla popolazione urbana: da un lato il centro, tradizionalmente fulcro dello sviluppo e motore della crescita, cuore pulsante della città, si trova ad essere abbandonato verso periferie in cui lo spessore della dimensione abitativa, in cui l'uomo trovava dimora e casa, è stato schiacciato e reso funzionale alla propulsione di una forza commerciale sempre più onnipresente; dall'altro lato e nello stesso tempo l'espansione di quella che prima era la città verso periferie nuove, senza storia né colore, ha determinato la creazione di ghetti dorati, sicuri ed efficienti, o ghetti volontari, protetti da telecamere e sbarre, o, infine, ghetti obbligatori, come sono la maggior parte delle periferie, anche italiane, abbandonate ad un profondo degrado.

La città-macchina, insomma, entra in crisi prima ancora che nei suoi fondamenti epistemologici, di fronte all'evidenza dei guasti sociali e ambientali e pone l'esigenza di un nuovo approccio di tipo sistemico.

Il maggior divulgatore della prassi sistemica ai problemi di interpretazione e pianificazione del territorio è J.B. McLoughlin che nella sua opera, *Urban and Regional*

¹³ E. Scandurra, *Un paese ci vuole. Ripartire dai luoghi*. Città Aperta, Roma, 2007.

Planning (1969), riprende la teoria sistemica sviluppata da Von Bertalanffy e tenta di applicarne i principi alla pianificazione del territorio.

1.5. Territorio e teoria sistemica

Secondo McLoughlin, le parti che costituiscono il sistema sono le attività umane persistenti all'interno della città, come le abitazioni, i luoghi della produzione e del consumo, ecc. e le connessioni tra queste parti sono costituite da collegamenti (come ad esempio i trasporti) e, più in generale, da tutte le forme di comunicazione umana (flussi telefonici, informazioni, posta, radio).

Tra gli anni '60 e '70 del '900, il trasferimento del concetto di sistema alle discipline territoriali è fecondo. La pubblicazione del libro di McLoughlin che in Italia avviene nel 1969 segna il passaggio da una concezione di città-macchina ad una concezione di città come sistema. L'immagine della città come processo lineare viene quindi sostituita da quella di sistema caratterizzato da conflittualità, sinergie, contrasti, evoluzioni.

Tale interpretazione sistemica risente certamente ancora di una visione antropocentrica che si estende, in generale, alla pianificazione urbana; è pur vero, però, che introduce, all'interno della disciplina un'idea di perturbazione che è in grado di modificare l'intero sistema e/o le singole parti di esso e il sistema perturbato si assesterà su nuove configurazioni, più stabili, ma non prevedibili a priori.

Quando si parla oggi di recupero delle periferie, di avvicinarle al centro delle città studiando nuovi collegamenti urbani, tali atteggiamenti non fanno invece altro che inseguire un disegno della città, nato con criteri deterministici che assegnano alle singole parti funzioni e ruoli estremamente indipendenti, all'interno di una visione della realtà che può essere scomposta in fenomeni, o fatti elementari, analizzabili separatamente.

Gli aspetti sopra evidenziati sollevano preoccupazioni per la caduta del capitale sociale e per le conseguenze sulla costruzione di legami sociali, regole e rapporti di fiducia, essenziali per la vita comune.

È questo uno dei tanti nodi che si cercherà di sviluppare affrontando il tema della sostenibilità urbana perché, in questa prospettiva, la sostenibilità urbana recupera quella dimensione di legame con il proprio ambiente, che si è cercato di illustrare

precedentemente e che si allarga alle relazioni con l'altro, alle forme di mutualità urbana e, più in generale, al tema dello spazio pubblico che rischia di perdere oggi, la sua naturale dimensione urbana.

La letteratura sociologica e politologica si è, infatti, posta più volte il problema di studiare lo spazio pubblico: dai teorici della modernità urbana quali Benjamin, Simmel, Mumford, Lefebvre e Jacobs a quelli che Amin (2008) definisce “visionari urbani” come Sennett e Zukin; tutti sostengono una forte correlazione tra gli spazi pubblici urbani e la cittadinanza. Questi spazi, se bene governati, incoraggiano il rispetto per i beni comuni e le relazioni all'interno delle città.

In realtà l'applicazione del concetto di capitale sociale alla città può essere fatta risalire a Jane Jacobs che in *Vita e morte delle grandi città* (2000) ha notato come molte innovazioni si siano realizzate nelle grandi città in ragione dell'importanza che queste assumono per l'interazione umana.

L'attenzione della Jacobs è rivolta al tessuto urbano che permette l'interazione: vicinato, piccola scala, diversificazione degli spazi urbani e di contro la massificazione e lo sviluppo urbanistico su grande scala.

Questi spazi urbani accumulano una capacità cooperativa che si riflette anche in funzioni latenti di sorveglianza sociale e sicurezza.

Il sociologo americano James Coleman, nel suo discorso presidenziale all'Associazione americana di sociologia, aveva però seguito una prospettiva diversa.

Il capitale sociale, a suo avviso, non risiedeva tanto nelle istituzioni sociali tradizionali (la famiglia, le reti parentali, il vicinato), quanto nelle organizzazioni formali. Si tratta delle istituzioni quali l'università, le imprese, le associazioni, le reti dell'innovazione. Tali organizzazioni, secondo il sociologo, possono ricostruire e sviluppare relazioni di fiducia e di integrazione. Si tratta, quindi, di un capitale sociale strettamente legato alla società civile, prodotto da essa.

Anche gli spazi prodotti dalla società civile possono dunque trasformarsi in spazi urbani sostenibili? In che modo?

Oggi gli esperti concordano su che cosa significhi edificio sostenibile: efficienza energetica e produzione di energia da fonti rinnovabili sono concetti acquisiti e le normative iniziano a farli propri.

Anche la comunità economica, quando sviluppa scenari per uscire dalla crisi, conviene sul fatto che la sostenibilità sia un'opportunità da seguire, anche se spesso la tratta come un brand, per svuotare la parola del suo vero significato.

Qual è il vero significato di “città sostenibile”? o, ancor meglio, di “territorio sostenibile”?

Gli aspetti energetico-ambientali possono essere descritti e raccontati in modo autonomo rispetto all’interazione sociale, a cui si è accennato, necessaria per divenire fattori della “sostenibilità e complessità” sociale?

È sufficiente dire che una città è sostenibile quando lo sono tutte le sue componenti? Edifici, mobilità, spazi pubblici, gestione dei rifiuti, produzione di energia, emissioni per il clima, ecc?

È possibile limitarsi a parlare di “new town”?

Con questo lavoro si cercherà, dunque, di proporre punti di vista umanistici oltre che tecnici, in modo da stimolare pensieri “lateral” e diversi possibili percorsi da intraprendere.

Capitolo 2

Le principali proposte alternative a partire dalla storia urbana

2.1. “Ecologia” della città

L’ecologia della città, riferita alle relazioni del tessuto urbano con le strutture del verde esterno ed interno ad esso, conduce ad una revisione di larga veduta, già sostanziata in diverse esperienze, della città come «organismo vivente»¹⁴. In tale prospettiva, la dimensione urbana ha assunto una forma reticolare in grado di esprimere un modello di città ecologica in cui la multifunzionalità degli spazi gioca un ruolo cruciale.

Si pensi, per esempio, alle greenways che possono rappresentare, contemporaneamente, vettori per lo smaltimento dei rifiuti, spazi ricreativi ed ecosistemi fondamentali per l’aumento di un cospicuo numero di specie faunistiche e vegetazionali.

Un’esemplificazione analoga è data dai cosiddetti vuoti urbani nei quali, solamente con un lavoro progettuale organizzato, si riescono ad ottenere spazi di arredo urbano ma soprattutto polmoni verdi per l’assorbimento dell’anidride carbonica, nonché possibilità per lo smistamento della mobilità ciclo-pedonale e permeabilità ecologiche per le specie viventi che si trovano all’interno e all’esterno della città.

Nello specifico, l’affermarsi del concetto di «sistema del verde»¹⁵ può essere fatto risalire alla metà dell’800 quando al parco come occasione di ulteriore abbellimento dei quartieri privilegiati o di parziale rimedio alle scarse condizioni

¹⁴ E. Tiezzi, R. Pulselli, *Città fuori dal caos. La sostenibilità dei sistemi urbani*, Donzelli, Roma 2009.

¹⁵ AA.VV., *La natura nella città. Il sistema del verde urbano e perturbano*, Franco Angeli, 2005, Milano.

igienico-sanitarie si sostituisce l'idea di verde urbano come parte integrante delle città in rapida espansione.

Questa nuova concezione si concretizza, per la prima volta, a Parigi, a partire dal 1854, anno in cui l'ingegnere Adolphe Alphand venne posto alla guida del *Promenades et Plantations de Paris*. I problemi igienici, estetici, di ordine pubblico e di trasporto, che affliggevano Parigi poco prima dell'ascesa al trono di Napoleone III, furono affrontati, per la prima volta, in modo coordinato e in buona parte risolti grazie alla realizzazione di un sistema reticolare diffuso fondato sullo sviluppo di un sistema di infrastrutture per la mobilità e fognarie unitamente ad un sistema del verde.

Questi tre aspetti, integrandosi tra loro, portarono ad innovazioni concettuali quali l'idea di verde pubblico, come parte integrante della più generale nozione di spazio pubblico ossia di un luogo che, proprio in quanto di uso collettivo, doveva essere caratterizzato da un disegno unitario e razionale, emblematico della nuova era dei lumi, forte dei notevoli progressi della scienza e della tecnica: «idea di verde come attrezzatura urbana, ossia di uno spazio ricreativo cui si provvedeva per una precisa volontà politica e dell'idea di verde pianificato, volto a soddisfare l'intera gamma dei vecchi e nuovi bisogni dei cittadini (boulevard, square, parco urbano e parco perturbano)»¹⁶.

Si trattava, dunque, di una costruzione di verde urbano sostenuta dall'efficienza municipale e improntata ad una forte matrice logica in grado di creare spazi logici, luminosi e attrezzati rigorosamente.

Già alla fine dell'800, iniziarono a prefigurarsi, in due distinte aree geografiche e culturali, le direzioni verso cui indirizzare le esperienze in merito al verde urbano ed extraurbano. La riflessione ricadeva su un'idea di spazio verde da un lato quale insieme di spazi aperti, in grado di circondare, come una cintura, l'area urbana mediando così il passaggio da una situazione di urbanità ad una di ruralità e dall'altro come sistema di connessioni lineari che attraversassero il tessuto urbano della città, portandovi aspetti naturali.

Durante la seconda metà dell'Ottocento, le città iniziarono a incrementare notevolmente la popolazione e, come osserva A.F. Weber, «le città più grandi crebbero più rapidamente di quelle piccole e lo sviluppo urbano era essenzialmente sviluppo delle

¹⁶ S. Arnolfi, A. Filpa, "L'ambiente nel piano comunale. Guida all'eco-management nel PRG", *Il Sole 24 Ore*, Milano, 2000, pp.161-182.

grandi città»¹⁷. Tale incremento era dovuto in larga parte ai flussi migratori, che in quegli anni era in forte aumento. Tra il 1841 e il 1881 due milioni di persone lasciarono l'Europa ogni decennio in direzione degli Stati Uniti. Nel periodo 1881-1890 il loro numero era aumentato fino a 4.700.000 per calare a 3.600.000, nel decennio successivo, e salire poi a 8.100.000 nei primi dieci anni del Novecento.

Fu grazie a migrazioni di questo genere, scrive Emrys Jones, che «il contadino irlandese divenne un operaio londinese e i loro compagni italiani e polacchi divennero manovali a New York o ferrovieri a Chicago»¹⁸.

Londra era arrivata a controllare le risorse di tutta la Gran Bretagna ed era il perno dell'Europa, modellava tutta l'economia e governava i traffici dell'impero. La ricchezza dell'Inghilterra si basava sul cotone, sul carbone, sul ferro che potevano contare su un mercato mondiale.

L'agricoltura, trasformata da due secoli di innovazioni, produceva con meno addetti e i suoi profitti erano assorbiti dall'industria e dalla città.

L'aumento della prosperità, però, non era ripartito in modo equo e anche agli occhi degli scrittori romantici si profilava un sentimento anti-urbano destinato a crescere e ad essere condiviso da molti: «l'inferno è una città proprio come Londra».

Londra rappresentava, infatti, una concentrazione senza precedenti per commercio, industrie, ricchezza, amministrazione, gente e le persone arrivavano, in primo luogo, dalle campagne vicine e lontane. L'affollamento degli immigrati negli slums e negli stabili fatiscenti di un centro cittadino, già in fase di decadenza, spinse gli esponenti di ceto medio borghese a muoversi verso i più salubri sobborghi di Londra.

Questa espansione suburbana aveva una caratteristica peculiare che sarebbe valsa a Londra la qualifica di *città unica* (Rasmussen).

La gente lasciava la città ma non fino al punto da rimanerne fuori: l'espansione di Londra corrispondeva alla diffusione crescente di case isolate o semi-isolate. Questo era possibile dallo sviluppo delle ferrovie suburbane dapprima utilizzate dai *colletti bianchi*, la forza lavoro impiegatizia ma poi anche dai *colletti blu*, la classe operaia, quando, a partire dal 1860 si diffusero i biglietti economici per i lavoratori pendolari.

In ultimo, l'energia elettrica portò alla costruzione di una rete urbana di trasporti pubblici che collegavano le diverse parti della città.

¹⁷ E. Jones, *Metropoli*, Donzelli, Roma 1993.

¹⁸ E. Jones, *Metropoli*, Donzelli, Roma 1993.

Alla fine del XIX secolo in Inghilterra nasceva il movimento delle città giardino, da cui ha origine la cintura verde come fascia agricola di contenimento della città, un'idea che nel secolo successivo assumerà un peso determinante grazie all'esperienza della *Green Belt* londinese alla quale devono molto i progetti europei contemporanei.

Negli Stati Uniti, invece, il movimento si sviluppa a partire da Frederick Law Olmsted che, attraverso un approccio reticolare, vedeva l'insieme di parchi e aree verdi collegate da parkways; espressione progettuale alla quale possono essere ricondotte le esperienze attuali di greenway.

Se la sperimentazione inglese è importante per il coinvolgimento del paesaggio rurale nella dimensione urbana; quella statunitense è interessante non solo per avere introdotto una nuova visione, sistemica, degli spazi aperti in città, ma anche per l'idea di un collegamento verde lungo le principali vie urbane ed extraurbane tra le diverse tipologie di parco pubblico.

Entrambe le esperienze si sono poste come obiettivo la risoluzione della dicotomia città e campagna; in particolare, sanare il conflitto tra urbanità e ruralità è stata la missione di Howard che ha cercato anche di creare comunità ideali all'interno delle quali i benefici della città e della campagna potessero essere soddisfatti.

Negli studi di Olmsted, invece, non era prevista una contrapposizione tra i due sistemi: le comunità residenziali suburbane che aveva progettato, come ad esempio Riverside, vicino a Chicago, costituivano l'estensione dell'area urbana nella campagna, così come i parchi potevano rappresentare la modalità con cui l'ambiente naturale penetrava nella città.

2.2. Cinture verdi come pratiche di mediazione tra spazio urbano e spazio rurale: il modello inglese

Nel 1898, Ebenezer Howard, che per primo ha coniato il termine di Green Belt, ovvero cintura verde, pubblicava a Londra un testo dal titolo *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform*¹⁹. Nel libro l'autore alludeva ad una riforma sociale ed economica che si sarebbe dovuta realizzare con la trasformazione delle condizioni di vita nelle città. Il libro, però, non riscosse immediatamente l'attenzione del pubblico e dopo pochi

¹⁹ Negli stessi anni Ebenezer Howard fonda l'Associazione delle Città Giardino.

anni, nel 1902, Howard decise di ristampare il volume con qualche cambiamento e un titolo diverso: *Garden Cities of Tomorrow*²⁰. Questa nuova edizione ebbe molto successo e divenne uno dei testi più letti e tradotti all'interno della cultura urbanistica. Lo scopo delle riflessioni di Howard era quello di limitare la crescita delle città al fine di ridurre il loro affollamento, migliorarne le condizioni edilizie e sanitarie. Tale obiettivo era perseguito bloccando lo sviluppo periferico delle città maggiori e trasferendolo in una corona di città giardino di dimensioni limitate, separate tra loro dalla città centrale grazie a cinture verdi di terreno agricolo. Howard pensava soprattutto a Londra, che già allora aveva raggiunto due milioni di abitanti; ma il modello era riproponibile per qualunque grande città che conoscesse un forte sviluppo di attività e di popolazione. Le soluzioni proposte da Howard si collocavano a cavallo tra la progettazione urbanistica, la sociologia urbana, l'economia e l'agricoltura. Per esempio, alcune politiche per affrontare la questione urbana furono: la diminuzione della pressione demografica sulle grandi città, la riforma fondiaria per diminuire il costo del suolo urbano e facilitare la soluzione del problema della casa, la costruzione di comunità di dimensioni controllate e tendenzialmente equilibrate nel rapporto tra residenza e posti di lavoro. L'aspetto interessante è che Howard non era né un urbanista né uno specialista esperto del settore e nemmeno si considerava tale, il suo lavoro era quello di stenografo parlamentare; ma nel tempo libero era un attivista sociale e un inventore.

Lo schema urbanistico di riferimento era particolarmente influenzato dal disegno di Londra proposto da John Claudius Loudon in cui fasce di verde si alternavano a nuove espansioni:

«ogni volta che una cittadina sta per estendersi oltre un diametro di mezzo miglio, riteniamo che si dovrebbe individuare un'area di respirazione da lasciare in edificata a vantaggio della salute della parte più povera degli abitanti»²¹

L'idea di Howard era di finanziare la costruzione e il funzionamento della città utilizzando la rendita fondiaria urbana. Una società cooperativa avrebbe dovuto comprare a prezzo agricolo i terreni necessari alla formazione della città, urbanizzarli e

²⁰ Paola di Biagi, *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2009.

²¹ John Claudius Loudon, "Hints for Breathing Places for Metropolis, and for Country Towns and Villages on fixed Principles", in *Gardener's Magazines*, vol. V, 1829, pag.489.

utilizzare la differenza di valore tra il prezzo agricolo e quello dell'area fabbricabile per finanziare la costruzione delle infrastrutture e la fornitura di servizi collettivi. La città non avrebbe venduto le aree fabbricabili, ma le avrebbe cedute ai residenti a un affitto sufficiente per ripagare costi e investimenti di gestione. In questo modo i valori aggiunti della crescita urbana sarebbero stati completamente recuperati dalla comunità che si sarebbe autofinanziata con gli affitti e le piccole imposte comunali. Per gli investitori che avevano procurato i capitali necessari, Howard prevedeva solo una modesta remunerazione del capitale investito. Nella pratica, però, le cose andarono diversamente. Howard, infatti, fu estromesso dalla gestione della compagnia nata per la costruzione di Letchworth, la prima città giardino, perché gli azionisti capirono che era privo di qualunque capacità amministrativa e la compagnia si comportò come una qualunque società immobiliare. Inoltre, l'idea di una cooperativa che avesse in gestione la città fu abbandonata del tutto. È stato osservato²² come l'esperienza delle città giardino non sia stata diversa da quella delle città costruite negli Usa per le classi medie e amministrata da società come un grande condominio; per esempio Celebration o Seaside.

Gli aspetti economici e di capitale che Howard non tenne in conto limitarono la sua azione e riuscì a realizzare solo due città giardino: Letchworth e Welwyn, destinate anch'esse ad essere assorbite dalla grande macro-regione londinese.

Il modello di Howard era fondato su tre anelli concentrici: servizi, residenza e lavoro che suggerivano una prima gerarchia, dal centro verso la periferia; sebbene tale gerarchia fosse attenuata dai quartieri che, in modo radiale, si muovevano dalla periferia fino al giardino centrale.

I quartieri erano riuniti in un unico sistema residenziale, definito dalla Grand Avenue, e costituivano un contrappeso funzionale e simbolico al parco centrale.

Il modello di Howard, secondo Luigi Mazza²³, è

«sistemico, continuo, estensivo ed equilibrato. Un modello sistemico, costruito a partire da moduli (il quartiere residenziale, le aree centrali dei servizi, il parco, le aree verdi, le aree industriali, la rete di mobilità su gomma) che si ricompongono in un sistema unitario di parti di città a formare la città giardino e di città giardino che a

²² R.E. Knack, "Stock Plans", in *Journal of American Planning Association*, 2000.

T. Banerjee "The Future of Public Space. Beyond Invented Street and Reinvented Places", in *Journal of American Planning Association*, 2001, 67.

²³ Luigi Mazza, "Garden Cities of Tomorrow, 1902. Una lettura tecnica", in *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2007 pp 26-27.

loro volta costituiscono sistemi regionali reticolari. Un modello continuo ed estensivo dal locale al globale, che copre tutto il territorio pianificabile. Un modello equilibrato che definisce nello spazio i rapporti demografici, economici e sociali secondo quantità e moduli preordinati e rifiuta ed espelle le dinamiche che potrebbero modificarli».

Il tentativo di Howard di costruire una città sociale si traduceva nella promozione di un sistema continuamente in equilibrio perché costituito da componenti complementari e cooperative; la sua idea di cintura verde doveva essere intesa nella prospettiva di una città sociale cellulare: una serie di piccole comunità, di massimo sessantamila persone, separate da cinture strette di aperta campagna che fondavano uno spazio verde.

La cittadina sopraccitata di Letchworth, fondata nel 1909, costituì la prima acquisizione pubblica con un'area verde di oltre cinquecento ettari acquistata dalla Letchworth Garden City Corporation al fine di formare un background verde e di promuovere la produzione di prodotti agricoli per la città.

Questa fascia fu poi incrementata negli anni Settanta del secolo scorso e rappresentò il principale strumento di controllo per l'espansione urbana, la garanzia della preservazione del paesaggio rurale e la funzione di zona filtro. Si può, quindi, considerare l'origine delle esperienze moderne di cinture verdi.

Il modello organizzativo di Howard trae spunto da una considerazione comportamentistica: l'uomo è come soggetto a due calamite, la città, che lo attirava con il miraggio della ricchezza, delle relazioni sociali, della cultura e la campagna che lo attirava come simbolo della salute e della grandezza della natura. Da questa prospettiva si deduce, secondo Howard,

«che la città e la campagna si devono sposare e da questa unione gioiosa nascerà una nuova speranza, una nuova vita, una nuova civiltà»²⁴.

Gli aspetti che non sono sempre ricordati nel modello howardiano di città giardino riguardano il settore agricolo. All'esterno della linea ferroviaria, infatti, si

²⁴ E. Howard, *Garden Cities of Tomorrow*, Swan, Sonnenschein and Company, London, 1902; trad. it. *La città giardino del futuro*, preceduto da L. Mumford, *L'idea della città giardino e la progettazione moderna*, Calderoni, Bologna, 1972

collocavano orti comuni, frutteti, pascoli per le mucche. Il piano prevedeva anche qualche azienda agricola, oltre a piccole unità all'interno delle quali poteva abitare una famiglia, sostenendosi sia con le produzioni esterne sia con quelle dei campi. Inoltre un mercato in città metteva in collegamento contadini e cittadini.

La rete ferroviaria, inserita nell'insediamento urbano, era in grado di rendere semplice e poco costoso il trasporto dei prodotti in eccesso verso molte altre destinazioni.

Tali aspetti agricoli non furono mai sviluppati appieno ma, sia negli Stati Uniti sia in Gran Bretagna, si continuarono a sperimentare modelli in grado di dare alle famiglie un accesso diretto alla produzione agricola di alimenti.

Come testimoniano gli scritti di alcuni storici dell'urbanistica²⁵, Howard dell'ambiente paleo-industriale urbano deteriorato rileva soprattutto i risvolti socio-psicologici assicurando sul piano tecnico solo che «la minaccia del fumo viene controllata efficacemente nella Garden City, poiché tutte le macchine vi sono azionate elettricamente» e che «i rifiuti delle città fossero utilizzati nelle zone agricole».

La Green Belt assume un ruolo cruciale nel secondo dopoguerra quando diventa fondamentale contrastare il massiccio inurbamento tipico di quegli anni.

Nel 1944, infatti, in occasione della redazione del Piano per la Grande Londra, da parte di Patrick Abercrombie, una fascia anulare di 8 km di aree agricole e boschive, viene resa non più edificabile.

La Green Belt si configura così come terzo anello di una serie concentrica che, a partire dal nucleo della città compatta, coincidente con il centro di Londra, procedeva con un secondo anello di suburbi per finire con la campagna più esterna (quarto anello) dove era prevista la realizzazione di città satelliti (new town)

2.3. I parchi urbani: il modello statunitense

Nel 1865, con la proposta di unire il College of California di Berkeley alla città di Oakland e alle colline vicine e sistemando a parco lineare la valle del Strawberry Creek, Frederick Law Olmsted presenta l'idea di parkway che espone tre anni dopo immaginando di integrare anche altri parchi.

²⁵ N. Manfredi, U. Cardarelli, *L'ecosistema urbano*, Edizioni Dedalo, Bari, 1985.

Lo stimolo nacque dall'osservazione di alcuni parchi europei quali Reagent's park a Londra, l'Under der Linden a Berlino e i boulevard francesi che considerava, però, un modello non riproducibile per le diverse funzionalità e la sua idea era la progettazione di un sistema di percorsi con funzioni differenti: per il traffico veicolare leggero, per il trasporto commerciale, per il passaggio pedonale, circondati da alberi in modo da estendere il parco fino all'interno del tessuto urbano²⁶.

Il suo interesse non era tanto indirizzato al progetto isolato di parco, ma alla continuità degli spazi pubblici: «se per ogni parco si sfrutteranno le caratteristiche del luogo e si terrà conto delle limitazioni che esse impongono, il risultato sarà molto più interessante e ben più prezioso di quanto lo sarebbe se si segue l'impostazione attuale che tende a considerare ogni parco, grande o piccolo, come una faccenda a sé, che non trae vantaggio dal rapporto con gli altri parchi e ad essi non conferisce alcun valore aggiunto»²⁷.

Frederick Olmsted propagava una visione del verde urbano estremamente attuale: coglieva contemporaneamente gli aspetti orticolurali, quelli igienico-sanitari e le relazioni economiche indotte intorno alle aree verdi. Scriveva infatti: «il nostro paese è entrato in una fase di sviluppo in cui il benessere dipende da comodità, sicurezza, ordine ed economia della vita delle grandi città. Esso non può prosperare indipendentemente da loro»²⁸.

L'attualità del discorso di Olmsted risiede anche nella ricerca continua di un equilibrio tra spazio pubblico e spazi privato.

Olmsted, infatti, cercò di affrontare tale questione apportandovi una cura estrema nella definizione delle aree di uso comune e delle aree ad uso privato. Tale attenzione mirava, da un lato, ad evitare che i proprietari dei singoli lotti intervenissero arbitrariamente secondo i propri desideri e dall'altro agiva con lo scopo di ricreare un ambiente che possedesse una vita comunitaria del tutto simile ad una piccola cittadini.

²⁶ F. Olmsted, Calvert Vaux, *Eighth Annual Report of the Commissioners of Prospect Park*, Brooklyn, Brooklyn (New York) January 1868, pag. 192, cit. in Christian Zapatka, "I parkways americani: origine ed evoluzione della strada parco", *Lotus International*, 56, 1987, pag. 100.

²⁷ La tipica struttura della parkway alberata era così formata: una carreggiata centrale per le carrozze e due passeggiate laterali pedonali che la separavano dalle due strade laterali per il traffico residenziale e due fasce perimetrali destinate a verde privato e spazi pubblici attrezzati.

²⁸ L.Girau., *Il parco urbano e il parco naturale contemporaneo. L'insegnamento di Frederick Law Olmsted*. Cuccu, Cagliari, 1988, p. 56.

Nella prospettiva di Olmsted, la cittadina di Riverside avrebbe dovuto sedimentare rapporti di vicinato sino a giungere ad una relazione intima ed un rapporto costante e all'inter-dipendenza tra le famiglie²⁹.

Infatti, l'Emerald Necklace, ovvero la collana verde intorno alla città di Boston, interessava diciannove municipalità e si configurava come un sistema continuo (park-system) di parchi, spazi verdi per il gioco, riserve naturali, "strade parco" (parkways) che mettevano in comunicazione il centro della città con i quartieri meridionali e il territorio non urbanizzato, conferendo così alla città una struttura urbanistica estremamente moderna, nonché una diffusa qualità ambientale.

La validità di questo modo di intendere il verde in città, o meglio gli insediamenti umani all'interno dell'ambiente naturale, risiedeva principalmente nello schema continuo, aperto e flessibile di spazi verdi differenziati; inoltre, la tutela per la salvaguardia ambientale contribuiva a dare identità alle comunità locali con risvolti significativi sia sul piano antropologico sia sociologico.

La lezione di Olmsted assunse molto presto la scala metropolitana regionale e si diffuse rapidamente nelle grandi città degli Stati Uniti andando a costituire la base del filone americano dell'American park Movement, fautore di uno sviluppo urbano calato all'interno delle realtà naturali.

In Gran Bretagna, nel frattempo, Patrick Geddes, biologo con formazione e studi in ambito socio-economico, elaborava una visione organica dell'insediamento umano che preludeva all'attuale sensibilità ecologista.

Nel 1925, infatti, pubblicava il volume *Città in evoluzione*, nel quale prefigurava un capovolgimento del rapporto città/campagna reso efficacemente, in termini diagrammatici, dal celebre schema del 1917, dove gli spazi connettivi di un sistema reticolare proiettato all'esterno, diventavano forme in positivo convergenti al centro.

Alla campagna era dunque affidato il ruolo attivo di condizionamento della città attraverso "cunei verdi" che si inserivano nell'abitato.

All'evoluzione della linea di ricerca tendente a incuneare il verde nella città compatta al fine di metterla in comunicazione con il territorio aperto, afferisce uno dei piani urbanistici più avanzati del secondo dopoguerra: il Finger Plan o *Piano delle cinque dita*, redatto nel 1947 per la città di Copenaghen.

²⁹ *Ibidem.*

Come per il piano della Grande Londra, si salvaguardava la presenza del verde diffuso attraverso l'accorpamento di spazi naturali di ampie dimensioni in grandi sistemi.

Ad analoghe configurazioni spaziali giunsero anche i progettisti delle new town inglesi, nelle quali i cunei di verdi stabilivano la continuità tra città e campagna, interrompendo le sequenze edificate.

In particolare nella new town di Harlow, pianificata da un gruppo di cui fanno parte gli architetti paesaggisti Sylvia Crowe e Bodfan Gruffydd adottava esplicitamente i tracciati delle strade e dei corsi d'acqua come assi lungo i quali il paesaggio agricolo fluiva fino al centro della città, integrato da un sistema capillare di percorsi pedonali.

Altro elemento importante è la scelta delle essenze arboree, selezionate e disposte in modo tale da annullare praticamente la differenza tra verde urbano ed extraurbano.

2.4. L'ambiente come strumento di riqualificazione sociale urbana

I primi reali accenni di strutturazione della dicotomia tra naturalismo e urbanesimo comparirono in Germania nella seconda metà dell'Ottocento, stimolati dal manifestarsi dei cattivi effetti collaterali dell'indiscriminato sfruttamento, anche economico, del territorio.

Si deve al biologo tedesco Ernest Haeckel, uno dei più importanti darwinisti europei, nel 1866, la definizione di ecologia come disciplina mirante a indagare le relazioni che si instaurano tra organismi viventi e il loro ambiente vitale.

L'ecologia introduce una, più generale, nozione di ambiente, cui corrispondeva l'avvicinamento tra discipline diverse al fine di comprendere le profonde e complesse interrelazioni da cui dipenderà la sopravvivenza degli ecosistemi. Il verde urbano, in questa fase della storia urbana, appare ancora un elemento strutturante della città ma rappresenta anche un sostrato importante dell'ecosistema urbano e non ha più solo una valenza formale e funzionale all'interno del disegno della città.

A partire dagli Cinquanta del Novecento, vengono utilizzate direttamente le tecniche dell'ecologia naturalistica ecosistemica per trattare il metabolismo dei sistemi urbani, utilizzando un approccio quantitativo. A tal proposito, l'americano Eugene Odum estende questa direzione di ricerca sino a comparare i flussi di una città con

quelli di un lago; ma il sostenitore dell'integrazione di parametri ecologici nella gestione e nella pianificazione del territorio è Ian Mc Harg all'interno del suo libro principale *Design with Nature*.

Negli anni Settanta e Ottanta del Novecento, sull'onda di una crescita costante dell'attenzione per le tematiche ecologiche, riflessa anche sul piano politico, il movimento ecologista tedesco del Renaturierung (ovvero la rinaturalizzazione della città) opera la saldatura concettuale tra la difesa dell'ambiente naturale e il tema del recupero delle aree dismesse .

Il verde, in questa prospettiva, è oggetto di ricerca tecnologica e di investimento, ma anche strumento di rilancio economico. Esempio, a tal riguardo, è l'esperienza dell'IBA Emscher Park: un programma attivato dal Land *Nordrhein-Westfalen* per contrastare i gravi processi di degrado ambientale, sociale ed economico di una delle maggiori concentrazioni di industrie dismesse della Ruhr, lungo il fiume Emscher.

Gli obiettivi generali dell'iniziativa sono stati: il rilancio dell'area come spazio per il tempo libero e l'avanzamento della ricerca applicata sulle tecnologie di bonifica e salvaguardia ambientale, da realizzarsi attraverso il recupero ambientale, la valorizzazione e il riuso delle presistenze archeologico-industriali.

È evidente come le forme che sono state prese in esame, i corridoi e le cinture verdi, insieme ai vuoti urbani, costituiscano, ancora oggi, degli elementi importanti all'interno di un tessuto urbano fortemente costruito.

L'importanza della funzione ecologica si sostanzia nella possibilità di mitigare la presenza di una forte antropizzazione con elementi naturali. La dimensione degli spazi verdi e la loro forma, infatti, sono in grado di offrire stabilità agli ecosistemi che si possono sviluppare al loro interno.

Dal punto di vista sociologico, le greenways, per esempio, possono sicuramente essere dei percorsi ricchi di elementi naturali, ma possono svolgere una funzione fondamentale anche per la percorrenza lenta con la quale il cittadino le può attraversare e assolvere quindi al compito di offrire agli abitanti la possibilità di vivere la città in una dimensione di *slow-time*.

La progettazione degli spazi urbani ha una buona riuscita se è partecipata con il cittadino, così anche la riqualificazione di aree dismesse o di percorsi verdi possono venire a completare delle carenze del quartiere e delle città.

Tutt'oggi esistono piste ciclopedonali, ma spesso versano in uno stato di abbandono e non possiedono caratteri che le rendano attraenti, quali, per esempio,

sistemi di mitigazione del rumore, creazione di percorsi protetti che invoglino al riutilizzo delle stesse.

Il calcolo della connettività di questi percorsi verdi con le altre componenti della città rappresenta uno degli elementi di successo per la sostenibilità urbana, unitamente alla dimensione estetica degli stessi in grado di definire un'estetica degli spazi urbani.

2.5. La città funzionale: organicismo e razionalismo

Mentre il filone della corrente organicista, dopo le proposte di Howard e le esperienze inglesi si diffonde attraverso Lewis Mumford in Nord America, con le green belts e le *garden cities*, nell'Europa continentale, tra il 1925 e il 1930, si sviluppa la corrente detta razionalista che trae i suoi principi soprattutto dalle proposte di Garnier e Le Corbusier, considerato il maggior esponente del Movimento Moderno.

Gli obiettivi e i metodi degli organicisti e dei razionalisti divergevano completamente: mentre i primi si prefiguravano di sviluppare soluzioni che comportassero una sintesi di vari elementi funzionali, sociologici ed economici, i secondi hanno ricercato l'efficienza di un impianto urbanistico misurabile in termini fisici e quantitativi di soleggiamento, di orientamento e distanze tra gli edifici, o definibili attraverso una netta differenziazione degli usi specializzati in ragione delle diverse funzioni del vivere.³⁰

Così il termine funzionalismo si voleva indicare l'intenzione di progettare edifici, realizzare quartieri o intere città, in grado di soddisfare sia considerazioni estetiche sia funzionali; mentre con il termine razionalismo si voleva indicare l'esigenza di creare una visione generale che superasse la specificità dei luoghi, evidenziando gli aspetti ricorrenti della condizione umana e impegnandosi a fornire soluzioni ripetibili ovunque.

L'incapacità di cogliere i reali bisogni espressi da una popolazione nella realtà così variegata (per ragioni culturali, religiose, ma anche per aspirazioni, opportunità, ecc.) riducendoli ad alcune funzioni primarie, ha fatto assumere alla città funzionalista, in particolare a quella proposta da Le Corbusier l'appellativo di "machine à habiter",

³⁰ G. Astengo, Enciclopedia Universale dell'Arte, vol.XIV, Sansoni, Venezia, 1966 pp.. 599-600.

ovvero di città macchina, in ragione del fatto che le implicazioni sociali vi risultano estremamente ridotte³¹.

La città funzionale, al fine di affrontare il frenetico sviluppo industriale, l'intensa immigrazione, le pessime condizioni igienico-sanitarie, nonché le mutate condizioni di produzione a seguito dell'affermarsi del modello capitalista persegue la ricerca di adeguate soluzioni tecniche.

Una visione estremamente lontana da quella espressa da importanti psicologi sociali come Alexander Mitscherlich e sociologi urbani come Louis Wirth così sintetizzata nel libro *La città dei cittadini* da Roberto Guiducci:

«L'abitante della città, una volta risolto il problema del lavorare e dell'abitare a sacrificio di qualsiasi altro spazio, si trova non solo ad una serie ininterrotta di muri di cemento, ma anche a muri psicologici che impediscono uno sviluppo normale dell'infanzia, la possibilità di comunicazioni con il vicinato, la capacità di alternative di esperienza da cui le nevrosi, il senso di insicurezza, l'instabilità, la claustrofobia, la depersonificazione senza che i vantaggi della città possano compensare queste perdite che incidono nel profondo dell'uomo e non gli consentono uno sviluppo equilibrato».³²

³¹ G. Fera, *Urbanistica. Teoria e storia*, Gangemi editore, Roma, 2002 p. 271.

³² R. Guiducci, *La città dei cittadini: un'urbanistica per tutti*, Rizzoli, Milano, 1975, p.82.

Capitolo 3

Alla ricerca della sostenibilità

3.1. Un continente fatto di città

Il concetto di sostenibilità emerge alla fine degli anni '80 del secolo scorso con il rapporto Brundtland, nel momento in cui si sta delineando un nuovo scenario geopolitico mondiale: la caduta del muro di Berlino, infatti, ha coinciso con rilevanti cambiamenti di ordine sociale, tecnologico, spaziale all'interno dell'intera comunità mondiale.

L'Europa, da sempre, presenta una grande eterogeneità tra le sue città; viene da chiedersi, quindi, come dinnanzi al tema della sostenibilità urbana, tale eterogeneità possa essere funzionale alla formulazione di politiche urbane più vicine alle singole realtà locali.

Se si osserva qualche mappa satellitare notturna, il globo appare ricoperto da numerosissimi punti bianchi ed è molto facile riconoscere l'Europa, le singole regioni e città.

Tale facilità è dovuta al fatto che l'Europa è un "continente di città" che, a causa dell'inquinamento luminoso, producono tali mappe, rendendosi facilmente riconoscibili.

Diversi studiosi di sociologia ed economia urbana (Weber, 1979; Le Galès e Bagnasco, 2001; Haddock, 2004) confermano il forte vincolo stretto tra l'Europa e le sue città.

La preoccupazione maggiore per le istituzioni e i cittadini è soprattutto la scarsa sostenibilità del modello di sviluppo che le città hanno seguito, anche nel passato.

In ambito comunitario, infatti, numerosi interventi hanno tentato di declinare il tema dello “sviluppo sostenibile”³³ anche a livello urbano.

Un intervento in tal senso è rappresentato dalla “Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili” (maggio 2007) che, a partire dall’idea della costruzione di città forti per l’Europa del futuro, sottolinea la necessità di ricorrere ad un approccio integrato per lo sviluppo urbano³⁴.

Prima ancora che i ministri degli Stati membri dell’Unione Europea responsabili dello sviluppo urbano giunti a Lipsia firmassero la carta per le Città Sostenibili, si era manifestata, dal basso, una nuova stagione nelle politiche urbane comunitarie e nelle pratiche di trasformazione.³⁵

Una stagione che si può definire “delle qualità e della sostenibilità urbana” di cui uno dei primi segnali sulla scena europea è stato dato dall’Urban White Paper, redatto alla fine del secolo scorso da un team ampio e multi disciplinare coordinato da R. Rogers³⁶.

Di questa nuova stagione la Carta di Lipsia rappresenta il documento più maturo e sintetico³⁷. Esprime una forte consapevolezza del ruolo e del significato delle città europee e dei compiti decisivi che ad essa competono nelle strategie di sviluppo sostenibile. Assume ed articola due azioni importanti: lo “sviluppo urbano integrato” e una maggiore coesione sociale ; inoltre sollecita gli Stati membri ad usare i fondi strutturali per i programmi sostanziali di sviluppo urbano e gli enti locali a migliorare capacità ed efficienza amministrativa per attuare le conseguenti politiche «con l’idea di realizzare complessivamente qualità e sostenibilità nell’ambiente costruito».

³³ Il concetto di sviluppo sostenibile, ad oltre vent’anni dalla sua prima formulazione (World Commission on Environment and Development, 1987) è stato più volte rivisto. Oggi si tende a sottolineare l’importanza dell’equilibrio tra sostenibilità ambientale, economica e socio-politica.

³⁴ Il documento sottolinea la necessità di creare spazi pubblici di alta qualità, di modernizzare le reti infrastrutturali e implementare le politiche didattiche. L’ottica di uno sviluppo urbano integrato deve essere poi conciliata con una maggiore attenzione alle periferie degradate (Carta di Lipsia, 2007).

³⁵ Il lungo cammino, che era stato intrapreso con il Libro Verde sull’ambiente urbano del 1990 ed aveva conosciuto tappe importanti nella Carta di Aalborg (1994), nel Quadro di azione per lo sviluppo urbano sostenibile (1998), nella Convenzione Europea del Paesaggio (2000) nella definizione della Strategia tematica per l’ambiente urbano (3004), perviene con la Carta di Lipsia ad una migliore chiarezza di principi ed obiettivi. Una sintesi della vicenda, si pensi all’iniziativa URBAN, è in *Società della conoscenza, funzioni urbane e fondamenti di politica europea per le città* in Amato G., Varaldo L., Lazzeroni M., *La città nell’era della conoscenza e dell’innovazione*, Milano, Franco Angeli, 2006 e in R. Camagni, *Le potenzialità delle politiche urbane europee: dal Forum di Vienna (ottobre 1998) alla Carta di Lipsia (maggio 2007)*.

³⁶ *Our Town and Cities: The Future – Delivering an Urban Renaissance*, TSO (The Stationery Office), novembre 2000. Il documento è stato poi assunto dal governo laburista inglese come riferimento per una riformulazione delle politiche urbane nazionali.

³⁷ Per il testo della Carta v. http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban_it.htm.

Un aspetto importante, proposto dalla Carta, è la necessità di integrare la dimensione della qualità urbana, quella ambientale, quella economica, quella sociale, già contenute nelle prime formulazioni dello sviluppo urbano sostenibile.

Per rendere operativa quest'integrazione occorrono una capacità ed una efficienza istituzionali nuove e a tutti i livelli amministrativi.³⁸

La Carta esprime anche una nuova consapevolezza sull'importanza della qualità anche estetica dello spazio pubblico urbano. "Creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità" è infatti la prima delle azioni nelle quali deve concretizzarsi lo sviluppo urbano integrato.

«La qualità degli spazi pubblici, dei paesaggi urbani fatti dall'uomo e dello sviluppo architettonico e urbano ha un ruolo importante nel determinare le condizioni di vita delle popolazioni urbane».

L'approccio proposto dalla carta appare, però, a tratti, debole; le linee di intervento che propone, infatti, sono destinate in modo indistinto a tutte le città europee, come se costituissero un tutto indistinto.

Al contrario l'eterogeneità che contraddistingue il continente europeo si riflette anche e soprattutto nelle sue città. Nonostante il tentativo di vari autori di definire una categoria concettuale omogenea di città europea (Weber, 1979; Le Galès, 2006) le città continuano ad essere difficilmente assimilabili tra loro. Al tempo stesso, in una nuova ottica reticolare, in Europa, si sta sempre più assistendo ad una divisione delle funzioni economiche e sociali tra le città del continente.

È evidente che le politiche territoriali indifferenziate mal si adattano alla variegata realtà urbana continentale. Al contrario, sarebbero da preferirsi politiche urbane rivolte in modo mirato a gruppi di città più omogenee, non solo dal punto di vista socio-economico, ma anche dal punto di vista della relativa sostenibilità.

L'Unione europea ha sollecitato uno sforzo creativo per innovare l'idea di comunità e lo sviluppo di processi condivisi supportando questo sforzo con una serie di programmi quadro di cui il primo è stato "Toward sustainability" (1992-1998) e il successivo "Energia, ambiente e sviluppo sostenibile" (1998-2001).

³⁸ Più volte la Carta richiama responsabilità ricorrenti: «Ogni livello di governo-locale, regionale, nazionale ed europeo- ha una responsabilità per il futuro delle nostre città. Per rendere davvero efficace questo governo a più livelli, noi dobbiamo migliorare il coordinamento nelle aree di politica settoriale e sviluppare un nuovo senso di responsabilità verso la politica di uno sviluppo urbano integrato».

Lo scopo di questi programmi è l'interazione con i singoli programmi nazionali per la sostenibilità, ma con un livello di eterogeneità e un tasso di qualità decrescente mano a mano che si passa dai paesi nordici a quelli mediterranei.

Come si accennava in precedenza, il concetto di sviluppo sostenibile negli anni è stato declinato in molti modi differenti. Seguendo il dettato della Carta di Lipsia, è possibile individuare cinque principali componenti relative al concetto di sviluppo sostenibile urbano, quantificabili, facendo riferimento ad alcuni indicatori presenti nell'Urban Audit³⁹ (Fig. 1)

Figura 1 Componenti dello sviluppo sostenibile e indicatori utilizzati

Sostenibilità ambientale	Densità abitativa; aree verdi procapite; emissioni di Co2, livelli di inquinamento
Sostenibilità della mobilità	Indice di accessibilità multimodale; autovetture per 1000 abitanti; tempo necessario per recarsi al lavoro; quota di popolazione che si reca al lavoro con mezzi sostenibili
Qualità degli spazi pubblici	Valutazione delle bellezze architettoniche e urbanistiche delle singole città
Sostenibilità del mercato di lavoro	Tasso di occupazione totale; tasso di disoccupazione; tasso di occupazione femminile
Politiche didattiche	Tasso di abbandono dalla scuola dell'obbligo; quote di cittadini laureati; presenza universitaria di eccellenza.

I risultati che emergono dall'analisi della sostenibilità degli indicatori individuati sono, in gran parte, conformi alle aspettative.

³⁹ Il database di Urban Audit, elaborato da Eurostat, raccoglie a livello comunale oltre 280 indicatori (demografici, economici, relativi alla qualità della vita) per circa 250 piccole, medie e grandi città europee. Si configura come un valido strumento per poter analizzare la realtà urbana europea www.urbanaudit.org.

Secondo i dati ripostati da Urban Audit, le città globali, i centri di potere economico e le capitali europee sono complessivamente più sostenibili. Tale successo si spiega per ragioni diverse: le città globali beneficiano di valori molto alti per quanto concerne le politiche educative, i centri del potere economico beneficiano di un mercato del lavoro molto dinamico, le capitali europee godono di spazi pubblici di grande qualità.

In posizione più arretrata si trovano le città in trasformazione (la cui situazione di difficoltà economica non sembra precludere tout court il perseguimento di politiche sostenibili dal punto di vista ambientale e della mobilità) e le città manifatturiere. In particolare le città industriali sono penalizzate da un basso livello di sostenibilità ambientale e da una scarsa qualità degli spazi pubblici benché godano del dinamismo del mercato locale.

Da ultimo risulta deludente il livello di sostenibilità delle città in difficoltà, quelle dell'area mediterranea che si collocano agli ultimi posti per quanto concerne gli indicatori di sostenibilità considerati⁴⁰.

Questo canovaccio viene poi implementato sulla base delle proposte che vengono dalle singole città al fine di cogliere l'auspicato obiettivo della specificità.

3.2. La via tecnologica e la via sociale alla sostenibilità

Alla luce dei documenti esaminati⁴¹ è possibile definire una prassi riconducibile ad un codice di cui si fanno carico le Nazioni Unite.

In primo luogo tale codice si avvale di un lessico articolato nelle parole “creatività, condivisione, attenzione ai limiti del Pianeta”:

La creatività, nella prospettiva presentata e alla luce di un pensiero epistemologico della complessità, si mostra fondamentale per sviluppare azioni che sperimentano nuove forme di socialità e di convivenza, nuovi modi per soddisfare i desideri della persone; Inoltre, se la creatività è prodotta o indirizzata a un sistema di eterogeneo di soggetti, occorre che gli stessi metabolizzino le soluzioni, le rendano fattibili perché l'impostazione genererebbe conflitti insanabili.

⁴⁰ F. Pagliacci, “L'Europa delle città: uno sviluppo sostenibile ma non per tutti”, in *Ticonzero, Knowledge and ideas for emerging leaders*, n. 90/2008.

⁴¹ La fase della sostenibilità trova la sua strutturazione e quindi la sua definizione con la Conferenza di Rio prima e successivamente con i protocolli di Kyoto sulla Biodiversità.

Inoltre, in considerazione del depauperamento delle risorse del Pianeta, occorre pensare ad azioni che aumentino il patrimonio della Terra, sostituendo in misura crescente l'attenzione esclusiva verso il rendimento di breve momento.

Per quanto riguarda, poi, il modello reticolare, fondamentale per le politiche legate alla sostenibilità, sono strategiche le Agende 21 Locali che hanno attivato un sistema circolare di relazioni, al cui centro vi è la comunità locale, secondo un paradigma che è destinato a superare la centralità dello stato-nazione e dei modelli di governo top-down.

A livello globale questo modello si presenta molto complesso perché deve interagire con:

- le Agende 21 locali delle singole municipalità che sperimentano le opportunità offerte dalle diverse reti in un sistema di integrazione/competizione fra città destinato a sviluppare un processo di condivisione a grande scala;
- le Agende 21 nazionali destinate a sviluppare forme di lavoro cooperativo all'interno degli organismi dello Stato e fra organismi internazionali per lo svolgimento di programmi operativi destinati ad agevolare il lavoro degli organismi locali.

Un elemento ulteriore di complessità è dato dall'attenzione che deve essere riservata alla complessità della partecipazione, poiché nei processi sociali ed insediativi occorre continuamente riflettere tra il valore di quanto si è storicamente acquisito e i nuovi valori emergenti.

Il rischio di queste pratiche è che le nuove opportunità offerte anche da organismi internazionali vengano utilizzate, per lo più, come corollario alla burocratica applicazione delle vecchie regole.

Il nuovo, in questa prospettiva, non viene visto come momento di una critica partecipazione alla sfida avviata dalla comunità internazionale, ma come soddisfacimento di obbligazioni locali. Si tratta di un pericoloso limite isolazionista che tradisce la difficoltà delle nostre città ad uscire dalla dimensione chiusa di spazio e di relazioni, con una scarsa propensione alla relazione di rete e al poco interesse ad esportare le proprie esperienze in spazi diversi.

Il lavoro quotidiano svolto dalle città europee per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità è raccolto dalla rete europea delle città, l'ICLEI, responsabile anche della

Campagna delle città europee sostenibili, la quale ha come missione lo stimolo della collaborazione in rete tra città e regioni, la massimizzazione delle pratiche sostenibili e lo sviluppo di esperienze esemplari.

Come si scriveva precedentemente, i virtuosismi riguardano per lo più situazioni caratterizzate da un alto livello di benessere, il che pone il problema delle reti di solidarietà verso le situazioni più svantaggiate.

Senza quest'idea, di cui esistono segnali verso regioni/città dell'est europeo, l'idea di sostenibilità rischia di diventare un gadget per la città a più alto standard di vita.

Attualmente l'ICLEI sta promuovendo diverse campagne: Local Agenda 21, che promuove a sua volta la Campagna per le città europee sostenibili, la Rete di città sostenibili africane; la Campagna delle Città per la protezione del clima, la Campagna dell'Acqua.

Il momento in cui confluiscono tutti i soggetti impegnati a raggiungere gli obiettivi della Carta di Aalborg e a sviluppare il conseguente piano di azione, è la Campagna delle città sostenibili (www.sustainable-cities.org).

Poiché il concetto di sostenibilità rappresenta un nodo globale che non può essere ristretto all'ambito europeo, è necessario comprendere collaborazioni e integrazioni con i sistemi extraeuropei che si muovono in questa direzione; a tal riguardo i lavori dell'ICLEI possono essere confrontati con l'esperienza giapponese (METI) e con quella statunitense.

Tra le esperienze europee e l'attività giapponese esiste una differenza nella visione della sostenibilità, in quanto il METI, il Ministero del Commercio estero e dell'Economia, finalizza gli interventi fisici e di gestione della città al rinnovo del know-how tecnologico.

Di conseguenza sollecita la collaborazione in rete, soprattutto su attività specifiche per migliorare la ricerca tecnologica al fine di rendere più incisiva l'esportazione del proprio know-how.

3.3. Confronti: politiche bottom up negli Stati Uniti

Per quanto riguarda gli Stati Uniti, il governo centrale attua una politica bottom-up di sensibilizzazione alla sostenibilità attraverso i diversi Dipartimenti⁴², fra cui quello dell'Energia, con la predisposizione di una serie di strumenti educational e operativi, utili ai paesi e alle città che vogliono applicare i principi e sviluppare azioni sostenibili.

Nel panorama statunitense, inoltre, esiste una fitta rete di iniziative che non partono dai cittadini e nemmeno dalle Amministrazioni, ma dall'attività di associazioni private e fornitori di servizi che promuovono la sostenibilità soprattutto per quanto riguarda l'innovazione tecnologica e l'efficienza energetica.

Tra questi programmi si segnala "Green Builders", "Planet neighborhood", "Smart Growth" e "Sustainable Communities Network".

Da una parte, quindi, si assiste alla diffusione di un modello di gestione delle scelte più democratico, basato su presupposti volti a dare trasparenza ai processi partecipativi con un'organizzazione orizzontale che permette il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti, dell'affermarsi del principio della condivisione.

Dall'altra si assiste all'affermarsi di un modello basato su di una nuova aristocrazia di città e regioni sostenibili, provocata dalle ingenti risorse iniziali (in termini di ricerca e finanziari) necessarie per una riconversione ecologica. Tale considerazione porta a riflettere sul fatto che il momento virtuoso della diffusione di questo concetto in termini di principi, di monitoraggio, di sviluppo, di metodologie operative e azioni condivise dovrebbe essere integrato con scenari operativi di utilizzo globale innovativo delle risorse sia umane che naturali.

Senza quest'integrazione, l'idea di sostenibilità perde la dimensione dell'equità che risulta necessaria per una sua ridefinizione all'interno di un pensiero complesso.

A questo proposito l'economista Amartya Sen sviluppa il concetto di libertà sostenibile:

«vanno sostenute le libertà umane, cioè lo sviluppo della libertà e di tutto quello che ci procura: libertà economica, libertà politica, libertà sociale. È su questa storia di libertà che si innesta la questione ambientale. Quindi vorrei un contesto più ampio, in

⁴² I Dipartimenti operano grazie a siti internet molto evoluti, fra i quali www.sustainable.doe.gov che fornisce informazioni, banche dati, strategie programmi di azione.

cui lo sviluppo sostenibile leghi le libertà umane alle possibilità di un'espansione, di uno sviluppo e alla necessità di continuare lo sviluppo in futuro»⁴³.

Di conseguenza la connessione fra libertà ed espansione non può che essere ricondotta all'esigenza della condivisione ed al principio di sussidiarietà per quanto riguarda la disponibilità delle risorse, che devono essere ricondotte a livello globale.

Negli ultimi anni l'attenzione dell'Europa sulle problematiche ambientali delle città è stata rivolta ai cambiamenti climatici, con priorità di azioni strategiche.

Dopo, infatti, l'approvazione della direttiva n. 28 del 2009, che stabiliva obiettivi vincolanti per tutti i Paesi membri da raggiungere al 2020 in termini di riduzione di emissioni di CO₂ e di contributo delle fonti rinnovabili, e, nonostante l'esito senza impegni vincolanti della Conferenza sul Clima di Copenaghen, la spinta non si è affatto fermata.

L'idea che viene proposta è dunque di fare del clima la chiave attraverso la quale rendere più competitivo, moderno, pulito il sistema energetico; oltre che produttivo affinché l'Europa possa puntare all'innovazione.

Le città, dopo essere state, come è stato scritto sino ad ora, al centro di ricerche che ne hanno evidenziato il peso in termini di CO₂ prodotta, in questa fase hanno visto crescere le attenzioni in termini di programmi e di interventi capaci di coinvolgerle in questo sforzo di riduzione.

È infatti evidente come gli obiettivi che i Paesi sono chiamati a raggiungere saranno realizzabili solo attraverso interventi che affrontino il peso assunto dai consumi energetici residenziali e terziari unitamente alla voce principale della domanda di trasporto delle persone che si trovano nelle aree urbane.

In pratica è da tutti riconosciuto come sia possibile realizzare obiettivi qualitativi e quantitativi solo attraverso politiche urbane precise e la Commissione Europea sta definendo i contorni di questa strategia.

Un primo filone di interventi, già stabilito, riguarda il favorire interventi di efficienza energetica e mobilità sostenibile.

3.4. Il ruolo delle comunità locali

⁴³ A. Sen, Lo sviluppo è libertà. Perché non c'è crescita senza democrazia, Mondatori, Milano, 2004

Un secondo filone propone di coinvolgere le amministrazioni locali negli impegni sul Clima attraverso il “Patto dei Sindaci” (*Covenant of Mayors*). Questa iniziativa, promossa dalla Commissione Europea, prevede un’adesione volontaria da parte delle amministrazioni locali e ha come obiettivo di mettere in moto situazioni capaci di affrontare il crescente peso delle aree urbane rispetto ai consumi energetici e alle emissioni prodotte.

In Italia hanno aderito oltre 400 Comuni che si sono impegnati a predisporre un Piano di Azione per ridurre di almeno il 20% le proprie emissioni di gas serra attraverso politiche e misure locali che aumentino il ricorso alle fonti di energie rinnovabile, che migliorino l’efficienza energetica e attuino programmi ad hoc sul risparmio energetico e l’uso razionale dell’energia.

Provare a traslare in ambito urbano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, fissati a livello europeo non è una mera operazione contabile, ma una prospettiva difficile e ambiziosa sulla quale si sono già impegnate diverse aree urbane in ambito europeo.

L’impegno alla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici viene proposto in molte città attraverso precisi target di riduzione delle emissioni di anidride carbonica rispetto al 1990 (l’anno di riferimento per il Protocollo di Kyoto): da Amsterdam che prevede una riduzione del 40% entro il 2020, entro il 2025 Berlino, entro il 2015 Copenaghen ed entro il 2030 Barcellona.

Se si guarda alle città che con più coerenza hanno improntato le proprie politiche nella direzione della sostenibilità, è evidente come oggi tutte siano accomunate dalla scelta di individuare nella riduzione delle emissioni prodotte dalle attività dell’essere umano, l’obiettivo che tiene insieme l’idea di sviluppo con quella di eco-compatibilità.

È una novità che tante così tante città scelgano come riferimento delle proprie politiche uno stesso parametro quantitativo proiettato in un arco di tempo preciso.

Per capirne la portata uno dei casi più interessanti da è quello di Stoccolma, città che si è impegnata da diversi anni nello sforzo di migliorare le proprie prestazioni ambientali.

La capitale svedese per dare una prospettiva temporale a queste performance di miglioramento ambientale ha scelto di incardinare intorno al tema della CO₂ la propria prospettiva di sviluppo nei prossimi anni, con l’obiettivo di fare a meno dei combustibili fossili entro il 2050.

E proprio questo riferimento vincolante ha obbligato a ripensare in modo ampio e trasversale l'insieme delle politiche urbane: dalle scelte urbanistiche all'edilizia, dalla mobilità all'energia, alle industrie: non c'è settore che non sia stato analizzato, valutato, ripensato nella propria evoluzione a 10-20 anni.

3.5. Il clima come occasione per un approccio integrato

L'anidride carbonica sta dunque diventando la chiave per tenere assieme le questioni ambientali globali e locali, rendendo centrale il tema energetico alla scala urbana e il peso dei diversi settori nel definirne i consumi.

Assumere, però, il tema climatico a livello urbano, comporta un cambiamento che non si deve fermare alla riduzione delle emissioni, le cosiddette politiche di mitigazione, ma deve essere capace di ragionare in termini di adattamento e integrazione all'interno di tutti i molteplici aspetti della rigenerazione urbana.

Gli interventi di rigenerazione urbana, oggi, devono necessariamente tenere insieme temi e obiettivi ambientali e sociali.

L'integrazione dei diversi scopi necessita che ogni politica abbandoni i propri paradigmi di sostenibilità, per sviluppare nuove categorie di riferimento: un'efficienza allocativa di lungo periodo, un'efficienza distributiva, un'equità ambientale (Camagni, Crevoisier, 2000)⁴⁴.

La decentralizzazione politica dei processi decisionali e la partecipazione pubblica dei cittadini, all'interno del quadro presentato, si rivelano quindi fattori decisivi per una corretta pratica dello sviluppo sostenibile in ambito urbano.

Il tema dell'azione locale rappresenta, infatti, il cuore della letteratura legata allo sviluppo sostenibile ed è proprio il rapporto tra il locale e il generale a rendere il tema della sostenibilità urbana un buon banco di prova per uno sviluppo equo; inoltre, implicitamente, chiama in causa i fattori sociali dell'incontrollata espansione urbana: ovvero la questione degli stili di vita, spesso sorretti da scelte istituzionali assai poco lungimiranti per quanto riguarda, per esempio, le politiche della casa e dei trasporti.

Sempre più famiglie, per esempio, tendono a trasferirsi verso aree periferiche con lo scopo di allontanarsi dai molti aspetti negativi dei centri cittadini che. Si pensi,

⁴⁴ R. Camagni, O. Crevoisier, *Les milieux urbains: innovation, systems de production et aufrage*, EDES, Neuchatel, 2000

per esempio, alla scarsa qualità ambientale, ai problemi sociali o alla questione della sicurezza.

Come illustra il rapporto dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ⁴⁵ spostandosi nella periferia il basso tasso di densità demografica consente e incoraggia, quando non contribuisce apertamente a suscitare, attraverso le scelte degli imprenditori edili, il desiderio sempre più diffuso di una casa, perlopiù del tipo villetta familiare o bifamiliare con giardino che costituisce di per sé una delle soluzioni più dispendiose in termini sia ambientali sia energetici.

Se queste appartengono all'ordine delle scelte e per così dire dei gusti individuali, che non sembrano di per sé raggiungibili da nessuna strategia politica in modo diretto, è però senz'altro vero che lo scenario attuale, compreso l'emergere e il diffuso appagamento di questi desideri ha trovato la propria possibilità e vede ancora oggi il proprio interesse prosperare in alcune scelte a monte, pienamente politiche, che si rivelano oggi sempre meno sostenibili nelle loro conseguenze.

Come illustra Raymond Lorenzo⁴⁶ la radicale trasformazione delle nostre città nell'ultimo secolo ha avuto inizio, da una parte con l'avvento dell'automobile e dall'altra con l'impostazione urbanistica del modernismo, la cosiddetta «zonizzazione monofunzionale».

Il sostegno economico e politico dato, prima negli Stati Uniti sotto il fordismo, poi anche in Europa e a partire dagli anni sessanta del XX secolo anche in Italia, all'industria automobilistica e ai suoi connessi (compagnie petrolifere, rete stradale e autostradale) ha favorito nei cittadini una quasi esclusiva dipendenza dal mezzo automobilistico privato, con drammatiche conseguenze:

«quando una regione o una nazione basa la sua mobilità esclusivamente su un unico mezzo, nel nostro caso l'automobile, l'uso inefficiente del suolo e i comportamenti insostenibili nei confronti dell'ambiente da parte degli abitanti rendono la transizione verso trasporti alternativi, quelli pubblici, più difficile»⁴⁷.

⁴⁵ “More and more people in Europe regard a new house, ideally semi-detached or detached house in the suburban/rural areas outside the city, as the prime investment to be made in their lives. Similar considerations apply in respect of the purchase of second homes, which are not only seen as good investments but also provide additional opportunities for recreation outside the city” (European Agency, *Urban Sprawl in Europe. The Ignored Challenge*, cit., p.20)

⁴⁶ Raymond Lorenzo, *La città sostenibile: partecipazione, luogo, comunità*, Eleuthera, Milano, 1998, pag. 24.

⁴⁷ *Ibidem*, cit. pag. 25-26.

Organizzare, attraverso la pianificazione lo spazio urbano, suddividendolo rigidamente secondo la funzione esclusiva che ciascuna delle sue porzioni sarebbe stata chiamata ad assolvere ha determinato la creazione di un tessuto urbano a compartimenti stagni, dove non solo le distanze tra una funzione e l'altra rendono sempre più necessario lo spostamento con il mezzo privato a scapito di quello pubblico o collettivo che viene marginalizzato, ma creano un maggior distacco tra i cittadini, ridotti a meri consumatori di beni o servizi.

«La scelta urbanistica di separare (notevolmente) luoghi e funzioni insieme alla scelta politica di favorire l'automobile, ha così innescato un processo insostenibile dal punto di vista dei consumi e dei costi energetici e ha creato separazione tra i singoli individui e tra gli individui e il loro habitat. Stiamo assistendo alla scomparsa di due elementi ritenuti fondamentali per una futura ricostituzione della sostenibilità: il legame tra persone (comunità) e il legame tra le persone e lo spazio urbano»⁴⁸

⁴⁸ *Ivi*, pp. 30-31.

Capitolo 4

Educazione e partecipazione

4.1. Ricomporre il tessuto sociale

Come si è visto nelle pagine precedenti, il fenomeno dello sprawl colpisce e condiziona, in modo evidente, il tessuto sociale.

Se, contro ogni sorta di riduzionismo, siamo disposti a considerare il territorio qualcosa di più ricco e complesso, rispetto ad uno spazio «necessariamente definito tra una soglia minima (lo spazio vitale) e una massima (lo spazio difendibile), in funzione dell'equilibrio variabile tra l'aggressività intraspecifica e l'attrazione sociale»⁴⁹, è allora possibile affermare che il processo di trasformazione che la città sta attraversando coincide con una profonda «crisi della territorialità urbana contemporanea»⁵⁰ cui concorrono, secondo l'analisi condotta da Gambino, due fattori principali: la perdita dei confini e la perdita del centro.

Ad essere entrato in crisi è dunque il rapporto – fondamentale, articolato e complesso – tra centro e periferia. Laddove tra essi esisteva un rapporto netto, definito – in primo luogo territorialmente – che assegnava al primo non soltanto la sede delle funzioni politiche e amministrative, ma anche il luogo di aggregazione, incontro, scambio e alle seconde il profilo di sue propaggini naturali, generate dal lento accumularsi dei periodi storici, si assiste da poche decine di anni a questa a parte ad una trasformazione senza precedenti: il centro è sempre più ovunque e di conseguenza perde

⁴⁹ Roberto Gambino, *Conservare, innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, cit., pag. 35.

⁵⁰ *Ivi*, pag. 38.

quello statuto di luogo unico, identificabile e identificante, per venire al contrario «progressivamente sostituito da una molteplicità di riferimenti alternativi, come in una rete complessa di geometrie variabili in cui i centri assumono la fisionomia di nodi di condensazione e organizzazione dei flussi di relazione che animano le reti che via via vi si intersecano»⁵¹.

Speculare è la sorte che colpisce le periferie: da luogo di confine, di frontiera, a un tempo soglia dell'ibridazione e dello scambio e della difesa dalle possibili minacce dell'esterno, avamposto capace di portare l'identità urbana oltre se stessa, restituendo al centro quel senso di sicurezza di cui aveva bisogno.

Scrive Scandurra:

«in passato il concetto di periferia stava ad indicare un luogo situato lontano dal centro e al contempo un luogo di marginalizzazione e di segregazione. Il concetto di periferia, oggi, va sfumando se tende a coincidere con la città. La metropoli in fondo non è che una sterminata e indifferenziata periferia. La periferia è diventata un'idea debole che nel suo inveramento metropolitano ha perso il proprio significato di luogo distante per divenire la condizione prevalente del divenire urbano, la sua stessa esistenza»⁵²

Quel centro che fondava parte della sua natura e della sua identità sulla sua unicità, sulla sua collocazione spaziale, cuore di una città che da esso traeva vita e ritmo, essendone immagine fedele, si perde e disperde nell'insieme sempre più numeroso dei centri commerciali, nuovi poli di richiamo di una cittadina ridotta ad una moltitudine di consumatori.

Ricomporre la sostenibilità a livello urbano, all'interno di un pensiero epistemologicamente complesso, significa cercare di ricostruire legami e capitale sociale a partire da un nuovo modello di partecipazione dei cittadini ai fenomeni urbani.

La partecipazione è un'idea antica e l'opportunità di prendere parte alle decisioni fondamentali per una comunità fa parte del processo democratico.

L'ambito urbano sembra essere il più adatto per fare da scenario a tali interazioni soprattutto perché la città, nell'accezione con la quale vorremmo fosse intesa la tesi qui sostenuta, è anche esito di un processo mentale, risultato di idee storiche, culturali,

⁵¹ Ivi, pag 40.

⁵² Enzo Scandurra, *Un Paese ci vuole. Ripartire dai luoghi*, cit. pag., 107.

artistiche: metafora dell'esistenza con proprie relazioni (interne e esterne) che si articolano in uno spazio e un tempo da lei organizzati e controllati. Grazie a questo, essa riesce a generare potere poiché raduna la cittadinanza per le decisioni comuni e perché può proporsi «come sistema politico aperto, capace, cioè di usare in modo flessibile, gli strumenti giuridici e amministrativi e di procedere per integrazione, negoziazione e ridefinizione»⁵³ (Sebastiani, 2007)

L'ideale di questo modello di città non «è quella di essere un luogo del vissuto, ma piuttosto luogo del vivente, sistema di opportunità, contenitore di possibilità, rinunciando a qualunque identità e consistenza preordinata, visti come impedimenti alla dinamica del possibile»⁵⁴ (Magatti, 2007).

4.2. La partecipazione, un tema complesso

Adottare politiche che interagiscono con gli attori della città costituisce una pratica oramai diffusa nei processi di trasformazione urbana e in questo senso non più solamente una scelta a discrezione delle amministrazioni sulla base delle proprie sensibilità politiche e amministrative.

Quello della partecipazione è un tema complesso all'interno del quale appare non subito chiaro se richieda un coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali o la possibilità di dare indicazioni rispetto a decisioni già prese.

Inoltre viene da chiedersi se la partecipazione sia quella dei gruppi di interesse (o di pressione) o se lo sia anche quella dei processi elettorali.

Come scrive Da Carlo (2002):

«la partecipazione non è un processo meccanico e automatico secondo il quale basta andare dalla gente chiederle quali sono i suoi bisogni e poi trascrivere le risposte in progetti grigi il più possibile. La partecipazione è molto più di così: si chiede, si dialoga, ma si legge anche quello che la vita quotidiana e il tempo hanno trascritto nello spazio fisico della città e del territorio (...). Ogni vera storia di partecipazione è un processo di grande impegno e fatica, sempre diverso e il più delle volte lungo ed

⁵³ Chiara Sebastiani, *La politica delle città*, Il Mulino, Bologna, 2007, pag. 55.

⁵⁴ Mauro Magatti, *La città abbandonata*, Il Mulino, Bologna, 2007 pag. 22.

eventualmente senza fine. La partecipazione impone di superare differenze reciproche, riconoscere conflitti e posizioni antagoniste (...)»⁵⁵.

Ci sono Paesi dove l'educazione alla sostenibilità si ritiene debba far parte del bagaglio culturale del cittadino comune e non solo degli addetti ai lavori; per questa ragione, ad esempio, nel 2001 il Regno Unito ha incaricato il Royal Town Planning Institute di redigere un manuale rivolto alle scuole del Regno per educare i giovani cittadini dagli 11 ai 19 anni alla sostenibilità nelle città.

Il manuale non è solo per i più volenterosi, ma si tratta di uno strumento distribuito gratuitamente nelle scuole e inserito obbligatoriamente nei curricula scolastici delle scuole.

Questo perché la partecipazione necessita di un'educazione, rivolta sia al decisore pubblico che la introduce stabilmente nel suo metodo di lavoro, sia ai soggetti cui si chiede di partecipare.

Vanno stabiliti, in primo luogo, dei limiti a garanzia dell'efficacia e le amministrazioni comunali a tutti i livelli sono chiamate a sviluppare iniziative di educazione e promozione ad una cittadinanza consapevole: la sostenibilità urbana può essere un ambito di verifica rilevante.

Un'appropriata educazione alla partecipazione è infatti uno strumento per contribuire all'efficacia di tutte le politiche legate alla sostenibilità; in questo senso ad essere buoni cittadini che partecipano attivamente ai processi decisionali.

Non è possibile trascurare, a questo punto, l'importanza che ha avuto Agenda 21 Locale tra gli strumenti per la costruzione della sostenibilità urbana, seppure è possibile affermare che oggi A21L rappresenta una famiglia di strumenti, approcci e non più il solo strumento lanciato nel 1992 con il Summit di Rio de Janeiro.

Innanzitutto si tratta di una prerogativa europea, sebbene lo strumento abbia avuto dalle Nazioni Unite lo sponsor principale.

Molti elementi introdotti da A21L sono stati ampiamente applicati alle città statunitensi: il principio polluter-pays, il miglioramento del coordinamento dei processi decisionali all'interno delle amministrazioni locali, la riduzione di emissioni dannose tramite programmi dedicati, piani di indicatori di sostenibilità, incentivi fiscali per

⁵⁵ G. De Carlo, Sulla progettazione partecipata, in AA.VV., Avventure urbane. Progettare la città con gli abitanti, Eleuthera, Milano, 2002

promuovere un utilizzo più razionale delle risorse, più rispettoso dell'ambiente e del territorio.

È possibile constatare che la presenza di A21L può essere un'evidenza positiva rispetto ad una sensibilità dell'ente locale; può essere anche considerato un indicatore per proseguire, attraverso le opportune indagini conoscitive, il lavoro svolto ma non può rappresentare un punto di arrivo.

Non è possibile lasciarle le sorti di una comunità locale, come forse si tendeva a fare nella seconda metà degli anni '90, può contribuire, però, ad orientare le decisioni verso la sostenibilità, verso quell'equilibrio tra ambiente, economia e società che sostanzialmente si attua con un compromesso.

4.3. La qualità urbana: impegno istituzionale e cambiamento culturale

In tale quadro è opportuno che l'amministrazione pubblica tenga presente alcuni impegni fondamentali:

- l'efficienza economica: gli enti locali sono cioè chiamati a fornire anzitutto buone reti infrastrutturali, facendole funzionare efficacemente con particolare attenzione al sistema dei trasporti;
- l'equità sociale: le principali azioni sostenibili dovranno essere volte a contrastare l'emarginazione sociale e/o ogni forma di discriminazione attraverso un set di interventi di rigenerazione o riqualificazione delle zone più degradate;
- una gestione ambientale integrata che tratti i fattori motivanti per i cittadini: l'elaborazione di decisioni dal basso, la correlazione tra sostenibilità e vita locale, l'utilizzo di termini alla portata di tutti i cittadini, l'apporto di ciascuno nella risoluzione di problemi.

La qualità della città, in termini fisici, sociali e infrastrutturali, ma anche la qualità dell'ambiente sono caratteristiche che richiedono un cambiamento culturale rilevante, in mancanza del quale ogni appellativo di sostenibilità rimane un'etichetta e non descrive un reale contenuto.

A questo punto è evidente come il problema della sostenibilità ambientale in relazione alla città si ponga su due livelli intrecciati ma distinti: quello della sostenibilità per il sistema globale e quindi di un'urbanizzazione su larga scala e quello della sostenibilità dell'esperienza urbana, caso per caso.

Nella seconda prospettiva, valutare quindi quali siano gli indicatori in grado garantire un'effettiva qualità di sostenibilità urbana è un compito complesso.

Infatti, secondo una visione epistemologica legata al pensiero complesso, le prospettive ecologica, economica e sociale sono tra loro intrecciate che potrebbe risultare difficile separarle per individuarne indicatori differenti.

È pur vero, però, che valutare la dimensione ecologica e quella economica è un problema di esperti e studiosi del settore; diversa, invece, la questione relativa agli indicatori sociali, che rappresenta un conflitto tra i diversi stakeholders.

Secondo alcuni autori (Bell e Morse, 2008)⁵⁶, il primo passo per la formulazione di un indicatore di sostenibilità dovrebbe proprio essere l'individuazione degli stakeholders.

Tra gli attori dello sviluppo locale, oltre che il settore del privato e del volontariato, hanno un posto di rilievo i cittadini: il metodo della governance rende gli indicatori ancora più essenziali, perché assistono alla comunicazione con i cittadini; sempre di più, poi, diventano condivisi, meno tecnici e meno neutrali.

Servono a “educare i cittadini” (Lethonen, 2008, pag, 242)⁵⁷ e perciò devono apparire legittimi e credibili.

In quanto, poi, elemento centrale della comunicazione politica la loro formulazione è sempre meno un lavoro di ricerca pura e sempre più un percorso lentamente cumulativo tra posizioni diverse che spaziano dalle denunce allarmistiche dell'ambientalismo più radicale alla difesa ferrea di interessi precostituiti (Davico, 2006, pag. 171)⁵⁸.

4.4. Città e “capitale sociale”

Le città, nella prospettiva presentata, sono reti di agenti sociali in reciproca interazione guidati da rappresentazioni mentali del proprio essere-in-comune. Per questa ragione, la realtà urbana può essere pensata come un luogo in cui si costruisce e si deposita “capitale sociale”.

⁵⁶ S. Brell, S. Morse, Sustainable indicators. Measuring the immeasurable, Earthscan, London, 2008

⁵⁷ M. Lehtonen, Mainstreaming sustainable development in OECD, Through indicators and peer reviews, in Sustainable Development, 16, 241-250

⁵⁸ L. Davico, Sviluppo sostenibile: le dimensioni sociali, Carocci, Roma, 2006

Tale concetto, originariamente introdotto dal sociologo francese Pierre Bourdieu, è stato poi formalizzato da James S. Coleman e divulgato dal politologo Robert D. Putnam, nel suo saggio dedicato all'erosione del capitale sociale in America.

Il contributo di Coleman è il più sofisticato sul piano teorico. Il capitale sociale, secondo l'autore, si differenzia da altre forme di capitale per il fatto di presentare le caratteristiche di un bene pubblico: essendo infatti un attributo della struttura sociale, non può essere oggetto di appropriazione privata.

In Italia sociologi come Bagnasco, Trigilia, Pizzorno e Piselli hanno lavorato su tale concetto⁵⁹.

Ma l'applicazione a livello urbano può essere fatta risalire a Jane Jacobs che in *Vita e morte delle grandi città*⁶⁰ ha notato come molte innovazioni si siano realizzate nelle grandi città in ragione dell'importanza che in queste assume l'interazione umana: vicinato, piccola scala, diversificazione degli spazi urbani, anzi massificazione e sviluppo urbanistico su vasta scala.

Questi spazi urbani accumulano una capacità cooperativa che si riflette anche in funzioni latenti di sorveglianza sociale e di sicurezza. Un'alternativa alle *gated communities*, allo spazio recintato, ma certo anche una nostalgia di spazi comunitari a rischio di estinzione (il quartiere, il vicinato).

La strada e lo spazio pubblico delle grandi città americane divengono nei racconti di Jane Jacobs (2000) la scena delle rappresentazioni rituali che gli abitanti della città pongono in essere negli spazi del vicinato.

Jacobs, tuttavia, non è interessata alla modellizzazione delle relazioni sociali, piuttosto lo sguardo sulla strada rappresenta l'occasione per comprendere i modi peculiari di abitare, ovvero le forme specifiche assunte dalla relazione sociale con l'ambiente urbano.

L'osservazione dei comportamenti, per esempio, diviene un esercizio interpretativo fortemente contestuale, orientato all'individuazione delle risorse sociali e ambientali che determinano la vitalità dei diversi contesti urbani.

Coleman, nel suo discorso presidenziale all'Associazione americana di sociologia, aveva però seguito una via diversa. Anziché la nostalgia per il perduto capitale sociale racchiuso nelle istituzioni sociali tradizionali, come la famiglia, le reti

⁵⁹ A. Bagnasco, F. Piselli, A. Pizzorno, C. Trigilia, *Il capitale sociale*, Il Mulino, Bologna, 2001

⁶⁰ J. Jacobs, *Vita e morte nelle grandi città*, Einaudi, Torino, 2009

parentali ed etniche o il vicinato; aveva indicato la nuova via delle organizzazioni formali che producono capitale sociale.

Si tratta di istituzioni come le università, le imprese, le associazioni, le reti dell'innovazione e le altre forme di rappresentanza, più o meno formalizzata degli interessi della società complessa.

L'idea di Coleman è che queste organizzazioni possano ricostruire, sviluppando relazioni di fiducia e di integrazione, quel capitale sociale tradizionale che è svaporato nel passaggio a società altamente differenziate.

Il capitale sociale presuppone, quindi, l'interazione, la densità di legami, forti o deboli, tra i membri della società, individui o gruppi; si può quindi sostenere che il capitale sociale necessita di flussi.

Diviene fondamentale, in questo quadro, il concetto di comunità come radicamento e come "essere-in-comune".

4.5. Spazio fisico e spazio esistenziale

Esiste però uno iato che separa e distingue lo spazio fisico concreto e quello cognitivo astratto, tipico dello spazio esistenziale.

Il guardare comunemente, l'osservare analiticamente e il percepire emotivamente sono rispettivamente le modalità attraverso le quali l'uomo organizza e indirizza la propria attenzione sulla realtà. Mentre le prime due attività aspirano ad una definizione oggettiva e fedele della realtà, aderente alla natura degli oggetti e dei fenomeni, il percepire è un'attività sintetica e complessa, in cui il prodotto della percezione (come attività) conserva solamente alcuni dei caratteri propri dell'oggetto o dei fenomeni originali.

Essa, quindi, è il prodotto originale dell'attività psichica di un soggetto che si alimenta dell'insieme dei dati sensoriali ed emotivi relativi ad una situazione realizzata nello spazio, nel tempo e con le persone:

«Pertanto il mondo non può essere concepito come una somma di cose, né il tempo come una somma di istanti, secondo il modello cartesiano: le cose e gli istanti possono articolarsi insieme e formare un mondo solo attraverso quell'essere ambiguo

che si chiama soggettività perché non possono presentarsi insieme che da un punto di vista e secondo una certa intenzione»⁶¹.

In quest'ottica anche la capacità di immaginazione individuale, che si sviluppa a partire dalla percezione, costituisce il tramite mediante il quale lo spazio fisico può diventare spazio collettivo, praticato da diversi soggetti che si muovono verso un fine comune.

Secondo Kevin Lynch⁶²:

«l'immagine ambientale è il quadro mentale generalizzato nel mondo fisico esterno che ogni individuo porta con sé. Quest'immagine è il prodotto sia della sensazione immediata, che della memoria di esperienze passate e viene utilizzata per interpretare le informazioni e guidare gli atti. In questo senso l'immaginazione, esito dell'esperienza sensoriale e della percezione in situazione, esprime una funzione positiva di conoscenza e orientamento pratico del soggetto e delle sue attività».

Questo modo di intendere la natura e lo scopo del processo di immaginazione è coerente con la funzione aristotelica dell'immaginazione, legata alla sensazione e in grado di produrre conoscenza del mondo sulla base dei sensibili. L'immaginazione è il movimento prodotto dalla sensazione in atto (Abbagnano, 1998)⁶³: in questa circostanza la sensazione diviene prevalente e l'attività psichica riprende il suo corso rielaborando le sensazioni solamente quando queste si siano attenuate.

La questione della sensazione, intesa come «dato immediato di coscienza» (Bergson, 2002)⁶⁴ rinvia alla percezione e alle modalità secondo le quali essa si realizza come relazione immediata dell'uomo con la situazione ambientale in cui si è collocato.

Dunque, secondo Lynch, l'immaginazione è una funzione e un esito della percezione (in quanto attività del percepire), nel senso che la costruzione di immagini dell'ambiente è applicata ad una situazione reale e presuppone l'acquisizione di dati relativi alle caratteristiche complessive dell'ambiente che si rappresenta.

⁶¹ M. Merleau-Ponty, *Fenomenologia della percezione*, Bompiani, Milano, 2005, (ed. or. 1945), pp383-384

⁶² K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 1985, (ed.or. 1960), p.26

⁶³ N. Abbagnano, *Storia della filosofia*, vol. VI, *La filosofia dei secoli XIX e XX. Dallo spiritualismo all'esistenzialismo*, TEA, Milano, 1993

⁶⁴ H. Bergson, *L'evoluzione creatrice*, Raffaello Cortina, Milano, 2002 (ed. or. 1907)

4.6. Le sindromi della non partecipazione

L'illusione che i processi partecipativi possano sempre sfociare in soluzioni condivise e facili va scoraggiata. Le comunità locali osteggiano, come è ovvio, azioni non condivise, ma anche soluzioni condivise che però non di rado non le trovano d'accordo indipendentemente dai contenuti dell'intervento o dal soggetto che le propone.

I conflitti che portano alle varie "sindromi" nei confronti dell'ambiente possono assumere forme differenti. Spesso si tratta di conflitti urbani localizzati in un determinato luogo, frutto di una reazione verso un progetto considerato poco conveniente per la comunità locale. Per questa ragione la maggior parte dei movimenti si oppone alle decisioni con slogan "Qui no..!", "No a ..." o si spingono alla salvaguardia del proprio territorio con frasi del tipo "Salviamo...!", "Recuperiamo...". Senza un'analisi della situazione specifica il più delle volte risulta complicato comprendere se la comunità stia davvero prendendosi a cuore le sorti di chi le abita, oppure ci si trova di fronte ad una situazione di sindrome da non partecipazione, che può avere una prima forma di *Nimby*, un'efficace acronimo inglese che sta per "Non In My Back Yard", ovvero "Non nel mio giardino, non nel retro di casa mia", tendenza che è possibile calmierare solo con lenti processi di costruzione del consenso e di scenari alternativi, facendo attenzione a non cadere nella più rigida opposizione cui è molto più difficile opporre alternative, quella del *Niaby* (Not in Anybody's Back Yard): Nel giardino di nessuno.

Queste sindromi, relative ai processi partecipativi, si ritrovano facilmente nelle proteste contro opere di interesse collettivo e attività che hanno (o si teme possano avere nell'immaginario collettivo) effetti negativi sul territorio in cui saranno realizzate, come nel caso di grandi vie di comunicazione, nuovi insediamenti residenziali, depositi di sostanze pericolose, discariche e inceneritori, come nel caso italiano studiato ai fini della tesi di ricerca.

L'atteggiamento *Nimby* consiste nel riconoscere come necessarie le opere oggetto della contesa, ma, contemporaneamente, nel dichiararle non desiderabili per via delle controindicazioni delle stesse rispetto all'ambiente locale.

È difficile mettere in discussione con argomentazioni altrettanto efficaci la tesi che solitamente i residenti propongono: “Perché qui e non altrove?”. Il compito degli amministratori, anche per quelli più illuminati, è faticoso e solo se si dimostrano sensibili l’effetto Nimby può essere prevenuto, affrontando le scelte e prevedendo il coinvolgimento della comunità locale per un più efficace orientamento delle soluzioni.

Ancor più complicati sono i processi partecipativi che vengono instaurati per mettere a confronto stakeholders con interessi contrapposti. In questo caso il processo di partecipazione sembra frammentare, più che rafforzare, un eventuale senso di comunità, in particolare se il tavolo di concertazione si focalizza sulla posta in gioco, che si contende tra due parti con aspettative diverse.

Un processo partecipativo su queste basi potrebbe finire per mettere in evidenza le differenze, piuttosto che gli obiettivi comuni dei partecipanti, che si trovano ad agire come stakeholders diversi che come componenti di una stessa comunità.

La sindrome Nimby non è tanto un’idiosincrasia di popolazioni ipersensibili ai loro territori o semplicemente reazionarie al cambiamento, ma la sommatoria di una visione negativa del futuro, della mancanza di un’equa distribuzione di vantaggi e svantaggi dal punto di vista ambientale, del timore di perdere significativamente qualità della vita (Osti, 2006)⁶⁵.

Va da sé che sicuramente non è possibile soddisfare le inclinazioni e le aspettative di tutti gli attori in gioco. Nel caso gli amministratori non manifestino interesse per i processi inclusivi, ci si può ritrovare in un’altra sindrome che li colpisce in modo esclusivo: *Nymto* (non in my term office). La sintomatologia si palesa quando gli amministratori dichiarano un interesse rispetto a nuovi sistemi di governance orientati alla sostenibilità urbana: purché tali processi non siano promossi nel periodo del loro mandato.

Non sono rari i casi in cui la sindrome assume contorni affini a quelli di scontro politico o che risenta delle carenze nella preparazione tecnica del personale degli enti locali⁶⁶.

⁶⁵ G. Osti, Nuovi asceti. Consumatori, imprese e istituzioni di fronte alla crisi ambientale, Il Mulino, Bologna, 2006

⁶⁶ Non sono rari i casi in cui Agenda 21 sia stata etichettata come un processo di sinistra oppure che non riguardava la loro amministrazione perché “in un club con solo 21 soci non valeva la pena entrare”. Più legate a carenze tecniche che ad una sintomatologia di una sindrome sono affermazioni del tipo: “Agenda 21 è la morte della città”. Si tratta di affermazioni raccolte da politici e tecnici di un comune lombardo che si riportano a titolo di esempio, senza nessuna pretesa di considerarle come rappresentative di una realtà di livello generale.

Nei casi di contestazione forte si arriva alla sindrome *Banana* (Build absolutely nothing anywhere near anyone): in questi casi, si è in uno stato avanzato del logoramento del rapporto tra decisori pubblici e cittadini, i quali difficilmente torneranno sulle proprie posizioni, con più probabilità dovrà essere il decisore pubblico a scendere ad un compromesso.

Salvo che non si tratti della più complicata sindrome *Cave* (Citizens Against Virtually Everything) nel cui caso l'amministrazione dovrà necessariamente imparare a convivere con gruppi organizzati che ne sono affetti, visto che difficilmente sarà in grado di fare proposte che non trovino un qualche grado di contestazione.

È evidente come i conflitti ambientali a livello urbano siano ormai all'ordine del giorno in tutta Europa e si manifestano in forme diverse a seconda che siano generati dall'opposizione di gruppi cittadini organizzati rispetto a determinate attività produttive o di trasformazione (raffinerie, oleodotti, gassificatori); come reazione alla realizzazione di infrastrutture; come disaccordo nella collocazione di impianti energetici o di smaltimento dei rifiuti, come rifiuto di nuovi insediamenti a scopo turistico-ricreativo (Nello, 2002)⁶⁷.

A queste situazioni vanno aggiunti, per esempio, anche gli interventi intensivi di rigenerazione urbana sostenibile in contesti abitati. Il conflitto che si crea tra i cittadini e il soggetto che attua l'intervento è generato dai timori di non vedere realizzate le aspettative rispetto al luogo dove si vive, oltre ad essere acuito da una diffusa crescita di attenzione verso le questioni di natura locale e territoriale.

La natura del soggetto che attua l'intervento non è secondaria rispetto al livello del conflitto che ne può scaturire.

Nel caso di un attore privato, la comunità locale può avere un ruolo *super partes* che dovrebbe essere assunto, almeno in teoria dal livello di governo più accessibile ai cittadini (solitamente quello comunale o di scala immediatamente successiva, a seconda dei contesti).

Un processo di coinvolgimento nella scelta a monte, e non in corso d'opera o a giochi fatti, può rappresentare un buon trattamento preventivo all'insorgere delle sindromi da non partecipazione.

⁶⁷ O. Nello, *Ciutat de Ciutats. Reflexion sobre el procés d'urbanització a Catalunya*, Empories, 2002, Barcelona

4.7. Progettazione partecipata e cittadinanza attiva

Dopo aver preso in esame le patologie che inficiano una reale collaborazione tra i residenti e gli amministratori del territorio, crediamo sia importante affrontare, in questa sede, il tema della progettazione partecipata come processo culturale, interdisciplinare, capace di esprimersi attraverso azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana.

Negli anni Sessanta del secolo scorso, negli Stati Uniti, il metodo operativo-partecipativo riconosce la condivisione di opinioni tra utenti e il confronto delle esigenze dei cittadini come fattori utili a innescare importanti trasformazioni materiali e sociali nei luoghi urbani, qualificandosi come un complesso di riflessioni teoriche e di azioni pratiche capaci di influenzare in maniera diretta e determinante il quadro delle condizioni ambientali generali e, di conseguenza, la qualità del vivere dei singoli individui.

In principio furono alcune rivendicazioni sociali, collegate al manifestarsi di opinioni espresse da collettivi di cittadini in tema di qualità ambientale: a Manhattan, nel 1963, il registrarsi di un forte dissenso pubblico, riferito a decisioni politiche di governo del territorio, suggerì il costituirsi di una realtà associativa inedita – l'Architectural Renewal Committee di Harlem – che propose azioni di trasformazione di parcelle di tessuto urbano secondo le pratiche di ciò che, a breve, sarebbe stato identificato come l'*advocacy planning*.

Il termine, coniato dal sociologo francese Paul Davidoff nel 1965⁶⁸, individuava una modalità alternativa di pianificazione territoriale, ponendo in essere nuove pratiche attraverso le quali promuovere il coinvolgimento effettivo dei cittadini nel dialogo con gli amministratori locali e con i pianificatori incaricati.

Il tentativo, che aveva finalità puramente sociali, si proponeva come obiettivo di creare un dialogo tra le parti in causa, suggerendo la considerazione dell'opinione degli abitanti nei processi decisionali di trasformazione dei luoghi urbani come necessariamente determinante.

⁶⁸ Si fa riferimento a "Advocacy and Pluralism" in *Planning Journal of the American Institute of Planners*, 1965

Attraverso, poi, azioni di *community design* si puntava a garantire l'ascolto delle esigenze quotidiane dei cittadini, assistendo i più deboli nella rivendicazione di migliori condizioni di vita nei quartieri; nascevano così gruppi di volontari di professione con diverse esperienze nella progettazione e gestione del territorio, che si rendevano disponibili ad assistere le unità di vicinato generalmente costituite da minoranze economicamente e socialmente svantaggiate.

Le esperienze, originariamente affrontate in questo senso nei soli Stati Uniti, si tradussero in Europa nella pratica del *community planning*, il cui punto di forza restava fortemente connesso alla ricerca di forme di partecipazione delle comunità in materia di pianificazione urbana.

Il *community planning*, infatti, si colloca tra l'urbanistica e le politiche sociali urbane: se da un certo punto di vista, infatti, la comunità è l'esperto designato a fornire indicazioni ai progettisti per sviluppare soluzioni complessivamente più rispondenti ai bisogni reali, dall'altro il consolidamento della comunità in quanto tale è uno degli scopi del processo di piano.

Per la prima volta, le iniziative di governo in materia di gestione e trasformazione del paesaggio pubblico, le logiche di disegno della rete infrastrutturale e le decisioni connesse ai piani riguardanti l'abitare diventano più trasparenti, aprendosi a recepire i pareri dei cittadini, che diventano attori, con opinioni preziose, privilegiate dall'esperienza diretta.

La prassi della partecipazione implica il tentativo di superare una logica procedurale più marcatamente tradizionale, gestita in modo esclusivo dall'urbanista o dal pianificatore incaricato, per arrivare a codificare un modello basato su un approccio intersettoriale e multiculturale, che prevede il coinvolgimento di un ampio spettro di consulenti che, a vario titolo, co-producono proposte attorno cui mobilitare consenso per l'individuazione delle priorità e prerogative dell'azione.

Negli anni Settanta del secolo scorso si registrano le prime e più concrete esperienze europee, che non mancano di prendere direzioni diverse tra loro e manifestarsi con esiti distinti da quelli raggiunti negli USA.

Nel Vecchio continente, tra le tante figure impegnate nell'esercizio della pratica collegata alla progettazione partecipata si distinguono i nomi di De Carlo e di Lucine Kroll.

Secondo De Carlo, l'esercizio della critica non solo è ammesso, ma diventa necessario e non può essere circoscritto agli aspetti tecnici dei problemi ma va esteso a

tutto l'arco che inizia dalle motivazioni e arriva alle conseguenze di ogni decisione, sul filo di una permanente verifica che rimette sempre in discussione anche gli obiettivi generali.

Il quadro di riferimento delle azioni partecipate è sempre complesso e il processo che s'investiga è sempre bottom up, utile a catalizzare le spontaneità di espressione e le istintive relazioni di necessità dei cittadini.

Lucien Kroll, architetto belga e da molti indicato come padre fondatore della corrente più sensibile e radicale del progettare in modalità partecipata, assume il dialogo con i cittadini come strumento privilegiato di comprensione del sentire sociale, del manifestarsi delle esigenze dell'uomo che abita gli agglomerati urbani.

Fortemente critico nei confronti della monotonia e della generale inospitalità che connota il paesaggio delle città, Kroll punta a coltivare habitat ad alto tasso di adattabilità e trasformabilità: il suo pensiero è interessato al recupero urbano che si articola anche in operazioni di delicata cucitura di porzioni esistenti del territorio costruito con frammenti di nuove edificazione, secondo un piano complessivo che esprime vocazione nei confronti di una progettazione inclusiva, aggregativa, organica, vitale, varia.

Le significative esperienze di De Carlo e di Kroll, associate e completate da quelle di molti altri, percorrono un tratto temporale che, oltre ai Settanta e Ottanta del Novecento, comprende periodo più prossimi al nostro: è in questo lungo percorso che la progettazione partecipata con i residenti ha acquistato non solo dignità ma anche credibilità.

Negli anni, gli esiti delle azioni compiute sul territorio perdono progressivamente il carattere di provvisorietà, di prova sporadica o esperimento proprio delle esperienze pilota, assumendo la solidità e l'importanza di progetti che, sempre più spesso, vengono confermati per la loro estrema validità. E la pianificazione partecipata moltiplica i casi studio e l'eterogeneità dei risultati. All'interno della macro-disciplina partecipativa trovano posto teorie riferite ad ambiti distinti e prima non collegati tra loro; ipotesi, metodi operativi e prassi di vario tipo vengono collegate, influenzandosi reciprocamente e miscelandosi in formulazioni innovative.

Prende forza, anche epistemologicamente, l'ipotesi di una contemporanea convergenza che trae forza dall'attrazione simultanea di una grande quantità di pensieri che, sebbene siano caratterizzati da una loro autonomia, risultano capaci di entrare in relazione in seno ad un discorso aperto dedicato alle nuove figurazioni di città.

Tra questi pensieri, ad esempio, si segnala l'innovativa Open Space Technology, dell'“antropologo” (per passione) Harrison Owen⁶⁹, uno strumento di apprendimento informale che agevola la circolazione di informazioni, conoscenze ed esperienze all'interno di organizzazioni di vario tipo, utilizzando la leva del cambiamento come risorsa utile per risolvere i problemi e preferendo la creazione di ambienti liberi dalle regole rigide e dai tecnicismi che caratterizzano altre dinamiche partecipative.

A lui si deve l'introduzione della forma circolare come rappresentazione spaziale di una riunione tra pari e quella della bacheca sulla quale ogni membro del gruppo avrebbe potuto alzarsi, scrivere il titolo del tema che verso il quale era interessato per poi dividerlo con coloro che nutrivano lo stesso interesse, all'interno di uno spazio predisposto.

Questo modello di partecipazione riscosse molto interesse fin dal suo esordio e già nel 2008 aveva messo radici in 136 paesi e operato in decine di migliaia di contesti diversi, dal Palazzo delle Nazioni Unite a New York e quello del Parlamento europeo a Bruxelles a quello del villaggio africano.

Per illustrare la ricetta del confronto creativo, si può ripercorrere la storia della cittadina di Chelsea, vicino a Boston. Nella prima metà degli anni '90, gli abitanti della cittadina, durante un commissariamento per bancarotta, corruzione e fallimento del sistema scolastico pubblico, furono coinvolti in un processo deliberativo concernente la riscrittura dello statuto della città, cioè della formulazione di nuove regole di governo tali da impedire in futuro il ritorno al potere delle consorterie del malaffare.

Per nove mesi, sotto la guida di Susan Podziba, un facilitatore di processi di democrazia deliberativa, specializzata ad Harvard e al MIT di Boston, questo tema tenne banco in tutti gli angoli della città, pressoché a tutte le ore.

Anche perché il commissario, anch'esso in passato docente della Harvard Business School, aveva fatto una promessa: se il testo del nuovo statuto fosse stato scritto all'unanimità da un gruppo diversificato di eminenti cittadini e cittadine e poi fosse stato approvato tramite referendum, l'avrebbe portato all'approvazione dello Stato del Massachusetts. Così è stato.

Dieci anni dopo, nel 2005, varie inchieste giornalistiche e sociologiche hanno verificato che la città era decisamente migliorata, non solo dal punto di vista civile e morale, ma anche dal punto di vista della diffusione del benessere economico.

⁶⁹ Harrison Owen, *Wave Rider. Leadership for High Performance in a Self-Organizing World*, Paperback, 2008

Si tratta, quindi, di cambiare prospettiva e di creare le condizioni perché gli attori interessati possano costituirsi in una comunità indagante, capace di apprendere in modo reciproco e collettivo tra coprotagonisti.

Altro riferimento interessante ed esemplificativo riguarda le teorie di Scott E. Page, docente di scienze politiche ed economiche presso l'Università del Michigan, che si concentrano sullo studio dei sistemi complessi introducendo il concetto di "potere delle diversità" nell'analisi strutturale dell'interazione sociale: entro la cornice della progettazione partecipata, questo punto di vista trova applicazioni rilevanti nel dimostrare come gruppi di utenti composti in maniera non omogenea, per capacità dei singoli o per estrazione sociale o interessi, riescano a sviluppare processi decisionali di grande concretezza, raggiungendo obiettivi ambiziosi e non banali.

Nel novero degli altri contributi importanti, ci sono le teorie che nutrono la formulazione di un pensiero riguardante il principio di democrazia diretta, della democrazia partecipativa, di quella deliberativa: vale a questo proposito ricordare James S. Fishkin, ma anche Carolyn Lukensmeyer, fondatrice di American Speaks, fondazione che si dedica a sostenere il coinvolgimento attivo dei cittadini nei processi decisionali pubblici, credendo che più alti gradi di democrazia possano essere raggiunti solo prendendo in seria considerazione l'espressione della volontà e della necessità dei singoli cittadini.

Capitolo 5

La realtà urbana europea e le esperienze di cambiamento

5.1. La realtà urbana europea

Se, come si è visto, l'Europa è un "continente di città", bisogna anche sottolineare la particolarità dello sviluppo urbano europeo.

L'Europa, specie nella sua parte occidentale, è il continente che più di ogni altro ha guidato il processo di concentrazione urbana: nel 1800 ospitava 29 delle prime 100 città al mondo e nel 1950 erano diventate 36.

Alle soglie del terzo millennio, invece, tra le prime trenta agglomerazioni urbane, solo due si trovavano nel vecchio continente: Londra e Parigi, mentre le prime cento città del mondo, quelle europee, sono solamente una ventina.

D'altro canto proprio in Europa esistevano le migliori pre-condizioni perché la diffusione urbana si potesse affermare, avendo ereditato dal passato una densità di città molto elevata.

Escludendo la Russia, la distanza media tra agglomerati di almeno 10 mila abitanti è di 16 km, contro i 29 dell'Asia e i 45 degli Stati Uniti.⁷⁰

I processi di contro-urbanizzazione europea avvengono nel contesto di complesse riconfigurazioni dello spazio urbano, nelle quali il policentrismo, tipico dell'armatura urbana continentale, svolge un ruolo primario ed il cui rafforzamento è da molti considerato come la possibile e auspicabile alternativa allo sprawl.

⁷⁰ A. Bagnasco e P. Le Gales, *La città dell'Europa contemporanea*, Liguori, Napoli, 2001, pp. 74-75.

L'interesse delle politiche europee verso il policentrismo per contrastare lo sprawl e recuperare la tradizione della città compatta è stato promosso, a fine anni Novanta, dall'Unione Europea nell'ambito dell'European Spatial Development Perspective.⁷¹

Sono peraltro trascorsi poco meno di cento anni da quando l'ecclettico biologo scozzese Patrick Geddes osservava come molte città inglesi, fino a quel momento cresciute separatamente le une dalle altre, stessero iniziando a fondersi tra loro.

Per definire il nuovo fenomeno conio, nel suo *Cities in Evolution*, il termine di conurbazione:

«Costellazioni non possiamo chiamarle; agglomerati, ahimè, farebbe già più al caso nostro ma potrebbe suonare offensivo; e se le chiamassimo conurbazioni? Questa è forse la parola giusta, espressione di una nuova forma di raggruppamento demografico che sta già sviluppando, in maniera per così dire subconscia, nuove classi sociali e nello stesso tempo anche nuove forme di governo e amministrazione».⁷²

La conurbazione indica una vasta area urbana comprensiva di più città che attraverso la crescita della loro popolazione e l'espansione del loro edificato si sono fisicamente avvicinate, laddove non si sono unite, sino a formare un'unica grande area, edificata, senza soluzioni di continuità.

In sostanza una forma policentrica di agglomerazione nella quale avviene una saldatura, più o meno consistente, tra i vari centri urbani in un continuum urbanizzato a grande scala ove si collocano centri commerciali, grandi e piccoli, e aree suburbane.

La regione metropolitana è una forma di organizzazione globalmente ancor più diffusa e allargata, un'evoluzione delle moderne aree metropolitane.

Non ha confini precisi e in generale è costituita dalle zone di influenza socio-economica di più aree metropolitane.

A differenze di queste ultime le regioni urbane sono territori assai più vasti, seppur economicamente interdipendenti con la città o le città centrali; e includono il circostante territorio non urbanizzato, del quale la città stessa o un insieme di città

⁷¹ European Communities, The European Spatial Perspective (ESDD), Comments and recommendations from the European Consultative Forum on the Environment and Sustainable Development, 1999.

⁷² P. Geddes, Città in evoluzione, Il Saggiatore, Milano, 1970 pag. 60.

minori nel caso di aree metropolitane policentriche, continuano a rappresentare il principale mercato e centro economico, culturale, finanziario di riferimento.

Il concetto di città regione è stato ampiamente analizzato nel corso degli anni Novanta del secolo scorso, ad esempio, dall'urbanista francese Francois Asher, che ha teorizzato con la sua Metapolis, una diffusione delle funzioni urbane a scala regionale mantenendo tuttavia la distinzione fisica tra aree urbane e aree rurali.⁷³

Già nel corso degli anni Ottanta del Novecento il tema era stato comunque trattato, ad esempio da Jane Jacobs, che aveva sviluppato una sua teoria della città-regione intesa come unità economico-funzionale⁷⁴.

Peraltro da almeno venticinque anni i geografi europei hanno iniziato a studiare le complesse interrelazioni tra gruppi di aree metropolitane, anche distanti tra loro, e non necessariamente appartenenti allo stesso Paese, definendo tali ambiti interrelati come "sistemi urbani".

Nel 1989 un gruppo di geografi francesi, denominato RECLUS e guidato da Roger Brunet, presentò i risultati di uno studio sull'ordinamento spaziale di 165 città europee nel quale si enfatizzava il consolidamento di una dorsale, una mega regione urbana di 80 milioni di abitanti, che si sviluppava da Londra sino a Milano, passando per città come Amsterdam, Francoforte, Bruxelles, Zurigo ma escludendo Parigi e più in generale la Francia da questo asse centrale.⁷⁵

La dorsale fu battezzata dalla stampa con il nome di Blue Banana in ragione della forma e del colore con il quale veniva rappresentata cartograficamente.

Nel corso degli anni Novanta un sempre maggior numero di analisti ha ipotizzato una perdita di peso della Blue Banana in favore di altre macro aree che potrebbero confermarsi i futuri poli di crescita dell'economia europea, prima tra tutte la Sunbelt che si sviluppa da Valencia a Milano definita anche come il "Nord del Sud" e individuata già dallo stesso Brunet.

La rappresentazione cartografica dello spazio europeo si è arricchita nel tempo di altri suggestivi contributi interpretativi: dai Japanese Corridors⁷⁶ e il Red Octopus⁷⁷, mentre un approccio più complesso volto a superare la semplificazione di questi pattern

⁷³ F. Asher, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, Paris, 1995.

⁷⁴ J. Jacobs, *The nature of economies*, New York, Random House, 1984.

⁷⁵ R. Brunet, *Les Villes Européennes*, Rapport pour la Datar, La Documentation Française, 1989.

⁷⁶ M. Heidenreich, "The changing system of European cities and regions", *European Planning Studies*, n.6 1998, pp. 315-332.

⁷⁷ K.R. Kunzmann, "Zur Entwicklung der Standsysteme in Europa", *Mitteilungen der Osterreichischen Geographischen Gesellschaft*, n. 134, 1992 pp. 25-50.

è stato recentemente proposto da Taylor e Hoyler che, in uno studio sull'ordinamento spaziale delle città europee in condizioni di globalizzazione, hanno dimostrato le complesse relazioni sviluppate da queste nel contesto della rete urbana mondiale in quanto centri nodali della nuova economia globale.⁷⁸

5.2. Le città insostenibili: le prime risposte

Inoltre il tema della città come motore di sviluppo nella competizione globale e della sua capacità di attrarre le categorie di lavoratori che possono generarlo, la cosiddetta classe creativa, è oggi attuale e di moda.

Quali caratteristiche dovranno avere le città del XXI secolo per competere a livelli più elevati? In termini di innovazione e creatività, di coesione sociale e di sostenibilità ambientale?

Le teorie e le tecniche comprese nel complesso sistema della progettazione partecipata producono modelli di governance contraddistinti da un riferirsi costante alla sostenibilità.

Dalle rivendicazioni di matrice marcatamente ecologica, sino alle riflessioni odierne riguardanti il consumo delle risorse disponibili e la minimizzazione dell'impatto sull'ambiente delle azioni di trasformazione dei territori, il discorso sulla salvaguardia e sulla riqualificazione dell'ecosistema è sempre stato considerato centrale nel garantire il bene comune nelle collettività,

Dalle caratteristiche negative della città industriale e della sua crescita incontrollata, così come sono state descritte in precedenza, traggono origine molte proposte per la realizzazione di città più sostenibili.

Prima di analizzare, nei prossimi capitoli, alcuni studi di caso, è utile prendere in esame alcune risposte, spesso riduttive, che non tengono conto della complessità necessaria per affrontare le emergenze urbane.

⁷⁸ P. Taylor e M. Hoyler, "The Spatial Order of the European Cities under Conditions of Contemporary Globalization", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol.91, n.2, 2002, pp.176-189.

5.3. Il rifiuto delle città

Tutti i modelli di città o comunità ideali proposti nel corso del XIX secolo si fondano su assunzioni similari.

1. In primo luogo il rifiuto della città esistente in una visione fondamentalmente anti-urbana, dunque la negazione di forma, organizzazione e dimensione della città così come si è formata, in favore di modalità insediative rurali o semi-rurali al di fuori e lontano dalle città esistenti.

2. In secondo luogo il tentativo di costruzione di una nuova entità considerata come un qualche cosa di progettabile nella sua interezza, come la città rinascimentale, senza considerare che l'evolversi della città è, soprattutto nel corso della rivoluzione industriale, estremamente rapido e incrementale, a differenza della staticità tipica della città rinascimentale.

3. Infine, l'associazione a questa nuova forma urbana di un ordine sociale ideale da contrapporre al disordine caotico della città industriale, nel tentativo di realizzare anche nuove forme di organizzazione della società.

Oggi si è abituati a pensare alla città come a una forma urbana complessa, nella quale interagiscono e competono molte diverse funzioni culturali, economico e politiche.

Nella tradizione utopistica ottocentesca ci si trova di fronte a comunità altamente e rigidamente organizzare sia sotto il profilo urbanistico sia per quanto riguarda il l'organizzazione sociale dei singoli individui e della collettività.

Le teorie proposte da Francois-Marie-Charles Fourier si muovono a partire da una vera e propria teoria dell'evoluzione sociale, la *Theorie des quatre mouvements*, che ipotizza una sua transizione in sette periodi, verso uno stato di assoluta armonia, passando dal sesto periodo, quello del garantismo.

Per ciascuno di questi due periodi finali Fourier immagina una città adeguata. In quello del garantismo corrisponde una città costituita da tre corone concentriche. La prima contiene la città centrale, la seconda i sobborghi e le fabbriche, infine la terza che poteva ospitare la periferia.

Ma nel settimo e ultimo stato della teoria, quello dell'armonia, gli uomini abbandoneranno la città, riunendosi in falangi di 1.620 abitanti ciascuna e alloggeranno in appositi edifici chiamati *phalansteres*.

Anche il falansterio, è dettagliatamente descritto e vi si ritrovano non pochi elementi di ordine spaziale e organizzativo che parecchi decenni dopo caratterizzarono l'idea di base dell'Unité d'habitation di Le Corbusier.

Fourier, inoltre, attraverso l'attenzione dimostrata per la scelta del sito anticipa in qualche modo l'evoluzione successiva per quanto riguarda l'organizzazione spaziale urbana:

«Per un'associazione di 1500-1600 persone occorre un terreno di una lega quadra (...). Il luogo dovrà essere previsto di un bel corso d'acqua, percorso da colline e adatto a colture variate, addossato a una foresta e poco lontano da una grande città, ma abbastanza per evitare gli importuni »⁷⁹

5.4. Le città sostenibili immaginate: i paradigmi

Anche le proposte urbane sviluppate nel corso del Novecento per affrontare sia la crisi urbana innescata dalla crescita delle città industriali sia quella di ordine sociale, presentano diverse similitudini.

In particolare, rifiutando la possibilità di miglioramenti graduali delle vecchie città, i loro progettisti ripensarono i principi stessi della pianificazione applicandoli a città completamente nuove; cercando di unire la forma spaziale con la forma socio-economica della società intera.

In particolare le tre città immaginate da Ebenezer Howard, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright rappresentano società alternative, visioni utopistiche di un ambiente nel quale l'uomo avrebbe potuto vivere in pace con altri, in armonia con la natura e dunque forme ideali di una società industriale.⁸⁰

Robert Fishman, nella critica alle proposte di Howard, Le Corbusier e Wright affermava che negli anni Settanta si era persa la fiducia in quello che univa i tre utopisti, ovvero che il credere che la soluzione ad un problema urbano potesse esistere in modo isolato:

⁷⁹ L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari 1963 pag. 104.

⁸⁰ R. Fishman, *Urban utopias in the twentieth century: Ebenezer Hoard, Frank Llyod Wright and Le Corbusier*, Basic Book, New Yor,1977, pp. 6-7.

«Le città ideali di Howard, Le Corbusier e Wright non sono state in disparte da soluzioni più moderne. Sono state sostituite dalla convinzione che non esistano soluzioni. La sua profonda origine io credo sia nella perdita di fiducia nella realtà di un bene o scopo comune che possa diventare il fondamento della vita urbana»

5.5. Le città sostenibili di domani

La composizione della città evolve nel tempo: una struttura spaziale inizialmente favorevole sotto il profilo economico, ambientale e sociale può evolvere verso una forma meno efficiente così come inversamente è possibile indirizzarsi verso forme urbane più sostenibili.

Che cosa si intende precisamente per forma urbana? Essa è stata così definita da Lynch:

«La forma dell'insediamento a cui solitamente ci si riferisce con il termine ambiente fisico è normalmente intesa come l'intreccio spaziale di grandi e inerti oggetti che costituiscono le città: gli edifici, le strade, i servizi pubblici, le colline, i fiumi e forse gli alberi (...). La forma di un insediamento è la struttura spaziale che ospita le attività delle persone, ma anche il flusso che ne deriva.»⁸¹

Dunque la forma è la risultante dell'aggregazione di una serie di elementi ripetitivi di base che si combinano in modo diverso dando luogo a intrecci sempre diversi, tuttavia costituiti dai medesimi oggetti e dalle medesime attività.

È comprensibile, a questo punto, la convinzione che esista una relazione complessa tra forma urbana e sviluppo sostenibile tale che agendo sulla prima sia possibile ottenere una migliore qualità della vita.

Ad esempio, il fenomeno dello sprawl, che rappresenta una delle minacce più gravi alla forma urbana, ha origini e ricadute di natura composita, nel senso che se numerose sono le sue cause – sociologiche, legate al rifiuto della città e al ritorno alla campagna; strutturali connesse ai processi di decentramento delle attività; economiche,

⁸¹ K. Lynch, Progettare la città. La qualità della forma urbana, Etas Libri, Milano, 1990, pp. 49-51.

in ragione dei maggiori livelli di benessere – anche i suoi effetti si declinano in differenti dimensioni: ambientale, sociale ed economico.

Queste, intrecciandosi sinergicamente, danno luogo a quella dissoluzione dello spazio percepibile a tutte le scale, da quella metropolitana a quella del singolo edificio collocato nel nulla, il cui denominatore comune è rappresentato dalla disarticolazione delle forme e dalla mobilità.

Un tale fenomeno va quindi affrontato in forma composita lavorando sulle cause che ne sono all'origine e a livello di:

- politiche: in grado di istruire strategie che coinvolgano i numerosi attori in una prospettiva ampia spazialmente e temporalmente;
- piani: la cui flessibilità in termini di processo sappia interpretare con rapidità i mutamenti della domanda sociale;
- progetti: ordinati a dare forma fisica alle trasformazioni in un'ottica di migliore vivibilità;
- pratiche: capaci di incidere sui comportamenti individuali e quotidiani delle persone, la cui somma produce effetti collettivi e duraturi nel tempo.

Il quadro che ne emerge, non può essere considerato esaustivo nell'ambito di una contemporaneità in continua evoluzione può, tuttavia, rappresentare esperienze di sintesi e sperimentazioni in corso.

Le forme urbane che si è scelto di prendere qui in esame concorrono al raggiungimento di una forma urbana sostenibile che rappresenta un punto di equilibrio dei principi sopra esposti.

5.6. Un approccio istituzionale per la prospettiva europea

In Europa, come si evince dai documentati affrontati nel secondo capitolo, si è assistito a una presa di posizione anche istituzionale nei confronti dello sviluppo urbano sostenibile.

La posizione europea è fondata sull'osservazione che i modelli sviluppati nel tempo attorno alle questioni della città sostenibile rappresentano variazioni più o meno ampie di concetti riconducibili a due strategie:

1. la strategia della città compatta e
2. la strategia dei cicli brevi.⁸²

La strategia della città compatta concentra l'attenzione su tale forma e sulla correlata efficienza distributiva delle attività al suo interno in ragione delle opportunità che essa è in grado di offrire in termini di ottimizzazione delle infrastrutture per la mobilità e i servizi esistenti.

Compattezza, densità elevate, usi del suolo misti rappresentano il presupposto per un maggior uso del trasporto pubblico e una contemporanea riduzione di quello privato.

La strategia dei cicli brevi è associata all'impulso attorno alle questioni ambientali prodottosi nell'ambito delle iniziative dell'Agenda 21 Locale e pone l'attenzione sulla possibilità di raggiungere una maggiore sostenibilità ambientale a scala locale attraverso un uso efficiente delle risorse naturali.

L'approccio dei cicli brevi è in sostanza ecologicamente orientato alla possibilità di realizzare, a livello di scala locale, una maggiore autonomia nel ciclo: produzione-consumo-rifiuti.

A tal proposito si può ricordare l'esempio di Landry circa il pranzo della domenica, esempio suggestivo ma concreto.

Un tradizionale pranzo inglese domenicale, sommando i suoi ingredienti che non sono esotici, dovrebbe aver viaggiato per 25mila miglia prima di arrivare sulla tavola dei consumatori; in Gran Bretagna la distanza media delle merci alimentari è aumentata, negli ultimi anni, del 50%, Nel frattempo è cresciuto il packaging di questi prodotti e così il 67% dei rifiuti è rappresentato da imballaggi alimentari⁸³.

La convergenza tra i due modelli (quello della città compatta e quello dei cicli brevi) si può ottenere, secondo la visione dell'Unione Europea, anche negli insediamenti esistenti, soprattutto aumentando la quantità, qualità e accessibilità degli spazi verdi nelle città.

Il modello della città verde e compatta è oggi perseguito in molte città europee adottando una visione infrastrutturale del verde che contempla la creazione di una vera e propria rete di verde urbano che si accompagna alle caratteristiche di intervento quali: una maggiore attenzione alla progettazione degli spazi pubblici, un miglioramento delle

⁸² European Commission, Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life? Office for official publication of the european communities, 2004, p. 18-21.

⁸³ C. Landry, The creative city. A toolkit for urban innovators, Comedia, Earthscan, London, 2006, pp. 81-82.

attività destinate al tempo libero e alle attività ricreative, un'attenta valutazione degli impatti ambientali in termini di microclima, una riduzione generalizzata degli inquinamenti.

La città a rete rappresenta un altro concetto di interesse crescente fondato sull'idea di utilizzare la telematica per collegare insieme reti di piccole città al fine di renderle competitive rispetto a centri di maggiori dimensioni ed importanza in fase di crescente globalizzazione, rafforzando un sistema urbano policentrico in un contesto di città-regione.

In questa prospettiva, tipica del Randstad olandese e alternativa alla città compatta, la pressione insediativa è orientata verso i centri minori, approccio che ricorda l'esperienza delle new town inglese nel secondo dopoguerra, che può assumere il senso di uno sviluppo periferico e di frangia delle grandi città attraverso forme più concentrate, realizzando centri ad alta densità collocati lungo corridoi serviti da infrastrutture di trasporto pubblico.

In tal senso, questa strategia può rappresentare un'estensione concettuale della città compatta a una scala metropolitana.

Anche in questo caso è possibile aumentare la densità al fine di ridurre la pressione insediativa sui suoli e sulle risorse in generale, rendendo più efficienti le reti di trasporto pubblico e riducendo quello privato e gli effetti negativi di inquinamento.

I modi in cui organizzare il territorio affinché perseguano obiettivi di sviluppo sostenibile implicano il ricorso a politiche in cui tutti i soggetti coinvolti (amministrazioni nazionali, regionali, cittadini, ONG, mondo accademico e imprese) lavorino insieme per integrare le competenze di ordine funzionale e ambientale:

- disporre di luoghi gradevoli, particolari, sicuri e sani;
- dare vita a un'economia dinamica, equilibrata, accessibile ed equa;
- trattare il territorio come risorse preziosa da utilizzare nel modo più efficiente possibile recuperando le aree dismesse e le proprietà abbandonate all'interno di una zona urbana;
- tener conto delle relazioni tra la città e il proprio hinterland;
- garantire che i nuovi sviluppi si trovino in posizioni strategiche e accessibili;
- promuovere l'utilizzo misto del territorio per trarne il massimo vantaggio dai benefici insiti nella prossimità e ridurre al minimo la necessità di spostamenti;
- ricorrere alle strategie più all'avanguardia per il risparmio delle risorse come edifici a basso consumo di combustibile fossile, teleriscaldamento;

- rispettare e dare impulso al patrimonio culturale e alle comunità esistenti.

5.7. Questioni di rigenerazione

Passando in rassegna la letteratura che si è occupata delle trasformazioni urbane che vanno sotto l'etichetta di rigenerazione (o affini), si ha come l'impressione che alcune questioni possano accompagnare meglio di altre una riflessione volta a collocare la rigenerazione della città nel dibattito più ampio della sostenibilità.

Le relazioni tra la qualità dello spazio urbano e la risposta sociale ed economica oltre che culturale delle città sono due aree in cui collocare i temi della rigenerazione urbana.

La continua necessità di sostituire o modificare elementi del tessuto urbano rispecchia la necessità di adeguare la città a nuove richieste produttive riconoscendo l'importanza dei processi socio-economici, fondamentali per la qualità della vita.

La qualità della città, in termini fisici, sociali e di infrastrutture culturali ma anche la qualità ambientale sono elementi che emergono nella competizione localizzativa di imprese e persone all'interno di questi nuovi contesti, al pari dei fattori di produzione (costo e qualità del lavoro, accesso alle materie prime, costi e qualità dei siti per gli insediamenti)⁸⁴

Emerge, quindi, anche una domanda ambientale affinché si utilizzino al meglio i suoli urbani evitando lo sprawl. Che le città crescano è un dato di fatto; riprendendo una posizione di Francesco Indovina (2006)⁸⁵ la crescita e la trasformazione dell'urbano necessita di essere governata non tanto perché l'assenza di un'azione di governo possa bloccare tali processi, quanto perché troverebbero una loro realizzazione in modo non coordinato e con esiti negativi dal punto di vista sociale.

Il consumo di suolo, non precedentemente urbanizzato, pone al contempo la questione dei costi vivi e diretti o indiretti per l'ambiente che non possono essere sottovalutati se la prospettiva in cui ci si pone è quella della sostenibilità.

L'introduzione della sostenibilità nella pratica delle politiche urbane deve essere accompagnata da un cambiamento culturale rilevante, in mancanza del quale ogni appellativo di sostenibilità, rimane solo un'etichetta.

⁸⁴ P. Healey, *Rebuilding the city: property-led urban regeneration*, Hardcover, 1992.

⁸⁵ F. Indovina, (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, Franco Angeli, Milano, 2006

Sebbene la sfida della sostenibilità, così pure la scelta obbligata, di uno sviluppo consapevole dei limiti delle risorse non rinnovabili, non abbiano ancora imposto completamente le loro caratteristiche al funzionamento delle aree urbane, c'è fiduciosa consapevolezza che diverranno, in un futuro prossimo, basi della teoria e della pratica della rigenerazione urbana.

La rigenerazione urbana va ben oltre gli obiettivi, le aspirazioni e i risultati del rinnovo urbano che rimane essenzialmente un processo di cambiamento fisico dello sviluppo le cui finalità non sempre sono chiare e la rivitalizzazione urbana manca di indicare con chiarezza metodo e approccio e soprattutto i soggetti a cui si rivolge.

Le politiche di rigenerazione urbana sono il risultato di trasformazioni sostanziali del contesto sociale ed economico e, come solitamente accade, non esiste un'uniformità di pareri sulle soluzioni e sulle politiche da adottare.

Questo non tanto perché la rigenerazione urbana sia una politica ambigua, ma perché si tratta di un gruppo di politiche molto diverse tra di loro che però condividono un luogo fisico e sociale di applicazione.

Ogni intervento si accompagna poi con uno slogan che lascia trasparire una certa retorica se non è supportato da un'azione associata: sostenibilità è la prima della lista, seguita poi da compattezza, governance, strategia, comunità, partecipazione.

L'azione del soggetto pubblico, amministrazione locale o governo che sia, si è andata focalizzando su politiche integrate di rigenerazione urbana cercando di combinare servizi a seconda della città in cui gli interventi devono aver luogo, offrendo spazi per le attività produttive, specialmente quelle a basso impatto ambientale, legati alle nuove tecnologie informatiche e per le telecomunicazioni e compatibili con luoghi della città collocati in aree centrali.

In altri casi l'azione pubblica vuole percorrere la rigenerazione attraverso la collocazione di luoghi per la cultura e il tempo libero in zone della città estremamente degradate.

5.8. Rigenerazione urbana e cambiamenti ambientali

I piani di rigenerazione urbana tendono a etichettare il progetto dicendo che tutela l'ambiente o che è sostenibile, utilizzando quindi delle scorciatoie.

Nella loro formalità le due etichette (rigenerazione e sostenibilità) non sono affatto equivalenti. Una pianificazione sostenibile tutela anche l'ambiente, una pianificazione, pur consapevole dei limiti delle risorse naturali, non è detto che sia sostenibile e anche in presenza di una maggiore sensibilità formale, non è evidente un'azione globale di riorientamento nei confronti dell'ambiente urbano e della pianificazione.

Se da un lato è possibile individuare con facilità, sulla base di nuove conoscenze, quali siano le questioni ambientali di rilievo, dall'altro nessuna soluzione pratica risulta agevole perché si intaccano interessi consolidati e forti, perché oltre a dover intervenire su cattive abitudini diffuse dei cittadini e delle istituzioni, sono necessarie profonde trasformazioni economiche, organizzative e spaziali⁸⁶.

La questione si pone cruciale anche oltre il tema della rigenerazione; la gran parte dei cittadini, infatti, concorda nel sostenere che il problema ambientale è di grande rilievo ma al contempo lo pone come preoccupazione secondaria, dopo questioni legate alla difficoltà di trovare un impegno stabile, sicurezza nelle proprie città e la famiglia.⁸⁷

La messa in pratica della sostenibilità dovrebbe equivalere, in prima battuta, alla definizione di nuove regole per l'accesso da un lato ai beni comuni dall'altro l'introduzione di limiti alla fruizione delle fonti non rinnovabili; fruizione che non può essere regolata nella quantità solo in base alle possibilità del singolo di acquistare la risorsa in questione.

Nonostante un impegno collettivo e dichiarato a tutti i livelli, l'ambiente non migliora e anzi, venticinque anni dopo la definizione ufficiale di sviluppo sostenibile, la situazione ecologica è peggiorata sia dei paesi in grado di mostrare tassi di crescita significativi (Cina, India e alcuni paesi dell'ex blocco sovietico) sia dei paesi industrializzati, per non parlare di quelli in via di sviluppo solitamente divenuti discarica per i paesi occidentali.⁸⁸

Alcuni ambientalisti reclamano che lo sviluppo sostenibile, oltre ad essere una contraddizione in termini, sia nella pratica utilizzato solo al fine di distogliere

⁸⁶ F. Indovina, (a cura di), *Il territorio deviato*, Franco Angeli, Milano, 2004

⁸⁷ www.ec.europa.eu/public_opinion/index_en.

⁸⁸ N. Galloni, *Mercato senza padroni. Condizioni per uno sviluppo socialmente sostenibile*, Ediesse, Roma, 2002 pag. 34. Nel 2010 l'impronta ecologica dell'umanità è giunta a 1,5 pianeti e nel 2011 la Cina ha superato il Giappone divenendo la seconda potenza industriale mondiale.

l'attenzione dal continuo flusso di esternalità negative che l'attività umana riversa nell'ambiente (Dresner, 2002)⁸⁹.

Richiamare l'attenzione sulla esternalità in relazione all'ambiente, permette di collegare i comportamenti dei singoli con conseguenze collettive, che non sono sempre controllabili con strumenti e tecnologie.

Questo perché l'ambiente è soggetto a processi di degrado insiti nella non rinnovabilità di gran parte delle sue componenti in un lasso di breve tempo.

C'è quindi profonda scissione tra una consapevolezza collettiva della crisi dell'ambiente e la capacità di trovar misure eque ed efficaci per porre rimedio.

Secondo alcuni scettici non vi sarebbe nemmeno bisogno di ricercare soluzioni più sostenibili per l'ambiente naturale, sociale e urbano, visto che tutto sommato non ci sarebbe l'incertezza verso il futuro, se non da parte di posizioni di estremo pessimismo.⁹⁰

Rispetto a una realtà urbana che si dichiara sostenibile, il senso del limite appare come un elemento di necessaria riflessione, visto che la città, come si è già scritto, consuma il suolo sulla quale viene costruita.

I limiti possono riferirsi sia al comportamento umano (inner limits) sia alle massime capacità di sopportazione da parte del Pianeta (outer limits)⁹¹

Il dibattito sulla sostenibilità non si traduce semplicemente in un contrasto tra l'ambiente e la crescita (Dresner, 2002)⁹². Questo rischio era ben presente alla Commissione Brundtland che cercò di raccogliere nell'omonimo rapporto i risultati di un dibattito avviatosi nella comunità scientifica già dai primi anni '70 con la conferenza di Stoccolma.

Ma è proprio nella definizione elaborata diciassette anni dopo dalla commissione Brundtland che fu introdotto il concetto di equità transgenerazionale, declinato attraverso l'applicazione dei principi di equità tra generazioni sia collocate secondo una successione cronologica che all'interno di una stessa generazione.

⁸⁹ S. Dresner, *The principles of sustainability*, Earthscan, 2002

⁹⁰ La posizione di negazione più palese della crisi ambientale è quella di B. Lomborg (*L'ambientalista scettico*, Mondadori, Milano, 2003) secondo cui gli indicatori dello sviluppo umano su scala mondiale sarebbero mediamente positivi; gli indicatori sullo stato dell'ambiente sarebbero presentati pessimisticamente dalla stampa specializzata e dai politici, la correlazione tra la salute umana e l'ambiente non sarebbe così stretta, mentre in una scala di incidenza il fumo e la cattiva alimentazione provocherebbero più vittime dell'inquinamento. Altro elemento molto evidente nella visione di Lomborg è l'assoluta mancanza di una riflessione a livello locale, sui danni provocati dall'uso disinvolto delle risorse non rinnovabili nel contesto.

⁹¹ B. Ward, R. Dubos, *Una sola terra*, Mondadori, Milano, 1972, p. 34.

⁹² S. Dresner, *op.cit.* psg.34

Il risparmio di suolo non urbanizzato, oltre ad essere un elemento fondamentale di politica ambientale, rappresenta un'azione diretta di protezione del clima.

Quest'ultima è rappresentata dall'insieme delle politiche di adattamento e mitigazione finalizzate alla riduzione degli effetti del cambiamento climatico e ai sistemi naturali, antropizzati, riducendo tutte le esternalità ambientali che possono favorire le mutazioni climatiche nel lungo periodo.

La resilienza degli ecosistemi (anche urbani) è stata definita dalla Resilience Alliance⁹³ come la capacità di tollerare un impatto esterno senza collassare in una condizione qualitativamente diversa, sostanzialmente peggiore.

Un ecosistema resiliente può sopportare forti shock ambientali e ricostruire se stesso, se necessario. La definizione può essere estesa anche ad un sistema socio-economico e territoriale, intendendola come la capacità degli attori locali di anticipare o pianificare condizioni future.

Il concetto di resilienza può inoltre incorporare l'idea di adattamento, fondamentale anche per il pensiero dell'epistemologia della complessità, di auto-apprendimento e auto-organizzazione, oltre alla generale abilità di replicare alle interferenze esterne (Folke, 2006)⁹⁴.

5.9. Dimensione territoriale e sociale della sostenibilità

Gli elementi ambientali non possono essere disgiunti da quelli sociali. Le politiche indirizzate al miglioramento dell'ambiente possono e devono includere il miglioramento della vita sociale dei cittadini.

Soluzioni ecologiche e sociali si sostengono le une con le altre contribuendo alla costruzione di città più salutari, più vivibili e più aperte culturalmente, soprattutto a vantaggio delle future generazioni (Rogers, 1997)⁹⁵.

Va comunque sottolineato che non è la messa a punto di un ordine territoriale che pone mano alla struttura sociale, può anche essere l'occasione in cui gli appetiti legati ai poteri forti si realizzano e si riescono a mettere a freno, offrendo o meno un

⁹³ Si rimanda al sito www.resalliance.org.

⁹⁴ C. Folke, The economic perspective: conservation against development versus conservation for development in *Conservation Biology*, Vol. 20, Issue 3, 2006

⁹⁵ R. Rogers, *Cities for a small planet*, Icon editions, Paperback, 1997

diritto alla città a chi a meno possibilità di ottenerlo non solo a livello economico. (Indovina, 1992)⁹⁶.

Inoltre, sebbene la dimensione locale possa essere considerata la più adatta alla sostenibilità (Magnaghi, 2001)⁹⁷, siamo nell'ambito di rapporti tra dimensioni operative (locale e globale) che portano con se alcune contraddizioni nonostante lo slogan ambientalista degli anni sessanta: *think globally, act locally*.

Infatti la necessità di generalizzare la sostenibilità e di portarla ad un'applicazione intensa e diffusa, implica l'accettazione di compromessi a livello locale per favorire anche il livello generale, evitando particolarismi, e questo può essere fonte di conflitti tra la comunità locale e l'amministrazione se quest'ultima non è in grado di spiegare le ragioni delle scelte agli abitanti.

Spesso si assiste a una partecipazione resa sterile dai meccanismi preposti a consentire l'esclusione e l'inclusione dei cittadini; si assiste, dunque, ad un modello partecipativo svuotato del proprio senso: ridotto a tecnica non rappresenta più una forma di libertà.

Come disse Foucault, in occasione di un'intervista sull'architettura:

«la libertà degli uomini non è mai assicurata dalle istituzioni e le leggi che hanno la funzione di garantirla (...). Se si trovasse un luogo, e può darsi che ne esistano, dove la libertà si esercita effettivamente, si scoprirebbe che ciò non accade grazie alla natura degli oggetti, ma ancora una volta, grazie alla pratica di libertà»⁹⁸.

Se la libertà è dunque, prima di tutto una pratica irriducibile ad ogni codificazione o prescrizione, a un tempo l'elemento sfuggente di ogni legge e ciò che la fonda e la giustifica (se non vi fosse la libertà, rifletteva Foucault, il potere sarebbe inutile e non avrebbe senso) è vano aspettarsi da discipline come la sociologia e l'urbanistica la sua generazione.

La natura della partecipazione, che condivide con la libertà, essendone anche avvio ed esercizio, è tale da potersi realizzare soltanto al di fuori dei progetti, altrove rispetto agli spazi, talvolta cartesiani, della progettazione urbana. Più facile si realizzi

⁹⁶ F. Indovina, (a cura di), *La città occasionale*, Franco Angeli, Milano, 1992

⁹⁷ A. Magnaghi, *il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino, 2001

⁹⁸ Michel Foucault, *Space, Knowledge and Power*, in Michel Foucault, *Dits et ecrites II*, 1976-1988, cit.p. 1095

nello spazio pubblico, costituito da nessun'altra sostanza se non dall'incontro degli uomini e delle donne.

Se la partecipazione è la pratica della libertà, lo spazio pubblico è un tempo, una condizione, un risultato. Scrive Scandurra;

«Lo spazio pubblico è questa irriducibile esperienza della specie umana; il luogo non necessariamente di continuità spaziale, dove si esercita l'esperienza dell'autonomia, della dipendenza, dell'unicità, della comunità, del locale e del global, della diversità, del confronto, della contaminazione.

Il luogo dove ogni individuo può essere e non il luogo della persona comune disseccata.

Un luogo anche sacro poiché non è dato né di simularlo né di formalizzarlo, governarlo o controllarlo. Un luogo irriducibile a qualsiasi tentativo di omologazione, assolutizzazione, semplificazione. Il luogo dove si celebra la complessità del vivente, un luogo sacro».⁹⁹

L'autentico spazio dell'agire in cui l'uomo fa la sua apparizione e anticipa ogni costituzione formale della sfera pubblica (che al più esiste in sua tutela) e può potenzialmente esistere laddove ogniqualvolta gli uomini si raccolgano insieme nell'elemento della pluralità.

Ciò che è stato proprio dello spazio pubblico e lo rende assolutamente unico è, come scrive magistralmente Adriana Cavarero, di essere:

«piuttosto un luogo, senza alcuna sostanza omogenea o territoriale che può sorgere e scomparire in qualsiasi parte del globo. È lo spazio relazionale, generato dall'interazione tra esseri unici e perciò da essi condiviso, che non a cas, Hannah Arendt chiama politica (...). Questo spazio relazionale accade con l'evento di questa reciproca autorivelazione e insieme ad essa sparisce».¹⁰⁰

Questo spazio comune che scaturisce tra gli uomini quando si riuniscono insieme e svanisce appena si disperdono è precisamente ciò che la Arendt chiama il potere.

⁹⁹ Enzo Scandurra, *Città morenti e città viventi*, Meltemi, Roma, 2003, p. 75.

¹⁰⁰ Anna Cavarero, "Il locale assoluto", in *Micromega*, n. 5, 2001, pp. 67-68.

Esso è dotato di una sostanzialità particolare: da un lato si dissolve laddove non è attualizzato, poiché non dura da solo alla riunione degli uomini e delle donne, ma dall'altro esiste anche in potenza, in quanto presente in ogni comunità nella quale parole e azioni si sostengono a vicenda.

In altre parole il potere è una potenzialità insita nella pluralità propria dell'essere umano e tuttavia esso si attualizza soltanto quando l'agire politico viene realmente esercitato.

Non basta che gli uomini si ritrovino assieme per dar luogo al potere, ma è necessario che il loro essere insieme sia capace di dar vita ad un'azione politica e all'interno di essa trovi il suo senso.

Capitolo 6

Ri-pensare l'abitare: un nuovo paradigma sulla scena europea

6.1. Complessità, sostenibilità e riqualificazione urbana nel Regno Unito

Come è stato scritto in uno dei capitoli introduttivi, l'esperienza inglese porta con sé concetti e approcci di base per la definizione di città sostenibile.

I grandi cambiamenti nel sistema produttivo industriale dalla metà dell'800 a tutto il '900 sono stati un costante stimolo per la definizione di nuove pratiche, finalizzate al miglioramento della qualità della vita e alla mitigazione dell'impatto delle attività industriali nelle città inglesi.

La riflessione si caratterizzava, come si è dimostrato precedentemente, per la ricerca di rinnovare la qualità del tessuto della città, offrire abitazioni in quartieri salubri agli operai, stabilendo così una relazione stretta tra l'ambiente urbano e la salute degli abitanti che vi risiedevano.

Dopotutto il tema della salute e dell'igiene nella città stava alla base delle ragioni per cui si incominciò a parlare di sostenibilità urbana visto che tutta la legislazione sanitaria inglese del diciannovesimo secolo era orientata alla creazione di condizioni sanitarie adeguate alla città.

Le condizioni di vita urbana dell'Inghilterra industriale e post-industriale divenivano sempre più insopportabili, con una crescente ribellione delle classi borghesi e della classe operaia che esigeva maggiore salubrità e formazione scolastica.

La storia urbana non è l'oggetto principale di questa ricerca ma va sicuramente messo in luce che gran parte delle politiche urbane orientate alla sostenibilità hanno

origine proprio dalla relazione tra l'ambiente urbano e la salubrità con radici proprio nella fase della storia, successiva alla rivoluzione industriale.

Inoltre a Londra la stratificazione delle esperienze è più evidente che nel resto del Paese, dall'applicazione delle prime strategie di risanamento per l'igiene pubblica, fino ai recenti piani per i governi locali che hanno trovato nella capitale una particolare concentrazione.

Una caratteristica che concerne i processi di rigenerazione urbana inglese è l'adesione all'approccio *area-based*: ovvero al processo di rigenerazione è anteposta la scelta di un'area, di una parte di contesto urbano e il processo avviene rispettando un perimetro bene definito.

L'obiettivo di un approccio di questo tipo è quello di migliorare le condizioni di una specifica parte della città sulla base di un beneficio che si estende anche alle zone limitrofe; il processo di rigenerazione diventa quindi catalizzatore di un miglioramento delle condizioni urbane in un'area più ampia.

Nell'immediato dopoguerra l'obiettivo nazionale divenne la ricostruzione del tessuto della città devastato dal conflitto bellico e così fino ai primi anni Cinquanta del secolo scorso l'enfasi fu posta sulla ricostruzione, sostituzione, sradicamento dei problemi.

L'approccio degli interventi è stato molto concreto sin dall'inizio, molto legato a realtà precise, individuate dai vari programmi.

In un primo decennio, indicativamente compreso tra gli anni '60 e '70, le politiche nell'ambito della rigenerazione hanno ampiamente riguardato la ricostruzione fisica delle città, sostituendo slums con nuove aree residenziali e creando contemporaneamente centri moderni e reti di trasporto pubblico.

Superata la fase post bellica, a partire dagli anni Settanta, i governi inglesi hanno adottato una politica esplicitamente rivolta alla rivitalizzazione della città, sulla base della constatazione che la maggioranza delle città del Regno Unito era in un evidente stato di degrado, dovuto, in primo luogo, alla progressiva chiusura dei grandi poli siderurgici, delle aree minerarie ma anche del progressivo scadimento dei quartieri residenziali post bellici sorti a ridosso delle città.

Disoccupazione, povertà e degrado sociale sono sempre più diventate rilevanti andando ad acuire differenze sociali, tensioni razziali nelle aree urbane.

Solo Londra perse tra il 1961 e il 1975 mezzo milione dei suoi posti di lavoro e le altre città con il 30% in meno dell'industria manifatturiera. Le aree più colpite furono

le aree centrali della città per tre ragioni principali: il fallimento delle aziende, il cambiamento della filiera produttiva da parte delle compagnie proprietarie, la decisione di collocare le aziende altrove.

Tutte questioni cui si è cercato di rispondere elaborando azioni e programmi.

Le iniziative a carattere urbano introdotte dalla fine degli anni Sessanta, nascendo quasi da una condizione di emergenza e dalla necessità di intervenire immediatamente, erano particolarmente orientate al favorire un welfare sociale ed economico della popolazione.

Questo genere di interventi è stato caratterizzato da numerose azioni, progetti e programmi di piccola scala, che offrivano alcune risorse aggiuntive a particolari quartieri dove i livelli di deprivazione erano considerati molto elevati.

Le limitate risorse impiegate sono state destinate alla costruzione o alla sistemazione di centri per la comunità, centri di formazione per le professioni sanitarie e assistenziali, supporti educativi per le minoranze etniche.

Queste prime iniziative consideravano come presupposto che il degrado urbano fosse in parte legato ai limiti culturali e alle modeste capacità professionali degli abitanti di quelle aree.

L'obiettivo delle politiche attuate era quello di fornire strumenti minimi alle comunità per affrontare più preparati i problemi di sopravvivenza quotidiana.

In questa visione l'ambiente fisico è quasi esclusivamente un setting in cui opera la comunità e il degrado territoriale è più che altro legato ai limiti socio-culturali degli abitanti.

Il primo piano integrato interministeriale strutturato di *urban regeneration*, voluto dal governo, è del 1972 (*Urban aid programme*). Inizialmente aveva l'obiettivo di sostenere finanziariamente iniziative e progetti legati alle politiche sociali e dell'inclusione (minoranze, degrado sociale, ecc.): nasceva, infatti, da programmi di sostegno in campo educativo promossi nel decennio precedente.

Verso la metà degli anni '70, comunque, questo approccio fu messo in discussione. Il tasso di disoccupazione aumentò considerevolmente e risultò chiaro che la scarsa qualità della vita dei centri urbani non era imputabile a cittadini poveri scarsamente formati.

Le cause si rivelarono molto più ampie e toccavano gli elementi di definizione di un ambiente costruito abitato: le condizioni economiche, sociali, ambientali, a più livelli.

6.2. Il caso delle Transition Towns

Limitandosi a riferire delle esperienze più recenti che intrecciano saldamente sostenibilità urbana e organizzazione sociale, il caso delle Transition Towns sembra essere di particolare interesse.

Nato in Inghilterra nel 2005, su impulso delle riflessioni di Rob Hopkins, il Transition Network, mediante un sistema di azioni pianificate, mira ad affrancare la collettività dal consolidato modello economico legato ai consumi delle risorse naturali disponibili. Quello della Transizione può essere definito come un movimento culturale animato da una collettività di individui che, attraverso una ripianificazione energetica, che rifiuta il consumo dei combustibili fossili, e un generale ripensamento dei comportamenti quotidiani di rispetto ambientale, fondano comunità sostenibili. Il modello, va detto, “funziona” soprattutto in piccoli centri e in comunità urbana ben delimitate.

I *transition townies*, come sono chiamati gli abitanti di queste cittadine “in transizione”, sperimentano la condivisione delle risorse e si orientano a consumare prodotti locali, costituendo gruppi di acquisto secondo pratiche solidali.

Le famiglie, aspirando all'autosufficienza alimentare, tornano alla coltivazione diretta dei terreni e attivano programmi di salvaguardia energetica installando pannelli solari o impianti fotovoltaici in abitazioni realizzate con tecniche eco-compatibili.

In sostanza, con il ricorso al coinvolgimento democratico dei cittadini, si è aspirato alla costruzione di un paesaggio urbano capace di esprimere qualità ambientali vicine alle reali necessità e aspirazioni: una modalità di progettazione cooperativa, ispirata al dialogo tra individui che ambisce a identificare nuove configurazioni per i territori urbani del presente e del futuro.

Nel tentativo di smorzare le rigidità e lo schematicismo dei tradizionali piani di regolamentazione territoriale riferiti a un modello non più attuale di società industrializzata, la pianificazione partecipata si candida, sin dalla sua comparsa, a sviluppare energie inedite e potenziare i connotati di resilienza delle società.

6.3. Città in transizione e comunità resilienti

Il caso delle Transition Towns, su cui torneremo più avanti, ha un valore paradigmatico che va al di là delle attuazioni di questo specifico modello.

In un suo splendido saggio il filosofo Gilles Deleuze¹⁰¹ scriveva:

«il nuovo è l'attuale. L'attuale non è ciò che siamo, ma piuttosto ciò che diventiamo, ciò che stiamo diventando, cioè l'Altro, il nostro diventare Altro. In ogni dispositivo occorre distinguere ciò che siamo e ciò che stiamo diventando: la parte della nostra storia e la parte attuale. La storia è l'archivio, il disegno di ciò che siamo e cessiamo di essere, mentre l'attuale è l'abbozzo di ciò che diventiamo. Dunque la storia o l'archivio è ciò che ci separa da noi stessi, mentre l'attuale è questo Altro con cui già coincidiamo (...). In ogni dispositivo dobbiamo districare le linee del passato prossimo e quelle dell'immediato futuro. La parte dell'archivio e quella dell'attuale, la parte della storia e quella del divenire, la parte dell'analitica e quella della diagnostica (...). Non predire ma essere attenti all'ignoto che bussava alla porta»

Crediamo sia utile tenere queste parole sullo sfondo al fine di leggere le trasformazioni che avvengono nello spazio urbano, comprese quelle inerenti alla sostenibilità e in particolare le proposte per un'ecologia profonda, con sguardo critico e senza essere preda di facili entusiasmi.

Infatti, in risposta alla doppia pressione del picco del petrolio e dei cambiamenti climatici, alcune comunità pionieristiche del Regno Unito e d'Irlanda, e in tempi molto recenti anche di altre realtà urbane europee soprattutto medio-piccole (in Italia, per esempio, il paesino di Montevoglio è stato il primo a completare il processo di transizione), hanno messo in atto un approccio integrato e partecipativo per ridurre il proprio consumo di combustibili fossili e migliorare la propria capacità di sostenere il fondamentale cambiamento che accompagnerà il picco di petrolio.

Si tratta, proprio come indica il nome scelto da Hopkins, di *iniziative di transizione* verso un futuro a più basso consumo di energia e ad un più grande livello di comunità resiliente, capace cioè di affrontare e superare la sfida più dura del XXI secolo: l'esaurimento delle risorse ambientali.

¹⁰¹ Gilles Deleuze, *Che cos'è un dispositivo?*, Cronopio, Napoli, 2007 pp 73-74.

L'attuale società industrializzata ha un livello bassissimo di resilienza; gli esseri umani, come si è già scritto, consumano gas, cibo, prodotti che percorrono diversi chilometri con catene estremamente lunghe. Il tutto è stato reso possibile dall'abbondanza di petrolio a basso costo che rende più semplice avere energia ovunque e spostare enormi quantità di merci da una parte all'altra del Pianeta.

È facile scorgere l'estrema fragilità di questo assetto; per esempio basta pensare che chiudere il rubinetto del carburante significherebbe paralizzare l'intera civiltà.

Per questa ragione i progetti di transizione mirano a creare comunità urbane libere dalla dipendenza del petrolio, fortemente resilienti attraverso la ripianificazione energetica e la rilocalizzazione delle risorse di base della comunità. Si pensi alla produzione di cibo, dei beni e dei servizi fondamentali.

La transizione avviene per mezzo di proposte e progetti pratici e basati sul buon senso. Sono previsti processi governati dal basso e la costruzione di una rete sociale e solidale molto forte tra gli abitanti della comunità. La dimensione locale non preclude, però, l'esistenza di altri livelli di relazione o scambio o mercato a livello regionale, nazionale, internazionale e globale.

Alla base del modello di transizione c'è un riconoscimento dei seguenti fattori:

- i cambiamenti climatici e il picco di petrolio richiedono un'azione urgente;
- la vita con meno energia è inevitabile ed è meglio pianificarla per non essere colti di sorpresa;
- la società industriale ha perso la resilienza per essere in grado di far fronte alla crisi energetica;
- dobbiamo agire insieme e agire ora;
- per quanto riguarda l'economia mondiale e gli schemi consumistici all'interno di essa, la crescita infinita all'interno di un sistema finito semplicemente non è possibile;
- utilizzare la cooperazione e la creatività per liberare l'ingegno all'interno delle comunità locali.

La Transizione è insomma un movimento culturale impegnato nel traghettare la società industrializzata dall'attuale modello economico profondamente basato su una vasta disponibilità di petrolio a basso costo e sulla logica di consumo delle risorse ad un modello sostenibile non dipendente dal petrolio e caratterizzato da un alto livello di resilienza.

Nascono così, appunto, le Transition Town, comunità che sulla spinta dei propri cittadini decidono di prendere la via della transizione. E l'elemento di forza di questo progetto è che è un metodo che si può facilmente imparare, riprodurre e rielaborare.

Questo rende il modello molto contagioso anche grazie alla forza della visione che contiene, un'energia che attiva le persone e le rende protagoniste consapevoli di qualcosa di semplice e di epico.

Il concetto di Transizione, come si accennato sopra, scaturisce dal lavoro fatto da Rob Hopkins (esperto di permacoltura) insieme agli studenti del Kinsale Further Education College e culminato in un saggio dal titolo *Energy Descent Action Plan*¹⁰². L'opera tratta di approcci multi-disciplinari e creativi riguardo a produzione di energia, salute, educazione, economia e agricoltura, sotto forma di "road map" verso un futuro sostenibile per la città. Uno degli studenti, Louise Rooney, ha poi ulteriormente sviluppato il concetto di Città di Transizione e lo ha presentato al Kinsale Town Council, il quale con una storica decisione ha adottato il piano e lavora oggi alla propria indipendenza energetica. L'idea è stata poi riformulata ed espansa nel settembre 2006 per la città nativa di Hopkins, Totnes, dove egli oggi vive. L'iniziativa ha avuto rapida diffusione e nel giro di pochissimi anni ha contagiato parecchie decine di comunità riconosciute ufficialmente come *Transition Towns* nel Regno Unito, Irlanda, Australia, e Nuova Zelanda. L'appellativo "Città" rappresenta in realtà comunità di diverse dimensioni, da piccoli villaggi (Kinsale), a distretti (Penwith) fino a vere e proprie città (Brixton).

Esempi di iniziative riguardano la creazione di orti comuni, riciclaggio di materie di scarto come materia prima per altre filiere produttive, o semplicemente la riparazione di vecchi oggetti non più funzionanti in luogo della loro dismissione come rifiuti. Sebbene gli obiettivi generali rimangano invariati, i metodi operativi utilizzati possono cambiare. Per esempio Totnes ha introdotto una propria moneta locale, il *Totnes pound*, che è spendibile nei negozi e presso le attività commerciali locali. Questo aiuta a ridurre le "food miles" (distanza percorsa dal cibo prima di essere consumato, causa di inquinamento e dispendio energetico) e supporta l'economia locale. La stessa idea di moneta locale verrà introdotta in tre *Transition Towns* gallesi. Fulcro del movimento delle *Transition Towns* è l'idea che una vita senza petrolio può in realtà essere più godibile e soddisfacente dell'attuale.

¹⁰² <http://transitionculture.org/wp-content/uploads/KinsaleEnergyDescentActionplan.pdf>

«Ragionando fuori dallo schema corrente, possiamo in realtà riconoscere che la fine dell'era di petrolio a basso costo è un'opportunità piuttosto che una minaccia, e possiamo progettare la futura era a bassa emissione di anidride carbonica come epoca fiorente, caratterizzata da flessibilità e abbondanza. Un posto molto migliore in cui vivere rispetto all'attuale epoca di consumo alienante basato sull'avidità, sulla guerra e sul mito di crescita infinita».¹⁰³

È un movimento che si pone innanzitutto il problema di organizzare l'autodifesa economica, energetica e alimentare contro la crisi del sistema petrolio. Il fenomeno è in continua crescita, conta su un'organizzazione di base con struttura a rete, formata da privati cittadini e si propone di colmare un vuoto lasciato dalla politica ufficiale, per progettare una società dalla decrescita energetica, come si può vedere meglio anche da alcuni dettagli sulle città prima citate.

Kinsale (Irlanda)

Il primo Piano d'Azione della Decrescita Energetica (PADE) di Kinsale è stato completato nel 2005. Indica il modo in cui Kinsale, una cittadina irlandese in West Cork di circa 7.000 persone, potrebbe attuare la transizione da città ad elevato consumo di energia a una con un basso consumo di energia in risposta alla sfida di imminente picco della produzione mondiale di petrolio. La strategia locale, preparata da studenti di permacultura della Kinsale Further Education College sotto la tutela di Rob Hopkins, esamina come Kinsale possa portare avanti questo obiettivo, stabilendo una chiara visione di un futuro con un livello energetico più basso, quindi l'individuazione di un chiaro calendario per la sua realizzazione.

Totnes (Gran Bretagna)

Totnes è stata la prima *Transition Town* del Regno Unito, l'iniziativa si basava sul lavoro fatto da Rob Hopkins in Irlanda cercando di contaminare, ove possibile, tutti gli aspetti della vita. Il progetto TTT (Totnes Transition Town) è iniziato alla fine del

¹⁰³ ibidem

2005 con un intenso programma di sensibilizzazione sui temi del Picco del petrolio e del cambiamento climatico. Il progetto è iniziato nel settembre del 2006 con una cerimonia ufficiale nel municipio cittadino, cui hanno partecipato 350 persone, dopo che la popolazione fu sufficientemente informata e preparata alla transizione. Da allora, in un crescendo di presentazioni, di corsi di formazione, di incontri, di seminari, di interviste, di documenti, e con un duro lavoro, l'iniziativa ha catturato l'attenzione della cittadinanza.

6.4. La sfida della sostenibilità urbana tra solar cities e ecocity

Prima di affrontare i casi studio esaminati del corso di questa ricerca, crediamo sia opportuno, almeno a grandi linee, discutere, in modo esemplificativo, ancora qualche modello urbano virtuoso che renda l'idea di una trasformazione urbana sostenibile.

Il film del 2004 "Crash" di Paul Haggis, ambientato a Los Angeles, permette di riflettere sul tema della vivibilità urbana tenendo presente la dimensione relazionale che sta alla base di qualunque politica urbana che intende muoversi verso la sostenibilità:

«è il contatto fisico. In una città vera si cammina, sfiori gli altri passanti, sbatti contro la gente; qui a Los Angeles non c'è contatto fisico con nessuno, stiamo tutti dietro a vetro e metallo, il contatto fisico ci manca talmente che ci schiantiamo (in automobile) contro gli altri solo per sentirne la presenza».¹⁰⁴

Il rapporto tra spazio e socialità fa insomma un po' da filo conduttore di questa nostra ricerca delle chiavi della sostenibilità urbana.

Vitoria-Gasteiz, per esempio, capoluogo della regione basca, città "verde" nel 2012, vede il 75% dell'edilizia popolare utilizzare l'energia solare, per cui ogni unità abitativa produce energia pulita a basso costo. Ma poiché, come si sosteneva sin dall'inizio, non si tratta solo di una questione solo edificatoria, è doveroso aggiungere che il rapporto tra aree verdi e popolazione è quasi di 50 metri quadrati per cittadino, la popolazione residente (circa 250 mila abitanti) dispone di almeno un giardino a neppure

¹⁰⁴ Graham Waters (Don Cheadle) all'inizio del film

300 metri dall'abitazione, i mezzi di trasporto utilizzati sono pubblici e collettivi, le piste ciclabili sono decine di chilometri con l'obiettivo di potenziarne il numero in tempi brevi.

La città spagnola succede a Stoccolma e Amburgo che, rispettivamente nel 2010 e nel 2011 sono state nominate capitali verdi d'Europa; mentre Nantes è designata per il 2013.

Va sottolineato che queste buone pratiche producono ricchezza in termini di occupazione poiché sono necessarie competenze di governance, di attrazione, di profitto: è stato un modo per uscire dalla crisi perché le imprese si sono, anch'esse, riconvertite nella riqualificazione e nell'uso dei materiali eco-compatibili.

La storia delle città europee è rispecchiata, come si è cercato di dimostrare nel primo capitolo, dalle loro forme che ne mostrano gli sviluppi socio-economici e politici nel tempo: ad esempio con la compattezza dei nuclei antichi, legata al bisogno di difendersi dentro le mura, poi con la fitta rete ferroviaria che ha spinto verso una certa suburbanizzazione, più tardi ulteriormente diffusa dall'ampia disponibilità delle automobili. Oggi moltissime realtà urbane si ritrovano in una fase di transizione: dai centri industriali a luoghi di attività basate sulla conoscenza, sui servizi, con il problema di affrontare le numerose aree dismesse, abbandonate e impoverite.

È la progettazione urbana, come si è visto, in grado di fissare il quadro fisico delle funzionalità. Forme adeguate possono offrire agli abitanti la possibilità di adottare stili di vita più sani e sostenibili, modificare impatti sull'ambiente, quali per esempio il rumore. Le forme urbane durano secoli e non si modificano a breve termine: sarebbe difficile, se non impossibile, eliminare le aree di sprawl e incrementare la densità, ma è possibile arrestare lo sprawl, fin da subito, ed evitare alle generazioni future di doversi misurare con i suoi bisogni di elevata mobilità e consumi energetici.

Secondo quanto riportato dal Rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente¹⁰⁵, 2010, dedicato all'ambiente urbano, la sfida è di adeguarsi, via via, al fatto che l'insediamento storico cambia con le condizioni socio-economiche e fissare, fin da ora un quadro per il futuro: impostando forme di progettazione avveduta in grado di rendere la città efficiente, sana e gradevole da abitare.

Un fattore determinante dei sistemi urbani è la popolazione. Sono i suoi comportamenti a determinare i modi di sviluppo, gestione, le pressioni ambientali

¹⁰⁵ European Environment Agency, *The European State Environment, State and Outlook 2010: Urban Environment*, 2010. www.eea.europa.eu

prodotte. Aumento o diminuzione di abitanti, composizione demografica, flussi migratori, valori collettivi e culture, ivi compresa la cultura urbanistica e amministrativa, stili di vita individuali, tutto contribuisce a determinare orientamenti e consumi. Le città sono i contesti privilegiati verso i quali si dirigono i migranti dall'estero, in cui nascono e si diffondono nuove culture e stili di vita. Dinamiche sostenute anche dal fatto che le città si inseriscono in una rete globale, con sempre più scambi di beni, servizi, idee e culture. Anche gli impatti ambientali dipendono dalla specificità di queste dinamiche, che orientano scelte alimentari, per il tempo libero.

Ad esempio la mobilità, vitale per il funzionamento di una città, può svolgersi in vari modi. Attualmente nella maggior parte delle città è il trasporto individuale in automobile a coprire la quota maggioritaria. Non sorprende, dunque, che siano le strade la fonte principale di rumore, una delle principali per l'inquinamento atmosferico, e poi di consumo di territorio, per carreggiate e aree a parcheggio. La domanda di trasporto e scelta della modalità variano molto nelle città europee, anche a seconda della forma e disponibilità di infrastrutture. Ma si tratta di una questione molto più complessa. Oltre che dalla struttura della città, la domanda di trasporto è influenzata da fattori economici e sociali, dal reddito, alla diffusione dell'automobile, alle dimensioni e composizione delle famiglie, all'occupazione, a velocità e gestione del traffico, agli stili di vita, a culture.

Gran parte delle città europee al momento, come si è già visto per il Regno Unito, si sta allontanando dal modello di centro di produzione industriale, verso uno sviluppo di servizi, costruzioni, trasporti, consumi alimentari, che pesano sempre più su energia ed emissioni.

La qualità ambientale in una città, entro la cornice generale di qualità della vita, rappresenta anche un fattore importante nel determinare la scelta di abitare nel centro o localizzarsi nei sobborghi, o nelle fasce rurali. Cosa interessante, a conferma del forte ruolo che hanno la percezione soggettiva dell'ambiente e i fattori socio-culturali, pare che pesi più la percezione diffusa della qualità che non la qualità stessa: la comparazione dei risultati dell'*Urban Audit Perception Survey 2004*¹⁰⁶ con gli spostamenti di popolazione fra città centrali e Aree di Influenza Urbana indica come in quasi tutti i centri che hanno fama di aria inquinata o rumori si rileva una de-

¹⁰⁶ Urban Audit Perception Survey, Local Perception of Quality of life in 31 european cities, www.urbanaudit.org/vaps%2deaflet.pdf

concentrazione della popolazione, mentre al contrario non pare esistere un rapporto fra i movimenti di popolazione e i dati concreti su inquinamenti o rumore.

Nello stesso modo in cui le città possono influenzare il proprio *hinterland*, esistono fattori esterni, politiche nazionali ed europee, in grado di determinare la qualità ambientale delle città. Le condizioni naturali dipendono naturalmente dall'area in cui la città si trova, ma il cambiamento climatico deriva anche da attività e fonti sparse in tutto il globo. Anche se certo le città fanno parte del problema del cambiamento climatico per le proprie emissioni di gas serra, l'azione di una sola città può far molto poco. Gli inquinanti atmosferici, polveri sottili e gas che influenzano l'ozono si muovono su distanze di migliaia di chilometri attraverso l'atmosfera del continente. In molte città è solo una parte dell'inquinamento ad essere prodotta localmente, ad esempio a Vienna solo un quarto, mentre a Rotterdam, l'80% dei particolati (PM10) proviene da fonti esterne.

Anche un problema apparentemente locale, come il rumore, può derivare da fattori esterni, di scala regionale, se trasporti europei o mondiali su ferro, gomma, acqua o aerei raggiungono la città o le sue vicinanze. Altro fattore è la regolamentazione e attuazione delle norme europee su emissioni e rumori dei veicoli, o sui pneumatici.

La domanda di superfici urbane dipende dagli spostamenti di persone e imprese da e verso il centro città, oltre che da tendenze demografiche regionali, invecchiamento, incremento, diminuzione. L'aumento di popolazione può avvenire su aree libere, verdi, interne o esterne, o ai margini, e far crescere la necessità di trasporti ed energia. Se si diminuisce è un'occasione per recuperare zone verdi e migliorare la qualità spaziale urbana, anche se si tratta di una sfida difficile, come dimostra l'esempio della Germania orientale.

Il modello inglese delle eco-town

In Inghilterra, nel 2009, il governo inglese ha stanziato circa 200 milioni di sterline, l'equivalente di 280 milioni di euro, per il progetto "Eco-towns". L'idea di partenza era quella di realizzare quindici cittadelle composte ognuna da 2500 case a consumo zero grazie all'utilizzo delle ultime tecnologie in materia di efficienza energetica.

Le critiche a questo progetto non mancarono sin dall'inizio, soprattutto da progettisti illuminati come Lord Rogers, che giudicava i piani delle eco-town insostenibili.

Questa bocciatura, da parte di uno dei più acclamati e influenti architetti della sua generazione, è un duro colpo per il programma, che si è attirato già grosse opposizioni locali.

«Credo che le eco-città siano uno dei più grossi errori che possa fare il governo» aveva dichiarato Lord Rogers durante una conferenza al Building Centre di Londra.

Il pari del Labour sosteneva poi che il governo avrebbe dovuto concentrarsi sulla rigenerazione di città e centri minori, anziché edificare su spazi verdi.

Lord Rogers riteneva che attraverso la rigenerazione urbana si potesse assicurare prosperità sociale ed economica alle città, rafforzandone le infrastrutture e l'ambiente.

Le eco-città, sosteneva, danneggerebbero sia l'ambiente rurale che quello urbano, aumentando la congestione stradale e le emissioni di carbonio.

L'architetto vincitore del premio Pritzker ha citato le ricerche dell'americano Green Council, che dimostrano come realizzare spazi abitativi in città dense sia più efficiente che non costruire eco-case su terreni liberi.

«É essenziale mantenere la *green belt*. Dobbiamo aumentare le densità attorno ai nodi del trasporto pubblico. Occorre investire molto di più, nel trasporto pubblico» ha dichiarato alla conferenza, dal titolo "*Londra è pronta per l'alta densità?*".

Un punto di vista il suo che ben spiega quanto si sia allontanato il Primo Ministro dalle idee promosse dalla *Urban Task Force* di Rogers, organismo consultivo istituito da Blair.

Come suo presidente, Lord Rogers aveva l'incarico di affrontare il declino dei quartieri e il problema dello *sprawl* suburbano. I critici delle eco-città sostengono che realizzare 200.000 eco-case sparse per l'Inghilterra potrà solo incrementare lo *sprawl*.

Lord Rogers, fra i cui progetti spiccano il centro Pompidou di Parigi, il Lloyd's Building e il Millennium Dome, aveva già criticato John Prescott per aver ignorato i suoi consigli, decidendo di demolire migliaia di case in linea vittoriane.

Il via libera è stato dato, però, per la realizzazione di quattro piccole città ecologiche, per via, anche, della scontentezza di molte associazioni locali e ambientalisti che hanno accusato il governo di sfruttare l'idea allo scopo di aggirare il normale iter urbanistico e costruire nuovamente su campagne aperte.

I quattro nuovi insediamenti saranno le prime città nuove realizzate in Gran Bretagna da oltre quarant'anni e si tratta di: Whitehill Bordon in Hampshire, una a nord-ovest di Bicester in Oxfordshire, Rackheath in Norfolk e il piano China Clay Community vicino a St Austell in Cornovaglia. In tutti questi casi esiste il sostegno dell'amministrazione locale ed è possibile richiedere al governo le quote dei 60 milioni di sterline stanziare complessivamente per le infrastrutture.

L'idea delle eco-città è strettamente legata alla figura del primo ministro di allora Gordon Brown che ne aveva annunciato il programma in uno dei suoi primi discorsi, dopo essere entrato in carica nel 2007 e ne aveva poi personalmente ampliato gli obiettivi per rispondere anche ai problemi del cambiamento climatico.

«Le eco-città contribuiranno ad alleviare la carenza di case economiche in affitto e a ridurre gli effetti del cambiamento climatico su una scala diversa» aveva detto Brown. «Saranno case moderne, con una bolletta energetica contenuta, e uffici efficienti, scuole nuove».

Ma era evidente come lo schieramento interpartitico, favorevole per quanto riguarda il cambiamento climatico, non si estendesse alle eco-città, proposta fortemente avversata sia da Tories che dai Liberaldemocratici.

«Non c'è nessuno sciacquone di gabinetto a basso impatto che possa rendere in qualche modo più ambientalmente tollerabile un quartiere residenziale scaricato sull'aperta campagna» ha commentato il ministro ombra per la casa dei Conservatori, Grant Shapps, che ha parlato di "eco-fregatura". E ancora: «Sotto gli spessi strati di verniciatura verde, molti di questi progetti sono in realtà insostenibili, invivibili e poco graditi, ma Gordon Brown vuole imporli d'autorità da Whitehall».

La portavoce liberaldemocratica per la casa, Sarah Teather, concorda con le critiche, e spiega come il piano fosse destinato al fallimento visto che era il governo centrale a imporre i progetti di eco-città alle popolazioni locali.

«É alle aree locali che va dato il potere di progettare e costruire le abitazioni necessarie, e ogni nuova casa deve rispondere ai più avanzati criteri ambientali».

Secondo Planning Policy Statement (PPS) i requisiti delle eco-città sono già stati discussi con molte delle parti interessate negli scorsi mesi. La Town and Country Planning Association ha lavorato in stretto contatto con gli interessati per produrre documenti che propongono esempi e informazioni su una serie di tematiche rilevanti per le eco-città. L'attenzione del PPS è concentrata anche sul processo di realizzazione. Di seguito vengono esposte nei particolari le attuali riflessioni su questi temi.

Il governo già prevede per gli insediamenti elevati standard ambientali e, naturalmente, tutta questa serie di politiche e norme si applica anche alle eco-città. Che si sostengono su un quadro generale di politiche urbanistiche e leggi europee e nazionali. Tutte le eco-città devono seguire le attuali leggi urbanistiche nazionali, ma nel caso specifico esiste anche la normativa generale europea e nazionale sulla qualità dell'aria, dell'acqua, della gestione dei rifiuti, della conservazione di specie e habitat.

Le Eco-città rappresentano una nuova occasione per progettare e realizzare questi elevati requisiti qualitativi in un intero insediamento, e l'intenzione è di spingersi molto più avanti. Per farlo, vogliamo fissare obiettivi più ambiziosi e avanzati in alcuni ambiti, rispetto a quanto sarebbe di norma richiesto per altri interventi di trasformazione.

Vogliamo città esemplari, che però non siano fotocopie. Le eco-città devono svilupparsi ciascuna con caratteri propri rispondendo alle occasioni e alle sfide del particolare contesto e alle aspirazioni della comunità. I progetti devono seguire i requisiti elencati di seguito, ma va anche presa in considerazione la loro messa in pratica, riconoscendo la natura particolare di ciascuna area, con alcune limitate e adeguate forme di flessibilità a rispecchiare occasioni e specificità, mantenendo al tempo stesso una base comune di orientamenti.

Le seguenti descrizioni dei requisiti sono da intendersi come *work in progress*, non come esposizione definitiva.

Nel *Climate Change Bill*, il governo britannico ha fissato degli obiettivi di lungo termine per la riduzione delle emissioni, con un minimo del 60% entro il 2050. Londra sta lavorando per arrivare a questo 60% entro il 2025. Le eco-città dovrebbero quantomeno consentire questa riduzione per i loro abitanti, e più in fretta, oltre a contribuire alla diffusione di nuove tecniche e forme di servizio a sostegno di stili di vita.

Requisiti

Tutte le proposte di eco-città devono comprendere un piano di massima e un piano d'azione per la sostenibilità che mostrino in quale modo gli elevati *standard* richiesti, come quelli per i trasporti, i posti di lavoro, la biodiversità ecc. possano essere conseguiti. Ai piani deve accompagnarsi un programma di lungo termine per la *governance* e la partecipazione (compresi finanziamenti, gestione, questioni giuridiche)

a far sì che: esistano rapporti di consultazione continua con le comunità confinanti; vengano conseguiti e mantenuti gli obiettivi di sostenibilità; anche nel caso degli sviluppi futuri si mantengano i medesimi requisiti.

Si prevede che nelle domande venga dimostrato come entro un anno le emissioni nette di anidride carbonica da consumo energetico negli edifici dell'insediamento raggiungano lo zero, o meno. Con l'esclusione di quelle dai trasporti, ma comprendendo tutti gli edifici: non solo le abitazioni, ma tutti i fabbricati commerciali, di servizio e pubblici che fanno parte della eco-città. Il calcolo delle emissioni nette terrà conto di:

- emissioni legate alla produzione locale di energia
- emissioni legate alla produzione di energia importata dalle reti centralizzate
- emissioni dall'esportazione di energia prodotta localmente verso le reti energetiche centralizzate.

Trasporti

I piani dei trasporti delle eco-città devono rispecchiare i migliori esempi europei e dimostrare come sia possibile raggiungere il 50% degli spostamenti a piedi, in bicicletta o coi mezzi pubblici. Per farlo è necessario che la città venga progettata in modo da consentire varie scelte, riducendo la dipendenza dei residenti dall'auto privata, con le case a dieci minuti a piedi da: (a) una fermata dei mezzi pubblici e intervalli brevi e (b) servizi di quartiere. Inoltre, l'insediamento deve essere concepito in modo che l'accessibilità agli spostamenti interni diano priorità a pedoni, ciclisti, mezzi pubblici.

Le eco-città devono essere concepite in modo tale che gli alunni delle scuole dell'obbligo possano raggiungerle in modo facile e sicuro a piedi o in bicicletta. Si considera una distanza massima di 800 metri dalle case al complesso scolastico più vicino, e ciò implica anche percorsi pedonali, ciclabili, e altre forme correlate di organizzazione

Abitazioni

Oltre ad essere a emissioni zero, le case delle eco-città devono rispettare il *Building for Life Silver Standard* e raggiungere come minimo il Livello 4 del *Code for Sustainable Homes* (salvo siano fissati criteri più rigidi in seguito nel Planning Policy Statement). Il Livello 4 specifica gli obiettivi da conseguire: riciclaggio dei rifiuti

familiari; scarti del processo costruttivo; impianti per il compostaggio; valutazione dell'efficienza idrica; gestione delle acque superficiali; uso dei materiali; energia e CO2; inquinamento; salute e benessere; ecologia e gestione ordinaria dell'insediamento. Devono anche rispondere ai criteri correnti per le abitazioni, a quelli fissati da English Partnerships, e offrire una percentuale minima del 30% di case economiche (che comprendono sia le abitazioni sociali in affitto che i tipi intermedi come quelle a proprietà condivisa). Devono avere sistemi di monitoraggio in tempo reale dell'energia, informazioni in tempo reale sui trasporti.

Lavoro

Alle domande deve essere allegato un programma economico che dimostri il tipo di accessibilità a posti di lavoro. Ci devono essere strutture locali di sostegno alla *job creation* e a ogni nuovo alloggio deve corrispondere al minimo un'occasione di lavoro facilmente raggiungibile a piedi, in bicicletta o coi mezzi pubblici.

Servizi

Costruire città sostenibili significa mettere a disposizione strutture che contribuiscano al benessere e alla salute delle persone. Si dovrà quindi avere accesso a un adeguato insieme di spazi e servizi, ben specificato nei progetti. I servizi sono occasione di incontro, di attività, di coesione, ad esempio nella cultura o nello sport, e sostengono anche la comunità dal punto di vista della salute, dell'istruzione, dei servizi sociali e biblioteche.

Acqua

Le eco-città devono essere esemplari in termini di efficienza idrica, in particolare nelle aree problematiche da questo punto di vista. Il governo prosegue anche nel suo interesse a sviluppare le potenzialità di *neutralità idrica* per questi progetti. Ci devono essere sistemi sostenibili di drenaggio e, salvo ove ciò non sia provatamente realizzabile, si deve evitare che il deflusso delle acque superficiali avvenga verso fogne di acque nere o miste. Ci si aspetta decisamente che tutte le zone edificate (ovvero case, edifici pubblici, infrastrutture) ricadano pienamente nell'area di rischio inondazione

livello 1: la minima. Quella di livello 2 (rischio medio) deve corrispondere in massima parte agli spazi aperti e zone per il tempo libero non formalizzate e multifunzionali, ad esempio per accumulo di acque. Sono vietate zone edificate nelle aree a livello di rischio 3.

Infrastrutture

Il 40% della superficie totale della eco-città dovrà essere dedicato agli spazi verdi, e metà di questa dovrà essere spazio pubblico aperto ben gestito organizzato a rete e collegato all'aperta campagna. Ci si aspetta un'ampia gamma di diversi tipi di spazi verdi, ad esempio boschi urbani, aree umide o piazza a verde, il tutto multifunzionale.

Si dovrà prestare particolare attenzione a dedicare superfici alla produzione di alimenti, ad esempio per orti urbani o superfici di tipo più commerciale. Ci dovrà essere un programma di incremento della biodiversità con proposte per la gestione degli ecosistemi locali, compreso dove adeguato il recupero e ripristino degli habitat degradati. È improbabile che venga concessa l'autorizzazione a progetti che in qualche modo non abbiano rapporti propositivi di qualche peso con aree naturali.

Rifiuti

Si immagina che le eco-città debbano essere esemplari per quanto riguarda una gestione sostenibile dei rifiuti e il riciclaggio locale. Con la previsione per tutte le case di un Livello 4 del *Code for Sustainable Homes*, si assicura a tutti una adeguata dotazione di impianti.

Non si tratta della fase più avanzata, e la discussione continua con tutte le parti interessate per ulteriori progressi. In particolare si deve recepire in pieno la *Directive*.

Vogliamo raggiungere requisiti sufficientemente avanzati ma al tempo stesso praticabili, per far sì che le eco-città siano davvero gli insediamenti modello che tutti desideriamo.

Nella prossima bozza di Planning Policy Statement (PPS) da sottoporre a consultazione pubblica verranno anche proposte forme di iter di approvazione. Si è sempre ribadito che le eco-città devono essere piani presentati all'amministrazione locale responsabile, sostenere il sistema della pianificazione e le preferenze sono

orientate a far sì che le possibilità dei modi migliori di rispondere alle necessità di case vengano esplorate a livello dei piani regionali e locali.

Nell'ambito delle revisioni delle Regional Spatial Strategies (RSS), si presume che vengano introdotte le eco-città in quanto contributo alla realizzazione di case. Là dove c'è già una eco-città inserita nei piani, o in corso di autorizzazione, essi devono considerarla ed esaminarne le possibilità di crescita sul lungo periodo.

Per quanto riguarda i Local Development Frameworks (LDF) le eco-città sono una delle possibili scelte che l'amministrazione può fare per rispondere alle esigenze della casa, attuali o emergenti. Nei casi in cui sia in corso di predisposizione la *Core Strategy* di un piano, in essa va inserita la proposta di eco-città, in quanto possibilità da considerare. Ad ogni modo essa non deve essere necessariamente adottata, se esistono modi migliori di rispondere alle necessità future.

Come qualsiasi altra proposta di trasformazione, la domanda per la eco-città può essere presentata in ogni momento. Sarà poi il documento di *Planning Policy Statement* a fissare come esse debbano essere considerate nelle varie situazioni.

Il piano vigente (ad esempio la strategia regionale, o il piano locale adottato) rappresenta il punto di partenza per qualsiasi decisione sulle trasformazioni proposte, che verranno decise secondo le linee del piano, salvo che altre considerazioni materiali non facciano decidere altrimenti. Nel momento in cui si decide se autorizzare la trasformazione, l'amministrazione locale deve decidere in merito a ciascun caso tenendo conto di tutti gli aspetti. Ovvero dei pro e dei contro di ciascuna proposta, nonché delle linee nazionali (ad esempio quelle di tutti i *planning policy statements* che vanno dalla casa, al rischio di inondazione, alla biodiversità, ai trasporti ecc.).

La bozza di *Planning Policy Statement* sulle eco-città e l'elenco delle localizzazioni che emergeranno dai processi di valutazione di sostenibilità, diventeranno poi una politica nazionale, quindi con un forte peso nelle decisioni, anche se insieme ad altre politiche nazionali.

Il percorso delle domande per una eco-città varia poi a seconda del contesto.

Là dove lo strumento di pianificazione locale ha previsto la eco-città, la si deve approvare; nel caso in cui il piano locale non preveda la eco-città, e si tratti di uno strumento aggiornato, l'amministrazione locale può respingere la domanda sulla base del fatto di aver già provveduto a mettere a disposizione la quantità di abitazioni necessaria, secondo modalità che il *Planning Inspectorate* abbia giudicato "indiscutibili".

Se il piano non prevede una eco-città e si tratta di uno strumento superato (ad esempio perché non ha inserito il programma quinquennale delle aree disponibili per le nuove abitazioni, o perché la strategia spaziale regionale ne indica necessaria una quantità superiore), allora l'amministrazione locale prima di prendere una decisione deve esaminare la domanda sia per le sue qualità che secondo i seguenti criteri:

- a. Che complessivamente il piano rispetti i requisiti delle eco-città fissati nel PPS.
- b. Che la localizzazione proposta sia fra quelle individuate dal programma per le eco-città, come corrispondente ai principi generali e sia già stata verificata secondo il *Sustainability Appraisal*.

Non si ritiene che le amministrazioni locali debbano approvare un piano semplicemente perché è stato giudicato positivamente. Che i promotori abbiano dimostrato che si tratta di una buona localizzazione per una eco-città, migliore di altre alternative. Che il nuovo insediamento non abbia impatti negativi su altre localizzazioni residenziali, né in generale sulla capacità dell'amministrazione di raggiungere i propri obiettivi per le nuove abitazioni (ad esempio di gestire recuperi in altre aree regionali). La criticità dei possibili residenti, rispetto ad un progetto ritenuto fondamentale dal governo britannico, non mancano. L'idea, infatti, di punteggiare la campagna di nuove abitazioni attente all'ambiente suscita numerose perplessità.

Ci sono opposizioni del tipo Nimby, come presentato nel capitolo precedente, nate da un timore del degrado nelle campagne e i costruttori stanno cercando di far tornare i conti mediando con gli ambientalisti che si oppongono tenacemente ma che incentivano, fortemente, modelli di riqualificazione urbana.

Capitolo 7.

Studi di caso: Londra

7.1. Il caso di Greenwich Millenium Village a Londra

Il Greenwich Millennium Village (GMV) è un quartiere esteso circa 24 ettari, di cui 5 a parco, in via di costruzione nella parte orientale della penisola di Greenwich, ad est del centro di Londra. Circa metà del quartiere è costruita ed abitata; l'intero piano prevede circa 3.000 unità abitative per 6/7.000 abitanti.

Il quartiere, concepito secondo criteri di sostenibilità, costituisce per la città di Londra un intervento importante nel processo di riqualificazione e bonifica della zona industriale dismessa della penisola di Greenwich, e rappresenta un'esperienza di valore internazionale in tema di sostenibilità degli interventi urbani.

Agli inizi degli anni '90 la dismissione di un esteso stabilimento della British Gas, che forniva di gas la città di Londra attraverso la conversione del carbone in gas combustibile, ha reso necessario pianificare un intervento di riqualificazione della penisola, lasciata in condizioni simili a quelle di un'estesa palude con alti livelli di inquinamento dei suoli. L'intera operazione è stata gestita dalla English Partnerships, oggi Homes and Communities Agency, un'agenzia statale creata per la riqualificazione di aree industriali abbandonate mediante l'attivazione di processi sostenibili. Ha acquisito le aree interessate e si è occupata poi, a proprie spese, della rigenerazione dei suoli, dello sviluppo delle infrastrutture generali a servizio della zona e della gestione dei rapporti con gli operatori immobiliari. Al termine delle bonifiche e degli interventi

infrastrutturali la *English Partnerships* ha valutato il costo dell'acquisizione dell'area e degli interventi effettuati in circa 285 milioni di Euro.

Il Giubileo dell'anno 2000 e l'attenzione al meridiano di Greenwich sono stati l'occasione per avviare il processo di riqualificazione della penisola che aveva conosciuto nei venti anni tra il 1965 ed il 1985 una drammatica crisi industriale con la perdita di circa 100.000 posti di lavoro.

Nel 1996 la Richard Rogers Partnership vinse un concorso per la pianificazione urbana della parte orientale della penisola con un progetto di *masterplan* basato sull'attenzione alla sostenibilità ambientale.

Il *masterplan* di Rogers si basava sull'idea di un nuovo distretto amministrativo e commerciale avente come elemento notevole l'edificio a cupola destinato a grandi eventi, il *Millennium Dome*, posto sulla punta settentrionale della penisola. Il nuovo complesso era connesso al resto del progetto da un parco lineare lungo un ampio viale carrabile, ciclabile e pedonale di circa 2 km verso sud, a formare la spina dorsale su cui si affacciavano gli isolati residenziali; l'allargamento terminale del parco sul Tamigi, denominato *Southern Park*, costituiva il cuore dell'area su cui verrà poi edificato il Greenwich Millennium Village.

Disegnato secondo un sistema molto denso di edifici posti su entrambi i lati del parco, il *masterplan* prevedeva una successione di quartieri sostenibili, destinati ad ospitare un *mix* di funzioni abitative, sociali, commerciali ed amministrative, collegati al sistema di trasporto pubblico cittadino attraverso un'estensione della Jubilee Line e del London Transport Interchange, per quanto riguarda il trasporto sul fiume.

Le linee guida del *masterplan* costituiscono la base della progettazione del GMV: abbandonando gli schemi morfologici della periferia suburbana prevedono un impianto con caratteristiche proprie del centro città. Gli isolati sono aperti verso gli spazi pubblici con edificazione di fronti compatti sui lati delle piazze, delle strade e dei limiti dei parchi; il *mix* funzionale è considerato indispensabile per la sostenibilità sociale dell'intervento e richiede una densità piuttosto elevata, in grado di innescare e sostenere economicamente le nuove attività.

Per promuovere lo sviluppo sostenibile e l'innovazione tecnologica e di gestione, si prevede il ripristino ambientale del sito e la creazione di comunità sostenibili a lungo termine: a tal fine vengono promosse l'integrazione sociale e la progettazione ecologicamente responsabile.

I singoli isolati devono rispondere nella loro organizzazione a fattori climatici e la costruzione deve seguire criteri ecologici; si prevedono edifici alti a schermare i venti freddi provenienti da nord-est, realizzati usando solo materiali a basso impatto ambientale e ottimizzando la gestione ambientale del cantiere; si richiedono metodi di raccolta delle acque piovane, strategie per il riciclaggio dei rifiuti e il ripristino di ambienti microclimatici locali.

Si prevede di realizzare quartieri abitati da comunità socialmente eterogenee, ponendo l'accento sul pubblico, piuttosto che sul privato; favorendo la diversità dell'utenza abitativa e ricorrendo alla varietà dei tipi edilizi e delle tipologie dei regimi di proprietà e di uso delle unità immobiliari.

Una rete integrata di trasporti pubblici e il ricorso a estese zone pedonali e piste ciclabili inserite nei parchi mirano a ridurre l'uso delle automobili private.

Per promuovere un'elevata qualità del paesaggio e della rete di spazi aperti viene proposta una differenziazione di ambiti trattati naturalisticamente, ottenuta attraverso 3 parchi collegati: il parco centrale, nel centro della penisola, il Parco Sud, all'interno del Greenwich Millennium Village, e la zona pedonale e ciclabile lungo il fiume

Il GMV è il primo esempio di realizzazione delle cosiddette "Comunità del Millennio", un progetto della *English Partnerships* finalizzato alla nascita, su suoli dismessi e degradati, di quartieri basati sull'idea di una comunità fondata sul rispetto dell'ambiente come tema aggregante, volta ad aumentare la qualità della vita e a sperimentare tecniche innovative e standard ambientali e sociali elevati, anche più vincolanti della normativa vigente. Le società immobiliari chiamate, attraverso un concorso pubblico, a partecipare alla realizzazione dei progetti diventano proprietarie dell'area ma sono tenute al rispetto dei temi e degli *standard*, fissati per la Comunità attraverso un "Codice di Progettazione" (*Design Statement*). Una volta iniziata la fase di vera e propria edificazione la *English Partnerships* conserva il controllo del raggiungimento degli obiettivi attraverso l'esame di rapporti intermedi redatti dai costruttori. L'autorizzazione a costruire, concessa dal *Borough* (Municipio) definisce un'ulteriore fase negoziale nella quale le autorità possono intervenire richiedendo modifiche inerenti aspetti legati al contesto urbano e sociale su cui insiste il progetto; la negoziazione viene praticata e formalizzata seguendo lo schema illustrato nella Sezione 106 del Town and Country Planning Act del 1990.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Il Town and Country Planning Act è una legge del Parlamento britannico che regola lo sviluppo del territorio in Inghilterra e Galles. L'articolo 106 della legge permette alle autorità pianificatrici locali e ai

L'idea di comunità ideale illustrata da Erskine è modellata sulla tradizione del villaggio inglese, conformato attorno a spazi comuni e a spazi interclusi con una chiara gerarchia degli spazi e percorsi che passano dal pubblico al semi-pubblico, fino a raggiungere gli spazi privati.

Il progetto prevede quattro diversi comparti collegati da una fitta rete di spazi aperti pedonali, concepiti per la vita sociale degli abitanti. Una piazza ovale, a memoria dei Crescent, segna il punto di connessione tra il *Southern Park*, centrale rispetto ai vari lotti, e il parco lineare che conduce al *Millennium Dome*. Il *Southern Park* nell'idea dei progettisti dà luogo a uno spazio naturalistico attorno al quale ruota l'intero progetto. La scuola e il centro medico, che verranno progettati dalla Edward Cullinan Architects, costituiscono, insieme a ristoranti, centri commerciali e caffè, i centri comunitari progettati secondo il principio dell'integrazione di destinazioni di uso differenti all'interno di un unico tessuto urbano (mixed-use).

La maggior parte degli appartamenti è dotata di spazi esterni sui fronti affacciati verso sud; gli allineamenti verso il parco sono trattati in maniera differente l'uno dall'altro per enfatizzare il carattere organico dell'intervento.

In conclusione, in base alle informazioni oggi disponibili, può dirsi che la realizzazione ha essenzialmente centrato gli obiettivi di carattere ambientale e sociale innovativi per il panorama dell'epoca ed indicativi della sostenibilità dell'intervento.

In particolare si sono ottenuti i seguenti risultati (in parentesi il valore richiesto in fase di progettazione)¹⁰⁸:

- riduzione dei consumi di energia primaria pari al 65% (80%)
- riduzione dell'energia utilizzata per la realizzazione dei materiali da costruzione pari al 37% (50%);
- riduzione del consumo di acqua pari al 33% (30%)
- riduzione dei costi di costruzione del 37% (30%)
- riduzione dei tempi di realizzazione del 18% (25%)
- messa a punto di processi di controllo della qualità per l'annullamento dei difetti di costruzione
- riduzione dei rifiuti del 65% (50%)

soggetti interessati nelle costruzioni di concordare contributi, accordi e prescrizioni da attuare sui nuovi interventi per compensare il carico

¹⁰⁸ Le informazioni sono tratte da un ampio programma di monitoraggio con analisi cadenzate in concordanza con le fasi costruttive effettuato dalla Richard Hodkinson Consultancy. Il riferimento per le valutazioni era un normale edificio di civile abitazione dotato di riscaldamento elettrico e costruito tradizionalmente.

- tutte le abitazioni hanno conseguito lo standard di certificazione ambientale massimo secondo la procedura di valutazione “Ecohomes”.

Gli obiettivi di carattere sociale posti dal Greenwich Council in sede di negoziazione dei permessi, secondo la prassi locale, riguardano la destinazione di almeno il 35% delle unità abitative ad alloggi di carattere sociale, integrati negli stessi edifici e non distinguibili per favorire l’integrazione sociale. Si prevede che la percentuale di alloggi sociali varierà nelle fasi 3 e 4, ancora da edificare, riducendosi ad una quota del 20%. Inoltre è stata adottata anche una quota corrispondente al 35% di alloggi per famiglie, consistenti in appartamenti dotati di almeno 3 stanze da letto, per favorire il mix sociale.

7.2. Il caso recente del South Bank

Agli inizi degli anni Novanta le maggiori testate dei quotidiani inglesi scrissero di due progetti per rilanciare il South Bank di Londra, nel cuore pulsante della città, dopo l’inaspettata schiacciante vittoria del partito conservatore. La recensione non era ancora terminata e numerosi architetti si chiedevano e se come il nuovo governo dell’allora Ministro John Major avrebbe affrontato la così dibattuta questione della rigenerazione britannica ed in particolar modo il settore dell’edilizia pubblica popolare.

In quegli anni diversi sondaggi stimavano che oltre migliaia di senza tetto che occupavano le strade di Londra e le condizioni igieniche ricordavano le descrizioni dei romanzi di Charles Dickens.

La zona, conosciuta come Coin Street, è oggi residenziale, sede di attrazioni turistiche e di istituzioni culturali di livello internazionale. Una prima riqualificazione, riguardò, infatti, la ricostruzione dell’Oxo Tower Wharf, magazzino vittoriano trasformato in un complesso commerciale e residenziale.

La Torre venne costruita nel XIX secolo come centrale energetica; fu acquistata nel 1930 e trasformata, con decori a decò, in magazzino (la torre con l’insegna rappresenta una delle prime pubblicità commerciali).

Da allora si impone lungo il Tamigi, tra Blackfriars e Waterloo, come uno dei più conosciuti e celebrati monumenti in una parte cruciale della città, dove si trova il

South Bank, sede del centro culturale e artistico di Londra che vede la presenza di edifici come il Royal Festival Hall e il National Theatre.

Il recupero di questo magazzino storico si inquadra in quel fenomeno che incentiverà il restauro di simili edifici lungo il fiume in eleganti soluzioni residenziali che, per la vicinanza con la City, attraggono l'attenzione di banchieri e finanziari in cerca di investimenti.

7.3. Un modello cooperativo

La maggior parte delle abitazioni appartiene però a Coin Street Housing Corporation, un'organizzazione non profit che le affitta e le vende a canoni contenuti. Coin Street Housing Corporation è un Trust, un'istituzione giuridica anglosassone di common law, nel quale la proprietà di un bene è trasferita ad un soggetto fiduciario, il trustee, il quale non ne ha la completa disponibilità, in quanto è vincolato da un rapporto di natura fiduciaria che gli impone di esercitare il suo diritto reale a beneficio di un altro soggetto, il beneficiary, al quale saranno trasferiti, in piena proprietà, i beni alla fine del Trust. Coin Street è un trust di quattro cooperative.

Il progetto iniziale di riqualificazione, iniziato alla fine degli anni '80 e che ha avuto una storia piuttosto travagliata, prevedeva l'edificazione di nuovi uffici e hotel.

Tale proposta ha attivato i residenti locali che si sono auto-organizzati in un comitato per opporsi al piano e mettere a punto un progetto alternativo volto alla costruzione di nuove abitazioni, spazi pubblici, negozi, servizi e laboratori. Dopo varie vicissitudini e una campagna durata sette anni, il gruppo si è allargato, evoluto, e si è auto-organizzato al punto di far desistere i costruttori, che nel frattempo hanno perso l'appoggio dell'amministrazione locale.

Da quel movimento di cittadini sono nate una serie di società, tra cui una housing association, che gestisce oltre 200 appartamenti e un centro comunitario, che eroga corsi, organizza un'attività di animazione per la comunità e affitta negozi e laboratori. L'associazione si finanzia prevalentemente attraverso mutui, prestiti legati a programmi statali di riqualificazione e affittando spazi a privati. Per pagare la costruzione di una piscina ed un centro sportivo, la cooperativa programma di vendere sul mercato parte delle nuove abitazioni. Fino ad oggi tutte le unità costruite sono state

destinate all'edilizia sociale e una parte di esse sono riservate a lavoratori con bassi salari che lavorano nel centro di Londra.

I residenti, come si è detto sopra, sono suddivisi in quattro cooperative, che possiedono e gestiscono gli appartamenti. I membri delle cooperative sono affittuari che pagano un importo basso ma non possiedono le abitazioni, né hanno diritto di acquistarle. In altre parole sono proprietari solo in quanto soci-azionisti della cooperativa. Eleggono i propri amministratori e prendono le decisioni fondamentali in assemblea. Come spiegano con orgoglio, la decisione di organizzarsi in questo modo è stata presa perché:

«è una forma democratica (...), gli affittuari mantengono un forte interesse e tendono a curare maggiormente le abitazioni e gli spazi comuni (...), non essendoci diritto di riscatto le abitazioni restano a disposizione ad affitti bassi per chi ne ha bisogno (...))».

L'edificio è stato completato nel 2001 e si sviluppa su tre lati intorno ad una corte comune verde e nell'articolazione dei volumi oltre che nell'utilizzo dei materiali è stato progettato in risposta al contesto.

Lungo i lati paralleli sono disposte abitazioni articolate su quattro piani mentre sul lato settentrionale l'edificio presenta cinque livelli.

Tutti gli alloggi con accesso dalla strada si affacciano sulla corte centrale con giardini privati, che servono così tra spazi di transizione tra area privata e area pubblica.

Ai due angoli dell'edificio si sviluppano aree commerciali e sotto la corte si estende un parcheggio pubblico con 256 posti auto.

Il complesso dell'Iroko House completato dal Neighbourhood Centre, presenta un'abbondante dotazione di servizi e attività complementari a quelle strettamente residenziali.

Nel Neighbourhood Centre si trovano un asilo nido da 64 posti, un doposcuola, spazi in affitto per riunioni, un centro di consulenza, un bar, un ristorante.

L'intervento, secondo quanto detto dal responsabile del centro da noi intervistato, non ha previsto spazi aperti pubblici: il cortile centrale è ad uso esclusivo degli inquilini. È da sottolineare come la strategia generale di riqualificazione dell'area dismessa, di cui l'Iroko House costituisce un tassello abbia investito nella realizzazione di spazi pubblici: i Bernie Spain Gardens, (giardini pubblici), gli spazi per il tempo

libero del Gabriel's Wharf (i grandi magazzini industriali recuperati ad atelier, uffici, locali pubblici), la nuova piazza prevista verso il Waterloo Bridge contribuiscano a mantenere l'intero ambito spazialmente coeso, frequentato e integrato nel settore urbano che lo circonda.

I tetti dell'Iroko House sono provvisti di pannelli solari termici che assicurano acqua calda a costo nullo in estate e buon risparmio sul riscaldamento nei mesi invernali.

Sotto il profilo termico l'edificio, energeticamente passivo, si avvale di una caldaia a condensazione, doppi vetri, un sistema di ventilazione con recupero di calore (estrazione e re-immissione dei flussi di aria calda) e, complessivamente di un ottimo livello di coinbentazione.

Il centro servizi del quartiere si avvale inoltre di un sistema di riciclo dell'acqua piovana da utilizzare per i wc e di illuminazione a sensore per ogni locale.

In cooperativa, almeno il 50% delle abitazioni é assegnato sulla base di liste del Comune e per tutti gli adulti vale la condizione di dover partecipare ad un corso di formazione di 33 ore al fine di contribuire alle attività dell'organizzazione, ma anche per favorire l'integrazione dei residenti. Le richieste di adesioni eccedono largamente la disponibilità e la comunità che si è stabilita risulta estremamente stabile, con pochissime unità disponibili ogni anno.

7.4. L'autorganizzazione della società civile

Questo straordinario caso di successo fornisce preziose indicazioni che possono essere usate nella progettazione di politiche abitative e non solo.

Si conferma innanzitutto la capacità di organizzazione della società civile, caratterizzata dalla partecipazione diretta degli utenti nella gestione, non solo per garantire servizi eccellenti, ma per offrire soluzioni superiori a quelle del servizio pubblico tradizionale, ad esempio (come nel caso di Coin Street) a livelli tali da rendere l'affitto di una casa competitivo con l'acquisto.

Il coinvolgimento dell'utenza nelle scelte di gestione (sia operative sia strategiche) aumenta l'assunzione di responsabilità e si riflette non solo nella cura delle abitazioni, come spesso avviene per le abitazioni di proprietà, ma anche in quella degli spazi comuni e nel successo delle iniziative della comunità (asilo, corsi, etc.). L'elevato

grado di interazione tra i membri delle cooperative di questo quartiere londinese sembra anche essere la garanzia migliore per la stabilità delle comunità che si formano ed un collante più efficace della semplice proprietà delle abitazioni, anche perché i vantaggi creati dai benefici socio-economici offerti dalle cooperative (servizi di asilo, assistenza, formazione, ma anche una vita sociale più ricca) compensano gli ostacoli alla mobilità connessi al possesso di immobili da parte di persone con redditi modesti. L'affitto non è quindi di per sé incompatibile con la tutela dei cittadini, né delle classi meno ricche in generale.

Espandere la quota di abitazioni in affitto permette anche di rendere più flessibile lo stock abitativo nel suo complesso e di adattarsi più velocemente ai mutamenti socio-demografici, assorbendo più efficacemente squilibri repentini (Imrie et al, 2009)¹⁰⁹.

Coin Street suggerisce che i tempi necessari per ottenere risultati non sono brevi e certamente le amministrazioni o le housing associations che decidessero di facilitare iniziative simili si sobbarcherebbero costi iniziali maggiori rispetto a quelli derivanti dalla locazione tradizionale. Probabilmente i costi nel medio/lungo termine risulterebbero comunque minori a meno di negare la capacità auto-organizzativa dei residenti.

Il caso descritto conferma infine la possibilità di coniugare densità urbana, qualità degli spazi (sia interni che esterni) e social housing.

Il caso di Coin Street è utile per focalizzare l'attenzione su un aspetto fondamentale per le politiche urbane legate impegnate per la sostenibilità.

L'abitazione divenuta negli ultimi anni un bene di consumo di massa ha convogliato ricerche orientate all'economicità e alla ripetitività del prodotto, spesso a scapito di aspetti qualitativi legati alle tradizioni culturali e costruttive dei singoli luoghi.

Le mutate caratteristiche del contesto sociale e le tendenze delle politiche abitative nel nostro paese vanno nella direzione di delineare un nuovo Welfare per la casa non più rivolto al ceto sociale più bisognoso, così come è avvenuto sino ad ora, ma attraverso l'opportunità offerta ai privati di beneficiare di aiuti e agevolazioni pubbliche all'interno del cosiddetto housing sociale, da questo momento in poi l'offerta abitativa è

¹⁰⁹ R. Imrie, L. Lees, M. Raco, *Regenerating London: governance, sustainability and community in a global city*, Paperback, Routledge, London, 2009

rivolta prevalentemente al ceto medio, indebolendo la tradizionale offerta di edilizia residenziale pubblica.

7.5. La centralità della questione abitativa

Contemporaneamente nuovi vincoli di natura ambientale e la necessità di ripensare l'ambiente urbano come sistema, propongono di mettere al centro degli interessi politici e socio-economici la questione abitativa.

In occasione della Giornata del Clima, il WWF ha comunicato un decalogo per la costituzione di una società sostenibile che al suo quarto punto riporta il seguente requisito: affinché un edificio sia davvero ecologico è necessario che «recuperi e riqualifichi l'esistente»¹¹⁰

Non è casuale la presenza esplicita dei due termini *recuperare* e *riqualificare*: indicano due direzioni e due mete che ogni azione volta a riconfigurare il territorio urbano non può e non deve perdere di vista.

Che l'intervento comporti un recupero significa impegnarsi a muoversi entro una mentalità finalmente ecologica, dove al paradigma del consumo si sostituisce quella del riutilizzo; invece di realizzare un nuovo prodotto per soddisfare i gusti volubili e i desideri indotti dall'acquirente/consumatore, che è portato a scegliere una soluzione abitativa dalle tendenze del momento, come un prodotto del supermercato, si sceglie di servirsi nuovamente, ma in modo differente, di qualcosa che esisteva ed era già stato realizzato per altri scopi.

È, infatti, sempre importante ricordare, come invita a fare Allen, che «costruire è sempre comunque un atto di violenza sulla natura» e che «oggi la casa non è più un rifugio», ma rischia di diventare un pericolo per l'ambiente¹¹¹, pertanto, memori di questa consapevolezza, è necessario maturare un'attenzione nuova e più cosciente rispetto al problema dell'edificazione.

L'intervento edilizio non si ferma tuttavia qui; al contrario è a partire dal principio del riutilizzo che deve prendere le mosse. È necessario, infatti, affinché il

¹¹⁰ Edoardo Salzano, *La città bene comune*, Baresi, Bologna, 2009, p.183

¹¹¹ Giancarlo Allen, *Architettura bioecologica: per una nuova era del costruire e dell'abitare* in AA.VV., *Ecologia e Architettura. Contributi alla riqualificazione dell'habitat*, a cura dell'Associazione Università Verde Bergamo, in collaborazione con A.N.A.B. (Associazione Nazionale per l'Architettura Bioecologica), Bergamo, 1993, pag.9.

recupero non si riduca ad un'operazione superficiale, limitata a riproporre un esistente così com'era, che esso si realizzi nell'ottica della riqualificazione, che significa adottare ciò che esiste ai nuovi bisogni, apportare nuove qualità ad un ambiente che non le conosceva e ne possedeva altre, riconfigurare l'insieme dell'esistente tenendo fermo quello che deve essere il suo fine: non semplicemente quello di essere occupato in un modo qualsiasi da un determinato numero di inquilini, ma costituire un ambiente che possieda tutte le caratteristiche necessarie per essere definito una casa.

Il risultato non è affatto semplice, né tantomeno scontato. Si tratta, allora, attraverso lo strumento della riqualificazione di venire a realizzare quegli a priori dell'abitare che soli possono consentire il ricostituirsi fecondo di un tessuto urbano e sociale, vivo e vitale. Nelle parole di Nicola Emery:

«La casa per essere tale e per offrirsi come spazio dell'abitare, anteriormente alla sua specificazione in individuale o collettiva, non può presentare dei prolungamenti, qualche cosa come degli arti, degli organi esosomatici e andare oltre l'oggetto, oltre la forma oggetto. E questi prolungamenti d'abitazione, vuoi quelli materiali (i percorsi, i luoghi di relazione, i giardini, i parchi, gli orti comuni) vuoi quelli spirituali (le istituzioni, le scuole, ecc.), parlandone riprendo intenzionalmente la stessa terminologia di Le Corbusier dovrebbero restare aperti e accessibili, ritornare a essere riconosciuti come degli a priori dell'abitare, dei presupposti essenziali per un abitare dotato di senso»¹¹²

Appare chiara la direzione che deve essere intrapresa dalla strategia della riqualificazione, a cui è stato chiesto di raggiungere indubbiamente una meta molto ambiziosa: non si tratta, infatti, solamente di investire un certo numero di risorse, pubbliche e private, per ristrutturare una zona o trasformare un'area abbandonata nell'ennesimo centro residenziale di qualche ridente periferia; quello che si chiede è di mettere in gioco tutte le potenzialità per ricreare, secondo un approccio integrato e relazionale la realtà dei luoghi.

Come scrive Antonietta Mazzette il luogo è

¹¹² Nicola Emery, *Sostenibilità ed economia del progetto*, Il Meglio Possibile, 04/06/09.

«la forma costante nel mondo con cui gli esseri si relazionano al territorio: il luogo è lo spazio scelto per allocarvi una o più funzioni e nel quale si sviluppa un insieme di interazioni sociali che non è rigorosamente determinato dalle funzioni allocate; viene mantenuto e continuamente riprodotto, a volte trasformato da queste interazioni, sottoposto a continue dinamiche di privatizzazione e pubblicizzazione».¹¹³

7.6. Sostenibilità e “luoghi”

È tuttavia necessario spendere ancora alcune riflessioni sul concetto di luogo. Che ne illuminino gli aspetti e le valenze più profonde, non sempre percepibili nell'immediatezza dell'abitare quotidiano, ma che nondimeno vi sono inserite e ne costituiscono un presupposto inespresso.

Si è dunque presentata la centralità del recupero dei luoghi. Ma cosa è un luogo? Cosa si intende con questa parola così comune, eppure così sfuggente nella sua specificità? Perché è importante e vitale un ritorno ai luoghi? Raymond Lorenzo afferma direttamente la questione:

«Innanzitutto non è sinonimo dei termini località, sito. Una località, un sito è un punto sulla superficie terrestre, l'intersezione tra una linea longitudinale e una linea latitudinale. Ogni luogo può essere localizzato, ma non tutte le localizzazioni possono qualificarsi come luoghi. Gli elementi che lo creano non hanno carattere esclusivamente fisico, ma al contrario hanno qualcosa di intangibile, sono legati ad esperienze e memorie sensoriali, sono intrisi di sentimenti e significati e fanno star bene che abita quel luogo».¹¹⁴

Ogni luogo che sia tale è inoltre teatro di un atto fondativo fondamentale per la comunità: è, infatti, allo stesso tempo «la scelta di un centro e di un inizio»; in questo senso nel luogo accade un evento comunitario, poiché deciso dalla comunità, ma ancor prima perché decide della comunità. È l'istante della sua nascita vera e propria, quello in

¹¹³ Antonietta Mazzette, *La metropoli consumata. Antropologie, architetture, politiche, cittadinanze*, Franco Angeli, Milano, 2007

¹¹⁴ Raymond Lorenzo, *La città sostenibile: partecipazione, luogo, comunità*, Eleuthera, Milano, 2008

cui si consuma l'irriducibile reciprocità del vivente nella coappartenenza di tutti ad un medesimo "dove".

Per questo l'identità di un luogo è intimamente intrecciata con l'identità degli individui e della comunità che lì trovano dimora.

Le connessioni tra gli abitanti dei luoghi storici ricchi di *genius loci* si sono costruite attraverso il tempo con l'uso e con i processi che hanno visto la comunità partecipe della sua creazione, della sua cura e della sua difesa. Il legame tra un luogo e la sua comunità è inscindibile.

A chi affidare un compito così importante dal punto di vista ambientale? E così cruciale sotto il profilo antropologico? Quali discipline possono e devono oggi farsi carico di questa missione? La risposta è forse più vicina di quanto non si creda, perché forse può vantare tra i suoi migliori candidati quei saperi che ultimamente sembrano aver abrogato alla loro ragione fondativa per avventurarsi su strade più sterili ma più remunerative.

Se nello *sprawl* l'uomo non smette di cercare se stesso, intende realizzare e ritiene di poter trovare in questa via la propria felicità, in realtà si smarrisce, diserta, e perde lo spazio proprio della sua comunità per rinchiudersi in un'identità povera e destinata a scomparire. E mentre si smarrisce lascia alle proprie spalle e agli occhi di coloro che verranno, un mondo in cui vivere sarà sempre più difficile, come lo è tornare ad abitare laddove vi sono solo macerie e le braci spente di un'umanità distrutta.

Davanti alla minaccia di questa deriva, si può mettere a frutto un profitto ambientale e sociale, quella che è una caratteristica che appartiene virtualmente alla città: uno spazio comune in cui l'umanità incontra se stessa nella pluralità. Un luogo di comunanza, non di emarginazione, di crescita e non di degrado, una realtà in cui ciascuno ritrovi la propria *Heimat* e con essa anche se stesso.

Si tratta di operare un ritorno ai luoghi che non sia indirizzato a «popolare (...) la dimensione nostalgica e ideologica del localismo»¹¹⁵ quanto a promuovere e sperimentare la fecondità di una genuina contaminazione, consapevole della necessità di registrare la perdita della dimensione storica del luogo, come matrice monadica di identità, a favore di una prospettiva che consenta di cogliere non l'unità monolitica, ma piuttosto i molteplici passaggi, le zone di transito, i movimenti tra luoghi diversi: una prospettiva che tenga presente quello spaesamento e ciò che ne deriva.

¹¹⁵ Davide Bazzini, Matteo Puttilli, *Il senso delle periferie*, Eleuthera, Milano, 2008

Più che un ritorno mosso dalla nostalgia di un mondo che non può più essere, si dovrebbe allora parlare di un nuovo approccio sociale e ancor prima politico che trovi nei luoghi che si possono formare un nucleo vivo di ogni comunità.

Non si tratta di creare barriere per difendersi dalla trasformazioni in atto, ma piuttosto di comprendere cosa debba e possa essere conservato nella mutazione.

Sarà ciò che ancora non conosciamo a determinare ciò che saremo ed è vano e assurdo cercare di ostacolare con il cieco rifiuto «ciò che deve venire e verrà; perché, come si legge in una riflessione di Baricco, ciò che ci salverà non sarà mai quel che abbiamo tenuto al riparo dai tempi, ma ciò che abbiamo lasciato mutare perché ridiventasse se stesso in un tempo nuovo»¹¹⁶.

¹¹⁶ Alessandro Baricco, *I barbari. Saggio sulla mutazione*, Feltrinelli, Milano, 2008, pag. 180.

Capitolo 8

Studi di caso: Friburgo

8.1. Vauban: il quartiere sostenibile di Friburgo

Ciò che tutti gli esempi finora presentati ci dimostrano è che l'auspicata trasformazione urbana non potrà essere ottenuta dalle singole persone con le proprie forze; essa dovrà essere il risultato di un processo che si realizza nel rapporto tra gli uomini «con la mediazione del mondo» (Beck, 2003)¹¹⁷. I processi decisionali devono aprirsi al corpo sociale e incoraggiare tutti i cittadini ad abbandonare abitudini, luoghi comuni, pregiudizi per ritrovare la capacità di inventare, di giocare, di sognare. Entità complessa, per essere ecologica la città deve diventare creativa, e per essere creativa deve diventare ecologica.

Riconciliarsi con la città, ritrovare protagonismo e socialità, ridare senso ai luoghi e *abitare* gli spazi nel senso più ricco della parola: ecco un buon motivo per confidare nella creatività sociale e per incoraggiarla. Nella creatività, infatti, devono credere anche le istituzioni e i decisori, senza strumentalizzarla e senza pretendere di canalizzarla, ma dimostrando capacità di ascolto e di apertura alle idee nuove e ai processi dal basso, predisponendo risorse sufficienti per garantire una piena partecipazione dei cittadini alla vita delle loro comunità e al modo in cui sono governate. Si delinea così la possibilità di realizzare un modello di cambiamento sociale che Lester Brown (2010)¹¹⁸ chiama “a sandwich” e che definisce come l'unione di

¹¹⁷ U. Beck, *Un mondo a rischio*, Einaudi, Torino, 2003, pag.26

¹¹⁸ L. Brown, *Piano B 4.0. Mobilitarsi per salvare la civiltà*, Edizioni Ambiente, Milano, 2010 pp 310-311

profondi cambiamenti nei valori di base e con una leadership nazionale che li comprende e li approva¹¹⁹.

In Europa non mancano gli esempi che dimostrano che il modello “a sandwich” è realizzabile concretamente.

Il primo esempio è il quartiere Vauban, a Friburgo (Germania), che rappresenta uno dei quartieri ecologici più riusciti, costruito a partire dalla creatività dei cittadini.

Si tratta, infatti, di una ex zona militare, sede della caserma francese che negli anni, a partire dagli anni '70 fino agli anni '90, è stata utilizzata come centro sociale e zona occupata da parte di movimenti pacifisti. Numerose, nel quartiere, sono le vie titolate a Rosa Luxemburg e a esponenti di vari movimenti non violenti.

A partire dal 1995, è stata messa in atto una riqualificazione urbana, basta su cooperative, cohousing e gruppi di lavoro sui temi della sostenibilità urbana. Durante quell'anno è stato definito il master plan del quartiere in collaborazione stretta con i residenti.

Dopo la realizzazione delle prime urbanizzazioni, il Comune ha venduto i lotti del terreno alle cooperative che si sono costituite e nel corso del processo di partecipazione (1996-1999) sono state definite le caratteristiche dello spazio pubblico. La scelta degli abitanti è stata di privilegiare spazi verdi, spazi residenziali, spazi per i bambini, mobilità sostenibile, potenziamento del trasporto pubblico.

Inoltre, la trasversalità delle competenze e il principio di *creatività diffusa*, che sopra si è cercato di illustrare, hanno permesso alle cooperative e agli abitanti del cohousing di perfezionare i loro progetti, collaborando con architetti, esperti di energia solare e imprese di costruzione.

La maggior parte delle abitazioni, infatti, sono realizzate con criteri di solare passivo e bassi consumi energetici per il riscaldamento. Un efficiente impianto di cogenerazione e di fotovoltaico copre il 30% dell'energia necessaria.

Ma non solo: per quanto riguarda la mobilità, il servizio pubblico di tramvia è molto efficiente, i gruppi di partecipazione hanno incentivato il car sharing e in questa zona l'uso dell'auto è estremamente ridotto: i dati indicano solo 150 auto per 1000 abitanti, veicoli che vengono lasciati nei due parcheggi multipiano dotati di impianti solari.

¹¹⁹ Lester Brown fa l'esempio del forte interessamento popolare al taglio delle emissioni di CO₂ e allo sviluppo delle energie rinnovabili che si sono fusi con le attività del presidente Obama e della sua amministrazione.

È evidente come la partecipazione dei residenti abbia giocato un ruolo chiave nell'unire gli aspetti di sostenibilità ambientale con elementi sociali che hanno visto la creazione di una solida rete di servizi (asili nido, scuole, centri di aggregazione, centri sociali) nelle immediate vicinanze delle abitazioni dei residenti, cosicché gli spostamenti venissero ridotti al minimo

8.2. Un processo partecipativo ininterrotto

Il processo di partecipazione non si mai interrotto e questo ha portato a continui feedback tra le amministrazioni, i cittadini, gli esperti di pianificazione, i fornitori di energie alternative.

Le interviste semistrutturate che realizzate nell'ambito della presente ricerca nel 2010 agli esponenti politici, amministratori e residenti del quartiere di Vauban mettono in luce aspetti interessanti:

«La percentuale di energia prodotta da fonti rinnovabili ammonta attualmente al 5%. L'obiettivo è di arrivare, nel giro di pochi anni al 10% o, ancora meglio al 20%» sostiene il sindaco di Friburgo Dieter Salomon, esponente del Partito dei Verdi che si ritiene comunque soddisfatto «sebbene tale dato sia sotto la media nazionale tedesca che vede anche il raggiungimento dell'8% per via delle città del Nord della Germania che usano diffusamente l'energia eolica».

Se ci si aspetta una città avveniristica si resta delusi, anche i pannelli solari a Friburgo sono sistemati in modo discreto e il valore aggiunto della città non è l'abitazione domotica, ma la qualità della vita.

Secondo Rolf Disch, il primo architetto che ha ideato abitazioni ecoefficienti e che ho intervistato: «quando i turisti scendono dalla stazione vorrebbero trovarsi immediatamente in una Solar City e vedere subito un segno tangibile di ciò che rende speciale Friburgo ecco perché ho ideato questa» e mostra una panchina ricoperta di pannelli solari, progetto che però deve ancora essere approvato dall'amministrazione.

Le macchine possono circolare solo sulle strade principali e senza creare ingorghi, in giro ci sono numerosissime biciclette e tutti i residenti utilizzano i mezzi pubblici.

Il sindaco ci spiega anche che «in Germania la proporzione tra abitanti e automobili è di 500 a mille, mentre a Friburgo di 400 a mille, ma ci sono casi limite, come quello di Vauban, dove il rapporto è di 70 a mille».

Il quartiere è ricco di micro parchi dove i bambini possono giocare, è vietato parcheggiare l'auto in strada e per questa ragione sono stati realizzati i Solar Garage.

Da un punto di vista quantitativo il 31% degli abitanti di Vauban ha meno di 18 anni e per accorgersene basta passeggiare nella zona: i bambini sono ovunque.

8.3. Un esperimento di convivenza civile

Nel 1992 il Comune acquistò il terreno dal governo tedesco e cominciò a pianificare la costruzione di un nuovo quartiere residenziale ecologico dedicato a diverse classi sociali: «Quando sono venuti qui tanti erano attratti dal verde, dai parchi giochi e con il passare del tempo hanno scoperto che cosa significa vivere in una casa “passiva”. Ora non potrebbero tornare indietro», racconta per esempio Andreas, intraprendente programmatore che si è inventato un'attività parallela al suo lavoro principale. Il suo istinto glielo diceva: presto la gente avrebbe visitato Friburgo non soltanto per la Foresta Nera e così ha iniziato a fare la guida turistica nel suo quartiere. Ma adesso i residenti sembrano soffrire di una strana sindrome che non ha un nome e potrebbe essere definita “sindrome da zoo”. Stanchi di essere scrutati, osservati, fotografati, invidiati, hanno cominciato a sorridere un po' meno ai visitatori francesi, coreani, giapponesi, inglesi. O a farlo quasi in modo rassegnato. Come fa Martine, che ci accoglie in casa sua: francese, è arrivata qui seguendo suo marito dopo anni di lavoro in Africa per diverse Ong. «Mi sono trasferita per spirito di avventura», racconta. «Era un nuovo quartiere, diverso da tutto quello che conoscevamo e non sapevo nulla di case “passive”».

Perché poi scopri che Vauban è un esperimento di convivenza civile, oltre che architettonico: diversi comitati gestiscono al meglio la vita degli abitanti, che oggi sono circa 5 mila. Ma dal prossimo anno aumenteranno: stanno infatti per essere ultimate nuove costruzioni. E questo non è l'unico quartiere residenziale di Friburgo concepito secondo criteri di eccellenza energetica. Poco distante c'è Risenfeld, più grande, meno “perfetto”, ma strutturato con gli stessi principi. In città esiste anche una scuola superiore, il *Richard Fehrenbach Gewrbeschule*, specializzata nella formazione di

tecnici da impiegare per la produzione e l'installazione di pannelli solari. «Perché questo è uno dei problemi delle rinnovabili: trovare professionalità per utilizzare le nuove tecnologie», avverte dalla Fabbrica del Sole di Milano l'architetto Giorgio Shultze. Ma a Friburgo ha sede anche la fabbrica leader nella produzione di pannelli solari, *Solar Fabrik*, uno dei più importanti centri studio sull'energia, il *Fraunhofer Institut* e finanche lo stadio comunale sono illuminati da una corona di pannelli parcheggiati sulle tettoie.

Il caso studio presentato dimostra che la sostenibilità e la qualità della vita vanno di pari passo, ma soprattutto che non sono il frutto solo di innovazione tecnologica e una pur saggia programmazione dall'alto, ma di un insieme di approcci che sviluppano contemporaneamente riduzione dell'impatto ambientale e crescita delle relazioni interpersonali, della capacità di cooperazione e di nuovi valori grazie al coinvolgimento dei cittadini. Ma per esercitare pienamente questo loro ruolo attivo e trasformativo i cittadini devono arricchire le loro conoscenze e le loro competenze, devono comunicare tra loro, devono sapere interagire con le amministrazioni pubbliche e con una numerosa serie di attori sociali. Una "cittadinanza creativa", passare da spettatori a protagonisti nella complessa società contemporanea e nelle complesse metropoli contemporanee, è insomma il frutto di un processo di *apprendimento sociale* ed è dunque un obiettivo educativo da porsi e ancora molto da costruire.

Capitolo 9

Studi di caso: Brescia

9.1. Il quartiere di San Polino a Brescia

Terzo oggetto della ricerca sul campo nell'ambito di questo lavoro è stato il quartiere di San Polino a Brescia.

Il quartiere (in inglese *neighborhood*, più facilmente traducibile con “vicinato”), ha una connotazione sociale importante, come reti di relazioni che caratterizza uno spazio urbano vissuto.

Malgrado non sia agevole dotarlo di una definizione convincente e condivisa, nella percezione corrente, specialmente quella dei suoi abitanti, il quartiere non è solo l'oggetto di azioni o piani di intervento: è un luogo concreto, ben identificabile, importante perché rappresenta la scala reale ed effettiva di valutazione di alcuni problemi sociali, ambientali, urbani e di partecipazione locale.

La scala di quartiere è cruciale perché costruisce l'ambito della vita reale quotidiana degli abitanti di una città: frequentato o no, degradato o meno, il quartiere non è mai uno spazio neutrale rispetto alle trasformazioni urbane.

Anche quando non svolge un ruolo fondamentale nel funzionamento globale del sistema urbano, è certo che ogni intervento di riqualificazione può contribuire ad un miglioramento della qualità della vita urbana.

Il quartiere è anche il terreno dove la partecipazione sociale ed il controllo sociale sono uno strumento di valutazione, da parte degli abitanti, di politiche pubbliche.

Questo ci ha condotto a dare una definizione sociologica e di comunità all'esperienza del quartiere, San Polino, che abbiamo preso in esame:

- senso di comunità;
- coscienza urbana e partecipazione in base alla storia del quartiere;
- caratteristiche economiche;
- funzioni specifiche in relazione all'intera città;
- aspetti naturali e ambientali.

L'analisi del quartiere ha cercato di tenere insieme quattro aspetti importanti e interdipendenti:

- Gli Spazi residenziali: che includono tutti gli edifici residenziali inclusi i giardini privati e gli altri spazi privati annessi.
- Gli Spazi non residenziali: ovvero tutto ciò che dedicato al terziario, gli edifici di tipo industriale e commerciale e i loro spazi di pertinenza.
- Gli Spazi non costruiti: gli spazi del quartiere che non sono costruiti anche se non sono propriamente naturali; giardini, parchi, spazi aperte, piazze.
- Le infrastrutture: le infrastrutture tecniche presenti o meno nel quartiere e che suggeriscono e facilitano un certo tipo di mobilità.

Gli indicatori che ci siamo posti per la nostra osservazione e che abbiamo utilizzato per predisporre le domande delle interviste sono stati:

- l'integrazione del quartiere dal punto di vista morfologico-strutturale e sociale volta a favorire l'accessibilità ed un trasporto pubblico adeguato, efficiente e non inquinante;
- il mantenimento della diversità del quartiere come mantenimento delle identità culturali, funzionali, sociali e morfologiche dell'area;
- la conservazione e la valorizzazione di un patrimonio con la riduzione del consumo di suolo, una migliore efficienza energetica e il recupero del patrimonio naturale;
- il miglioramento della qualità della vita e dell'equità sociale: delle condizioni igienico-sanitarie, la qualità dell'aria, l'inquinamento acustico, la produzione di rifiuti;
- miglioramento della coesione sociale attraverso le reti solidaristiche.

9.2 La storia di San Polino

Sanpolino occupa uno spazio agricolo alle porte della città che nasce ai margini del quartiere di San Polo progettato da Benevolo negli anni Settanta del secolo scorso e

ad esso si appoggia per i servizi che non sono presenti. San Polo è stato considerato fin dalla sua realizzazione un'opera importante ed impegnativa, ma che negli ultimi anni ha subito un forte degrado ed un elevato tasso di criminalità, anche per questo motivo che il comune ha stabilito la realizzazione del nuovo comparto A21 nelle sue vicinanze, per una riqualificazione generale della zona.

Il progetto di Sanpolino, pertanto, fa parte dei tanti progetti di edilizia "sostenibile" realizzati nella periferia di Brescia negli ultimi anni. Tra i più importanti troviamo il nuovo comparto A19 del Villaggio Violino. Il quartiere sorge lungo la linea in fase di realizzazione della metropolitana leggera, che collegherà la periferia al cuore di Brescia, Piazza della Loggia. Il progetto nasce dalla collaborazione tra pubblico e privato e risponde alle necessità di un abitare socialmente sostenibile, a prezzi equi. Il bando di concorso individuava elementi di sostenibilità tra le caratteristiche qualificanti da inserire nelle proposte dei partecipanti. Sono molti i progettisti che hanno lavorato alla realizzazione del nuovo quartiere, ogni comparto, infatti, è opera di differenti cooperative. Il comparto 15 del quartiere è stato nominato quale miglior progetto di sostenibilità ambientale a livello internazionale. Gli è stato conferito il premio Next Energy Awards 2006.

Sulla stampa promozionale del quartiere si legge:

Sanpolino è una nuova realtà: nuovo il suo nome (derivazione del quartiere attiguo e "fratello maggiore" San Polo), recentissima la sua storia (nel 2000, per la prima volta, rientra nella pianificazione urbanistica bresciana) e, nuovi, soprattutto, gli aspetti architettonici ed urbanistici. Se fino ad ora, infatti, la progettazione di interi quartieri abitativi era incentrata sulla realizzazione di alloggi per famiglie "standard" – e il vicino quartiere di San Polo ne è una conferma concreta –, Sanpolino rappresenta la risposta ad una domanda sempre più differenziata, fatta di anziani, studenti, componenti di famiglie mononucleari e pendolari. Gli abitanti attesi nell'arco dei prossimi dieci anni a Sanpolino (e nei suoi 1.900 alloggi) saranno circa 6.180, con una media di componenti per famiglia stimata in 3 unità. Sanpolino – che si sviluppa su un'area di 578.000 mq – è stato studiato come un vero e proprio centro autonomo e autosufficiente, perfettamente collegato ai quartieri attigui di San Polo e Sant'Eufemia.¹²⁰

¹²⁰ M. Tedeschi, N. Rocchi, San Polino e Violino. Un'idea di città. L'edilizia residenziale pubblica a Brescia, Grafo editore, 2007, Brescia

I cinque comparti di cui è composto l'intero quartiere vedranno sorgere uffici e negozi, scuole, case e appartamenti.

In realtà e dall'incontro con la responsabile dei Piani di Zona del Comune di Brescia è emerso che:

- Il tipo di progetto vede l'installazione di pannelli fotovoltaici e di altri dispositivi energetico-ambientali nelle abitazioni di San Polino.
- Il progetto nasce nel 2002 (bando per la progettazione e assegnazione delle aree edificabili) dal convergere delle esigenze del Comune di offrire casa in edilizia agevolata in quartieri periferici della città e dalla sensibilità ambientale della ex-municipalizzata locale (Asm Brescia, ora A2A) per esperienze innovative in campo energetico. L'Asm doveva inoltre risarcire il comune per l'avvio della 3° linea dell'inceneritore. Il territorio ha una grossa tradizione di housing sociale e pubblico sin dagli anni '50 del Novecento.
- Il progetto si è concluso nel 2008; le case costruite, vendute e assegnate; si stanno completando alcune infrastrutture locali esterne al progetto, come la metropolitana di superficie.
- Nel quartiere Sanpolino sono stati predisposti spazi ad uso collettivo (sala civica, auditorium, palestra e asilo nido privati); la metropolitana leggera attraversa la parte a maggiore densità sulla quale insistono anche negozi; si tratta, inoltre di un nodo importante la presenza di molte famiglie di stranieri; per questo era stata proposta l'istituzione di tutor di quartiere, che però non è andata avanti.
- I lotti sono serviti in teleriscaldamento; quindi non hanno allacciamento alla rete gas e usano piani di cottura a induzione e scarichi a fondo perduto per le acque bianche; vi è un doppio circuito per acqua potabile e per giardini; gli edifici sono tutti coibentati a livello termico e acustico (la verifica della coibentazione degli edifici non viene fatta sperimentalmente ma fa fede la dichiarazione del direttore dei lavori; la coibentazione andrebbe verificata anche in relazione alle abitudini e alle conoscenze degli abitanti - problema muffe -, gli edifici sono più compatti rispetto al progetto iniziale).
- La partecipazione dei residenti è stata molto limitata in fase di progettazione, realizzazione e gestione; si tratta quindi di un'esperienza di matrice istituzionale; è l'unico caso in cui compare un organismo non profit.

Alcuni dati statistici sui residenti

Popolazione residente a San Polino,
distintamente per sesso, cittadinanza e classe di età al 31/12/2009
(elaborazioni a cura dell'Ufficio di Diffusione dell'Informazione Statistica
su archivio informatizzato dell'anagrafe della popolazione residente)

classi eta'	femmine italiane	maschi italiani	totale	femmine straniere	maschi stranieri	totale stranieri	femmine	maschi	totale
anni 0-4	56	67	123	16	20	36	72	87	159
5-9	59	53	112	12	12	24	71	65	136
10-14	40	32	72	10	12	22	50	44	94
15-19	25	33	58	9	7	16	34	40	74
20-24	23	33	56	11	14	25	34	47	81
25-29	56	45	101	12	3	15	68	48	116
30-34	96	103	199	15	7	22	111	110	221
35-39	90	102	192	22	16	38	112	118	230
40-44	69	78	147	17	18	35	86	96	182
45-49	75	70	145	15	13	28	90	83	173
50-54	32	39	71	3	5	8	35	44	79
55-59	23	24	47	1	3	4	24	27	51
60-64	32	23	55	2	2	4	34	25	59
65-69	22	23	45				22	23	45
70-74	16	13	29	1		1	17	13	30
75-79	13	8	21				13	8	21
80-84	12	3	15				12	3	15
85 +	5	4	9				5	4	9
totale	744	753	1497	146	132	278	890	885	1775

Inoltre secondo i dati del Comune nel quartiere di San Polino (dicembre 2009) i nuclei famigliari sono così suddivisi:

- il 17% è rappresentato da una donna sola;
- il 20% è rappresentato da un uomo solo;
- il 13% è rappresentato da una coppia senza figli;
- il 29% è rappresentato da coppie con i figli;
- l'8% è rappresentato da un solo genitore con i figli;
- e il restante 13 % è rappresentato da nuclei non residenti, ma solo domiciliati.

Dai dati possiamo evincere che San Polino ha una media di età bassa con un indice di vecchiaia di 30 rispetto al vicino quartiere San Polo che ha un indice di vecchiaia pari a 107. La percentuale di popolazione straniera rispetto al totale della popolazione è elevata: pari al 16%. La presenza di figli minorenni è pari all'80%.

L'età del capofamiglia, un indicatore importante della fase del ciclo di vita della famiglia, nel 44% dei casi è di 39 anni e vede la percentuale più bassa di nuclei con capofamiglia con oltre 65 anni.

È evidente come la realtà innovativa dal punto di vista dell'eco-efficienza abbia interessato particolarmente le famiglie più giovani, come del resto è successo a Vauban, unitamente alla necessità di usufruire di edilizia pubblica convenzionata.

Dal punto di vista qualitativo le interviste e i focus group realizzati hanno messo in luce numerosi limiti e difficoltà cui sono andati incontro i residenti di San Polino.

Sono stati proprio i giovani all'interno del focus group a lamentarsi anche su ciò che definiscono "le problematiche più semplici" che, a detta loro, "con un po' di buona volontà potrebbero migliorare la vivibilità dell'intero quartiere".

Le problematiche segnalate dai ragazzi sono state cinque:

«delle fastidiosissime buche che sono spuntate nelle zona adiacente ad un parcheggio, una pista ciclabile con un po' troppa sabbia, alberi mancanti negli appositi spazi e con irrigatori. Ed ancora un incrocio pericoloso per pedoni, ciclisti ed automobilisti, una staccionata di un parco troppo adiacente alla strada e la quasi totale mancanza di illuminazione nelle vicinanze del centro».

Inoltre, dal punto di vista ambientale i residenti lamentano che l'intera area, compresa quella della vicina San Polo, è soggetta ad un forte inquinamento:

Deposizione mensile di PCB totali in $\text{ng m}^{-2} \text{day}^{-1}$					
start	stop	N° GIORNI DI CAMPIONAMENTO	VIA CANTORE	VIA SAN POLO	VIA ZAMMARCHI- ERASA
			$\text{ng m}^{-2} \text{day}^{-1}$	$\text{ng m}^{-2} \text{day}^{-1}$	$\text{ng m}^{-2} \text{day}^{-1}$
24-lug-09	17-ago-09	24	4	58	12
20-ago-09	16-set-09	27	1	205	9
18-set-09	5-ott-09	17	1	130	12
7-ott-09	3-nov-09	27	12	142	57
5-nov-09	1-dic-09	26	9	81	9
7-dic-09	22-dic-09	15	1	39	n.d.
11-gen-10	16-feb-10	36	11	120 ^s	12
5-mar-10	2-apr-10	28	17	145	11
20-apr-10	17-mag-10	27	3	53	7
20-magg-10	14-giu-10	25	4	153	9
23-giu-10	21-lug-10	28	5	109	14

Il territorio di San Polo e dell'area di San Polino, a detta dei residenti:

«doveva essere un'area di bonifica nell'interesse della salute dei cittadini ed invece per questa zona l'Amministrazione Paroli (scusami se continuiamo a ripetere la stessa cosa ma è opportuno che i si sappia con chiarezza chi si preoccupa per loro e chi no....) progetta ulteriori fonti di inquinamento come, ad esempio, un nuovo stadio che porterà ancora maggiore transito di veicoli, una cittadella dello sport, un polo logistico in modo da avere ancora più traffico pesante e non si è opposta nemmeno ad una discarica di amianto a poche centinaia di metri dal centro abitato.

Onestamente, più che una lotta all'inquinamento, sembra piuttosto una chiara manifestazione di totale disinteresse nei confronti di una parte (bella grossa) della città che chiede dei seri interventi in materia di bonifica ambientale.

Più che di investimenti sui problemi "sociali", San Polo avrebbe bisogno di investimenti sui problemi "ambientali", ma purtroppo sembra che quelli sociali siano più convenienti anche se più inquinanti. Pensi che l'abbattimento della Tintoretto comporterà un ulteriore spargimento di inquinanti nell'aria anche a causa del notevole vertiginoso aumento del numero di camion che invaderanno il quartiere per spostare il sedime della torre abbattuta.»

Ecco lo sfogo di un altro residente da noi intervistato:

«Ho iniziato la mia battaglia contro l'inquinamento di San Polo.

Il sottoscritto lamenta già dal 2003 una scarsa attenzione al problema dell'inquinamento ambientale. Ricordo l'interrogazione presentata nel 2004, dove riferivo quanto riportato dalla stampa, e cioè le accuse ai partiti di maggioranza e di minoranza, presenti in Consiglio Comunale, di non far niente, perché quasi tutti avevano avuto la campagna elettorale sovvenzionata dai vertici dell'Alfa Acciai. Nessuno ha avuto niente da ridire.

Successivamente in una interrogazione all'Assessore Brunelli dei Verdi, in occasione della realizzazione del nuovo laminatoio, ebbi occasione di rinfacciare all'Assessore una sua affermazione sull'emissione di polveri fini dell'azienda vicina Alfa Acciai, circa 2 milioni di metri cubi l'ora, per questo si doveva vietare l'installazione del laminatoio».

Un'altra questione riguarda una strada i cui lavori non sono stati ancora terminati:

«È incredibile - dice Giuseppe, residente a Sanpolino - che una città come Brescia non riesca in tre anni ad ultimare circa 200 metri di strada. A questo punto devo per forza pensare che i nostri amministratori facciano finta di dimenticarsi di questo quartiere e preferiscano continuare a concentrare attenzione e risorse solo sul centro storico, come se la città fosse soltanto quella. Con una paletta ed un secchiello, a dieci centimetri al giorno, i duecento metri sarebbero stati già completati da un bel pezzo».

Estremamente rappresentativa una lettera che un residente ha inviato al giornale della città (*Il Giornale di Brescia* 10 dicembre 2010):

«Lei direttore ha dedicato pagine intere circa la realizzazione del suddetto rione, tanta pubblicità e grancassa mediatica sui progetti all'avanguardia realizzati nel nuovo quartiere di Sanpolino; premi, tesi di laurea e articoli inseriti in riviste a tiratura nazionale, programmi televisivi che trattano dell'applicazione della bioedilizia e dell'architettura biodinamica con particolari accorgimenti e requisiti in termini di risparmio energetico, dell'utilizzo della domotica nella costruzione di soluzioni abitative rispondenti a criteri di sostenibilità e alle richieste di salvaguardia ambientale dettate dal protocollo di Kyoto... ma non è tutto oro quello che luccica!

Una paradossale eterogenesi dei fini ha infatti portato l'utenza ad uno stato di profondo malcontento per l'approssimazione di come il Consorzio Eco 15 composto da: Coop Casa; Unieco; Paterlini & Tonolini; Gruppo Sandrini; Hinterland Brescia; Cooperativa Unitaria si sono consorziate per edificare il comparto 15, riservandosi anche la nomina dell'amministratore. Ma Signor Direttore Vi siete chiesti se la convenzione stipulata dal Comune di Brescia e i costruttori è stata rispettata? Credo proprio di no, perché dopo l'assegnazione degli alloggi non ci sono più stati articoli sui quotidiani, allora Egregio Direttore le chiedo perché non manda un giornalista a chiedere agli assegnatari degli appartamenti se sono soddisfatti di come le imprese costruttrici hanno operato? Dopo l'assegnazione degli alloggi noi proprietari abbiamo scritto svariate volte all'amministratore, al Consorzio Eco 15, all'ufficio tecnico del Comune di Brescia evidenziando i gravi vizi di costruzione della palazzina in particolare, la non pavimentazione delle scale ed atri, il non funzionamento dell'impianto di areazione/aspirazione e di tante altre imperfezioni, (si precisa che ad oggi, anche se abbiamo dovuto sostenere noi le spese per pavimentare le scale ed gli atri, i lavori non sono ancora terminati). Che importa ai residenti se si disquisisce di materiali eco-compatibili, di "ciclo di vita dell'edificio" attraverso la considerazione di elementi come l'esposizione, l'orientamento, i venti, la vegetazione e le risorse idriche del sito edificato, di innovazioni quali i pannelli fotovoltaici, l'impianto per il riciclo dell'aria e le tecnologie per l'isolamento tra i vari appartamenti, quando dobbiamo aspettare anni perché un tecnico intervenga ad effettuare una riparazione? Poiché dopo svariate comunicazione fatte pervenire l'impianto risulta mal funzionante e da circa un anno è completamente fermo rendendo maleodorante l'appartamento ho chiesto intervento per la verifica tecnica ed igienica del caso all'ufficio igiene dell'ASL. Perché ad oggi 1 dicembre 2010 non si sa quanto e se il lavoro sarà eseguito. Potete immaginare il nostro malcontento. Una progettazione guidata da regole atte a creare ambienti sicuri dal punto di vista igienico/ambientale è molto importante ed anzi indispensabile al giorno d'oggi, ma deve essere supportata da un programma di manutenzione che garantisca ai risultati ottenuti una longevità adeguata, efficace e produttiva. Le nostre case sono sì edilizia popolare, ma anche il frutto di anni di sacrificio, di duro lavoro e di contributi onestamente versati. So che le mie rimostranze non sono isolate e anche altri hanno ravvisato fondati motivi di protesta nel vedere i nostri diritti umiliati ed ignorati. Per concludere Signor Direttore, Le chiedo di ascoltare anche le nostre rimostranze e la

prego venga a verificare se effettivamente quello che scrivo corrisponde a verità, e se di come sono stati eseguiti alcuni lavori, i ritardi negli interventi necessari alla risoluzione dei problemi, forse le ditte costruttrici e l'amministratore prendono atto che qualche errore è stato commesso, in sostanza noi chiediamo di migliorare l'organizzazione dei lavori da eseguire, la tempistica degli interventi e le relazioni con gli abitanti della palazzina».

9.3. Un deficit di partecipazione

L'assenza di una partecipazione iniziale dei residenti, le difficoltà degli amministratori a valorizzare ciò che sulla carta appariva come un virtuosismo urbano della regione lombarda, hanno contribuito a caratterizzare l'esperienza bresciana come fallimentare. L'esperienza di Sanpolino riassume insomma, per contrasto, tutti quegli aspetti che fanno di una politica di riqualificazione urbana una politica vincente di rigenerazione "sostenibile": disinteresse dei decisori pubblici, calo progressivo di risorse, cultura amministrativa ancorata a processi "top down", scarsa allocazione di risorse umane, sfiducia nel potenziale di una creatività diffusa e collettiva sono l'esatto contrario di quanto altrove, in Europa, è invece stato fatto con successo.

Dalle interviste effettuate emerge che:

«San Polino è un quartiere che sulla carta poteva anche essere bello, ma è molto disfunzionale allo stato attuale...funziona male», come afferma un neo-residente, deluso dall'avanzamento del quartiere. E ancora:

«funziona male anche perché non è finito e mancano cose importanti..esiste un attivo gruppo di sanpollinesi che si preoccupa del suo quartiere, basterebbe che tutti stessimo un po' più alla finestra e molti dei problemi di degrado non li avremmo»

Difatti non sono le architetture a creare problemi, ma l'indifferenza generalizzata di molti.

L'intervista a Francesco Rossi, presidente di Coop Casa mette in luce il bisogno di spazio pubblico all'interno del quartiere di amalgama tra gli abitanti, della necessaria costruzione di incontri tra gli abitanti, della conoscenza tra le persone.

Per quanto riguarda gli spazi pubblici, dice Rossi, il Comune di Brescia ha investito 4 milioni di euro per collocare la sede della nuova circoscrizione, 4 impiegati, un gruppo di vigili, un ufficio distaccato dell'INPS. Se verrà confermata la legge dello

scorso luglio questa è l'ultima stagione delle circoscrizioni e lo spazio acquistato è eccessivo. Allora perché non destinare alla nuova biblioteca con annessa sala lettura e rispondere alle esigenze dei cittadini?

Capitolo 10

Un primo bilancio

10.1. Prospettive della post-modernità urbana

Di fronte ad esperienze come quelle studiate, viene da chiedersi quale direzione prenda la modernità, o forse sarebbe meglio dire, la post modernità urbana. Forse ha ragione Alain Touraine (1992)¹²¹ quando dice che quella attuale è una società a “modernità limitata”. È certo che le trasformazioni in corso, in campo sociale, economico, politico, culturale, scientifico e tecnico, impongono di riflettere su un modo di accostarsi ai problemi adeguato alle dinamiche emergenti. La città – nelle sue più varie espressioni – è attraversata dai molteplici percorsi analitici di urbanisti e sociologi, di architetti ed economisti, di giuristi e antropologi, di geografi e psicologi sociali, di decisori pubblici e privati e di moltissime persone ricche soprattutto della propria esperienza quotidiana, che da secoli e ogni giorno lasciano tracce, orme, segni. Questo immenso patrimonio materiale, culturale, sociale e comunicativo è per certi versi così visibile da poter apparire addirittura invasivo e soverchiante, per altri è così sfumato e ambiguo da essere sfuggente ed ansiogeno, ma è, comunque, parte di noi, come individui e come collettività, è conseguenza ed espressione delle ombre nel profondo di noi stessi e fondamento costitutivo del nostro rapporto con la realtà, fonte di elementi per una costruzione di senso che ora sembra sfuggire insieme all’incalzante dissolvenza delle forme tradizionali.

¹²¹ A. Touraine, *Production de la société*, Ed. du Seuil, Paris, 1973

Non resta che mettersi in viaggio alla ricerca di questo «*sensò* che è tutt'altro che una generalità astratta: al contrario è lo sforzo di arrivare, ogni volta, a una determinata cerniera tra vita e pensiero» (Rovatti, 1998, pag. 191)¹²². Se è vero che viviamo l'incombere dell'insicurezza ontologica, il nostro andare non può essere troppo dissimile da quello che descrive Dante, «spingendo il suo Ulisse verso “il mondo dietro al sole” per cui né alba né tramonto possono più indicare non solo la meta, ma neppure la direzione» (Galimberti, 1999, p. 11)¹²³.

Questa lettura del viaggio non vuol essere un invito a un'anarchica erranza, ma solo indurre ad una riflessione sugli anni che stiamo vivendo... Usi e costumi si contaminano e se “morale” o “etica” vuol dire “costume”, è possibile ipotizzare la fine delle nostre etiche fondate sulla nozione di proprietà, territorio, confine a favore di un'etica che, dissolvendo recinti e certezze, va configurandosi come un'etica del viaggiatore, che non si appella al diritto ma all'esperienza, perché, a differenza dell'uomo del territorio che ha la sua certezza nella proprietà e nel confine, il viaggiatore non può vivere senza elaborare la diversità dell'esperienza, cercando il centro non nel reticolato di confini, ma in quei due poli che Kant indicava nell'*anima* e nel *cielo stellato* che per ogni viaggiatore hanno sempre costituito gli estremi dell'arco in cui si esprime la vita in tensione. (Galimberti, *ibidem*).¹²⁴

Secondo alcuni filosofi contemporanei (Vattimo, Rovatti, 1983)¹²⁵ dobbiamo prendere atto dell'esistenza di un *pensiero debole* o meglio di "un pensiero che si muove nel riconoscimento della propria intrinseca debolezza" (Dal Lago, Rovatti, 1989, pag. 114)¹²⁶, ponendo in discussione la legittimità dei sistemi filosofici tradizionali e la ricerca di principi e valori assoluti, sia nell'ambito conoscitivo che in quello etico e proponendo interpretazioni della realtà parziali e provvisorie, aperte a continue elaborazioni critiche, a «pluralità di discorsi, contaminazioni tra generi, rinvii metaforici, allargamento dei discorsi filosofici a territori illegittimi (in primo luogo letterari)» (Dal Lago, Rovatti, 1989, pag. 53)¹²⁷. Ma già Georg Simmel aveva interpretato il rapporto tra pensiero e mondo, tra cultura e vita, tra fluire e oggettivarsi dell'esistenza come scissione, come tragedia e Max Weber aveva avanzato l'ipotesi che il controllo del mondo prodotto dallo sviluppo tecnico fosse fuori questione.

¹²² P.A. Rovatti, *Il paioolo bucato*, Raffaello Cortina, Milano, 1998

¹²³ U. Galimberti, *L'etica del viaggiatore*, in *La Repubblica*, 7 luglio, 1998

¹²⁴ *ibidem*

¹²⁵ G. Vattimo, P. Rovatti, *Il pensiero debole*, Feltrinelli, Milano, 1993

¹²⁶ A. Dal Lago, P. Rovatti, *Elogio del pudore. Per un pensiero debole*, Feltrinelli, Milano, 1989

¹²⁷ *ibidem*

L'oscillazione, la precarietà, l'erranza, il viaggio, l'esilio sono metafore legate al pensiero debole ma, al tempo stesso evocano una condizione che investe la riflessione sociologica, alle prese con una realtà che non appare più descrivibile e analizzabile solo con l'aiuto delle categorie consuete. Le caratteristiche fondamentali del pensiero debole risiedono proprio nell'accettazione della crisi, nella redistribuzione, la messa in discussione, la rilettura spiazzante delle categorie, nella disponibilità al mutamento e all'impermanenza, nella disponibilità di tener conto dei paradossi dell'esperienza, sfuggenti alla normatività. Se si accetta l'ipotesi che le società urbane rappresentino un elevatissimo grado di complessità e di ambiguità – in un intreccio di *double bind*, avrebbe detto Gregory Bateson (1953)¹²⁸ – bisogna anche accettare l'idea di analizzare la realtà territoriale, nei suoi molteplici aspetti socio-spaziali, utilizzando le possibilità di ogni sguardo eccentrico, di ogni metafora, di ogni possibile sovvertimento di ruolo, sorvolando il paesaggio con un volo planare, per cogliere il maggior numero di sfumature senza farsi travolgere dagli sconvolgimenti che si susseguono.

10.2. Città moderna vs. città contemporanea

Cristina Bianchetti e Arnaldo Bagnasco (1999)¹²⁹ ci richiamano al concetto di "città contemporanea" in alternativa, se non in contrapposizione, alla città moderna – scenario delle non trascurabili trasformazioni sociali dell'evo moderno, dal 1500 ad oggi – e ricordano i nodi che ci troviamo ad affrontare oggi, pur consapevoli che il mutamento e il disagio non sono prerogative del momento che stiamo vivendo e che la città è sempre stata oggetto di trasformazioni profonde. Non a caso alcune analisi sociologiche dei primi del '900, come quelle di Georg Simmel, ci sembrano attualissime.

Non si può negare che la città contemporanea si presenti, sempre più spesso, come un coacervo di frammenti dotati di un'autonomia sorprendente; che i telai infrastrutturali sostengano trame urbane a bassa densità costellate di *non luoghi* (Augé, 1992), che nei tessuti compatti si aprano vuoti e compaiano perdite o, almeno,

¹²⁸ G. Bateson, The position of Humor in Human Communication, in Cybernetics, Macy Foundation, New York, 1953 Tr. It. Il ruolo dell'umorismo nella condizione umana, in Rivista di filosofia aut 232, 1997

¹²⁹ M. Augé, Non luoghi, Eleuthera, Milano, 1992

indebolimenti del ruolo sociale per luoghi tradizionalmente ricchi di significati costitutivi (la piazza, la chiesa, per esempio).

Ed è giustificato chiedersi se la città moderna, nelle sue forme tradizionali, sia destinata a divenire solo parte integrante dei singoli vissuti individuali che possono permettersi di prescindere dai paesaggi contemporanei, seguendo il filo rosso della memoria, della cultura o delle abitudini; se si troveranno e si estenderanno nuovi usi della città tradizionale, che si conformerà alle esigenze attuali, come già è avvenuto in passato; se sarà necessario rinunciare, in architettura e in urbanistica, al razionalismo o potrà essere tratta, dalla tradizione, una risposta moderna alla contemporaneità (Bianchetti, Bagnasco, 1999)¹³⁰.

Ma sembra anche opportuno ricordare che, se la globalizzazione investe e trasforma progressivamente ogni parte della terra, viviamo, comunque, in un mondo *a più* velocità, in cui gli ambiti locali (Giddens, 1994)¹³¹ manifestano caratteristiche, resistenze, anticipazioni rispetto ai trend socio-economici e culturali riscontrabili a scala mondiale.

Se lo spazio fisico – come l'elemento “tempo” – è parte costitutiva dell'esperienza di ogni individuo, della formazione della sua identità e del suo rapporto con la realtà e può orientare, attraverso i singoli, la percezione sociale, gli atteggiamenti e le scelte dei gruppi, lo spazio costruito, o, meglio, lo spazio progettato, lo spazio divenuto *luogo* si costituisce come un insieme – che può essere o meno condiviso, con conseguenze non indifferenti per gli individui e per le società – di significati, di interpretazioni, di regole sociali (Amendola, 1984)¹³². L'uomo contemporaneo, oscillante tra il narcisismo, derivato da un ossessivo ancoramento al presente e la schizofrenia, intesa come apertura ad ogni promiscuità di estroversione e di introversione (Baudrillard, 1992)¹³³, fa i conti, talvolta in modo inconsapevole, con una nuova soggettività ed una diversa importanza del soggetto e con gli *stiramenti* (Giddens, 1990)¹³⁴ dell'esperienza individuale e collettiva nel tempo e nello spazio. L'analisi e la comprensione di questa *pluralità* non possono ignorare il ruolo del singolo attore nella costruzione della società, né sottovalutare l'importanza del dialogo, della comunicazione – che, per altri versi, rappresenta l'elemento più tipico della società

¹³⁰ C. Bianchetti, A. Bagnasco, Il mutamento del paesaggio urbano, in L'Indice, XXI, 6, 1999

¹³¹ A. Giddens, Le conseguenze della modernità, Il Mulino, Bologna, 1994

¹³² G. Amendola, Uomini e cose. I presupposti sociologici della progettazione architettonica, Dedalo, bari, 1994

¹³³ J. Baudrillard, L'altro visto da sé, Costo&Nolen, Genova, 1992

¹³⁴ A Giddens, La costituzione della società, Ed. di comunità, Milano, 1990

attuale – e neppure non tenere conto del fatto che confrontarsi con la complessità e con le differenze impone di rendersi disponibili ad adattare i propri strumenti di indagine rispetto non solo ad una realtà sociale e spaziale che esprime contenuti in rapida trasformazione, ma anche rispetto ai mutati riferimenti concettuali.

Le società sono attraversate da trasformazioni e disagi, come è sempre avvenuto; le città, o i semplici aggregati urbani, si evolvono, come capita da secoli, in modo più o meno evidente o drammatico, ma quello che ora è davvero diverso, per chi accetta il tramonto del *pensiero forte* e della modernità è la posizione, lo sguardo dell'osservatore. Così lo scienziato sociale, può essere spinto ad abbandonare la pertinenza dell'analisi morfologica, ben ancorata a medie e a *trend*, per l'impertinenza dell'analisi attraverso (Baudrillard, 1987)¹³⁵ metamorfosi – trasformazione delle forme cui non sempre corrisponde la trasformazione del contenuto reale o simbolico – attraverso metafore – cioè traslazioni di significato – o attraverso metastasi – deterritorializzazioni di eventi e significati. Nelle teorie sociologiche classiche, l'analisi teorica ha sempre teso, ed è tuttora orientata, ad assumere un carattere a-spaziale e atemporale (Mela, 1996)¹³⁶.

Semmai è nelle indagini empiriche che si riconducono le diversità riscontrabili rispetto a differenti ambiti di indagine alle variabili spazio-temporali, esogene nei confronti della teoria e, comunque, collocate a un livello logico differente rispetto a quello delle variabili effettivamente esplicative. La strategia teorica spazialista rovescia questa impostazione. Nella sua prospettiva, individuare relazioni tra fenomeni sociali che prescindano dallo spazio e dal tempo non costituisce uno sforzo di astrazione, ma piuttosto un impoverimento della interpretazione.

10.3. Riferimenti spaziali e temporali dei fenomeni sociali

I fenomeni sociali, infatti, sono posti in essere dalla combinazione di un insieme di azioni e di esperienze compiute da una molteplicità di attori, individualmente e collettivamente. Ciascuna di tali azioni non si compie in una sorta di vuoto pneumatico, ma nell'ambito di situazioni ben definite e inevitabilmente connotate da riferimenti

¹³⁵ op.cit

¹³⁶ A. Mela, Sociologia della città, NIS, Roma, 1996

spaziali e temporali. (Mela, 1996, pag. 215)¹³⁷. La prospettiva spazialista non si presenta come un paradigma chiaramente delineato, corredato da una strumentazione teorica coerente, ma, piuttosto, come un insieme eterogeneo di riflessioni e di proposte di analisi, assai significative per l'interpretazione dei rapporti spaziali e delle realtà urbane, a cominciare dalle elaborazioni che riguardano il rapporto del soggetto agente con lo spazio e con il tempo (livello micro), passando a quelle concernenti l'interazione, le relazioni interpersonali e le reti sociali (livello meso) e arrivando alla dimensione spaziale dei sistemi e alle società locali (livello macro).

Spesso nelle città globali, come ha scritto Bauman (2005)¹³⁸, l'epicentro delle trasformazioni avviene solo all'interno delle grandi aree urbane secondo una logica a rete i cui nodi strutturali sono i centri globali, ove si concentrano le funzioni più avanzate del capitalismo (Sassen, 2003)¹³⁹. Le città diventano quindi oggetto di nuovi e intensi flussi di popolazione e di una profonda redistribuzione del reddito. C'è una dicotomia sempre più evidente tra quartieri "alti", costituiti da un'élite globale altamente professionalizzata e quartieri "bassi", dove si ammassano enormi quantità di popolazione diseredata.

L'effetto di questo movimento è lacerante: mentre i quartieri centrali vengono riqualificati e sono oggetto d'ingenti investimenti urbanistici, altre aree cadono in preda al degrado e risultano essere off-limits. In certe città africane e altrove è il centro della città che è povero e la periferia è ricca, dove si trovano i quartieri privilegiati. In molti casi, questi quartieri sono concepiti come cittadelle esclusive, completamente autonome e indipendenti dal resto della città di cui fanno parte.

Si può parlare della città come di una nuova *questione sociale*:

«di fronte alle tensioni che si vengono a determinare tra flussi e luoghi, funzioni e popolazioni, interessi e culture, la città è l'oggetto più analitico, forse più utile, mediante il quale leggere la trasformazione contemporanea» (Caritas Italiana, 2007)¹⁴⁰.

Frammentazione, disgregazione, perdita del radicamento territoriale, della marginalità, del degrado, dell'esclusione sociale, sono le caratteristiche di tutte le città

¹³⁷ ibidem

¹³⁸ Z. Bauman, *La società sotto assedio*, Laterza, Bari, 2005

¹³⁹ S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna, 2003

¹⁴⁰ M. Magatti (a cura di), *La città abbandonata*, Il Mulino, Bologna, 2007

di oggi (Sassen, 2003)¹⁴¹. Anche ad occhio nudo è possibile rilevare l'aumento delle disuguaglianze e dell'eterogeneità culturale della popolazione: ogni anno 60-70 milioni di persone vanno ad aggiungersi alle aree urbane e metropolitane del mondo (Unfpa, 2007; Undesa, 2008a, 2008b; UN-HABITAT 2010)¹⁴².

10.4. Urbanizzazione e relazioni sociali

Sul piano relazionale, gli abitanti della città si incontrano in un rapporto molto frazionato e parcellizzato; i contatti possono anche avvenire faccia a faccia ma, nonostante questo, sono impersonali, superficiali, transitori. La riservatezza e l'indifferenza manifestate dagli abitanti delle città nei loro rapporti possono essere quindi considerate come un espediente per immunizzarsi contro le richieste e le aspettative degli altri. Sebbene siano indeboliti i legami tradizionali, la quotidianità urbana comporta necessariamente una dimensione molto più ampia di interdipendenza tra persona e persona ed una forma più complicata, fragile e impalpabile di interrelazioni reciproche. Ecco perché il sociologo Richard Sennett (2006)¹⁴³ descrive la città come un insediamento umano in cui è possibile che individui estranei si incontrino, senza quindi dar luogo ad un rapporto costruttivo, fattivo e durevole.

Anche se sono trascorsi diversi anni da quando Louis Wirth (1998, ed. orig. 1938)¹⁴⁴ tracciava con una straordinaria capacità di analisi un quadro delle realtà sociali urbane, ancora oggi, più che mai, le sue parole sono di grande attualità. Dal punto di vista dei legami sociali, secondo Wirth (*Ibid.*), la dimensione assunta dall'urbanizzazione era la causa di situazioni spersonalizzanti e di anonimato; inoltre, l'indebolimento dei legami di parentela, il declino del significato sociale della famiglia, la scomparsa del vicinato costituivano i primi passi verso una definitiva disgregazione della base tradizionale della solidarietà sociale (*Ibid.*).

Ridotte a «luogo di ideazione, produzione e organizzazione di desideri individuali, praticati in branco e alimentati dal mercato e dalle sue regole» (Mazzette, 2006, pag. 14)¹⁴⁵, le città dell'attuale «società liquida» (Bauman, 2002)¹⁴⁶ sembrano

¹⁴¹ op. cit.

¹⁴² State of the World, 2007. Fellowship programm 2008, United nation Population Division

¹⁴³ R. Sennet, La cultura del nuovo capitalismo, Il Mulino, Bologna, 2006

¹⁴⁴ L. Wirth, L'urbanesimo come modo di vita, Armando editore, 1998

¹⁴⁵ A. Mazzette, L'urbanità delle donne, Franco Angeli, Milano, 2006

quindi essere attraversate da problemi comuni: assenza di un piano unitario di organizzazione del territorio, il divario sempre crescente tra abitanti e istituzioni con conseguente crisi della negoziazione pubblica, assenza di spazi pubblici e di socializzazione che non fanno che accrescere il senso di insicurezza, la crescente disomogeneità interna, il ruolo sempre più importante del consumo e soprattutto dei luoghi del consumo e dei media.

Ad esempio, la diffusione, in tutto il mondo, di grandi centri commerciali ha prodotto trasformazioni irreversibili sul territorio, nella piccola e frammentata distribuzione e sulle modalità di consumo. In questi grandi centri, i visitatori hanno la sensazione di trovarsi in una città protetta e custodita, una cittadella fortificata in cui è bandito ogni pericolo esterno e allontanata ogni aggressione atmosferica. La vigilanza è presente in modo massiccio e l'ambiente è continuamente sorvegliato dai sistemi tecnologici di sorveglianza. Il centro commerciale, infatti, non è mai una vera città, ma un suo doppio al contempo fittizio e idealizzato: è la "cittadella dello shopping" che riduce la dimensione urbana a uno spazio di consumo e di acquisto. Della vera città non ha le distanze, non ha le aperture, così come non ha i problemi e le contraddizioni.

In un certo senso si può dire che le *cittadelle dello shopping* proteggano l'individuo da quella «società del rischio» di cui parla Ulrich Beck (2000)¹⁴⁷ e che caratterizza la vita delle città.

Per altri versi, è nelle città che ci si scambia, ci si incontra e ci si muove. È nelle città, contrapposte alle campagne feudali, che sono nate le libertà moderne e l'idea di uguaglianza. È proprio per questo che la città rappresenta il luogo in cui l'essere umano sente di poter respirare il senso di libertà e di movimento di cui è costantemente alla ricerca (Bauman, 2002)¹⁴⁸.

Secondo questo punto di vista, all'interno della grande città si ha la possibilità di sperimentare, ogni giorno, situazioni diverse da quelle alle quali siamo abituati. Inoltre, la varietà di contatti e confronti possibili e la loro stessa occasionalità consentono di entrare in relazione con atteggiamenti, gusti, informazioni che non si conoscevano, aumentando la probabilità di apprendimento di nuove sintesi culturali e permettendo quindi uno scambio educativo, culturale, di ascolto e partecipazione.

¹⁴⁶ ibidem

¹⁴⁷ U. Beck, I rischi della libertà. L'individuo nell'epoca della globalizzazione, Il Mulino, Bologna, 2000

¹⁴⁸ op. cit.

La città è forse la quintessenza della “liquidità”, come scrive il filosofo Jean-Luc Nancy:

«La città è innanzitutto una circolazione, un trasporto, un’oscillazione, una vibrazione. Da ovunque essa rimanda ovunque e fuori di sé: il suo fuori è il fuori indefinito della città stessa che si allontana (...). Ogni luogo urbano rinvia ad altri luoghi e non esiste o non consiste che in tale rinvio.» (2002, pag. 15)¹⁴⁹

10.5. La città come luogo di creatività diffusa

Ma proprio per questo, come osserva l’antropologo urbano Ulf Hannerz (2001, pag. 32)¹⁵⁰, la città è «un posto dove si trova una cosa mentre se ne sta cercando un’altra». La città può dunque anche diventare qualcosa di simile a ciò che il sociologo Robert K. Merton (Merton et Barber, 2002, pag. 256)¹⁵¹ definisce *serendipity*, ovvero «quell’esperienza, abbastanza comune, che consiste nell’osservare un dato imprevisto, anomalo e strategico in grado, però, di fornire l’occasione per lo sviluppo di una nuova teoria o l’ampliamento di una teoria già esistente».

Insomma, se le città prospettano numerosi vincoli, esse offrono anche molteplici possibilità, compreso all’educazione ambientale, che è una educazione alla complessità e a qualunque tipo di ambiente.

Se si accetta un approccio attivo all’ambiente urbano, la creatività diviene necessaria allo sviluppo di un pensiero critico e costituisce una strategia appropriata per affrontare le sfide nel XXI secolo all’interno delle nostre città.

Trattare questo concetto, che è abbastanza recente (è nato nel XIX secolo ma è stato studiato solo nel XX secolo, Melucci, 1994)¹⁵², richiede in primo luogo di sgombrare il campo da possibili equivoci e di andare oltre gli stereotipi e il primo da cui fuggire è che la creatività sia un fenomeno elitario, l’espressione di genio solitario (Montuori, 2003)¹⁵³. Il talento creativo, se agisce isolato, non costituisce massa critica e non permette la messa a sistema di innovazioni. Ma esiste anche una «creatività di

¹⁴⁹ J. C. Nancy, *La città lontana*, Ombre Corte, Verona, 2002

¹⁵⁰ U. Hannerz, *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna, 2001

¹⁵¹ R. Merton, G. Barber, *Viaggi e avventure nella serendipity*, Il Mulino, Bologna, 2002

¹⁵² A. Melucci, *Creatività, miti, discorsi e processi*, Feltrinelli, Milano, 1994

¹⁵³ A. Montuori, *La complessità della creatività e la creatività della complessità*, in *Social Science, Art and creativity, Human relations*, 56 (2), p.237-252

gruppo» (Montuori, 2003, pag. 43)¹⁵⁴ che si esprime tanto nelle reti di ricerca quanto in molte forme artistiche (dal jazz, cinema, etc.).

La creatività può rappresentare un bene collettivo e non un dono individuale; si parla, a tal riguardo, di *creatività diffusa* (*Ibid.*) quando vari fattori sociali, economici, geografici la rendono possibile. Applicata alle organizzazioni, la *creatività diffusa* richiede l'emergere di nuove forme di autorità e controllo, di rapporti non rigidamente gerarchici ma flessibili e a rete.

L'atto creativo non è dunque un atto solipsistico, ma affinché sia motore di un'effettiva trasformazione deve essere aperto alla comunicazione intersoggettiva.

In effetti, nel processo creativo l'individuo ci mette del suo, attinge a risorse interne e mette in gioco la propria sensibilità e il proprio originale modo di vivere e intendere la realtà urbana. Ciò sfocia in un processo e in un risultato condivisibile e che arricchisce non soltanto la persona che lo consegue, ma anche il mondo che la circonda perché effettivamente è venuto alla luce qualcosa di nuovo e che si può condividere. Si tratta della creatività di un *homo civicus* (Cesareo e Vaccarini, 2006)¹⁵⁵ che proprio grazie ad una forte individualità intrattiene rapporti frequenti e profondi di interdipendenza con i propri simili e la storia collettiva. È una persona che sa abbracciare più ampi spazi temporali (*Ibid.*, pag. 166), compiendo scelte autonome e responsabili (*Ibid.*, pag. 236).

La creatività di cui parliamo non è insomma la creatività di tanti manuali che pretendono di insegnarla come chiave del successo personale. Non è nemmeno lo strumento del marketing che intende per innovazione la capacità di competizione dell'impresa capitalistica indipendentemente dal contesto e da giudizi da valore e da una responsabilità sociale e ambientale. Essa assomiglia piuttosto all'azione sociale responsabile che Cesareo e Vaccarini definiscono «gioco serio» (*ibidem* 236-237), ovvero un'azione creativa come un gioco e seria come ogni azione che riguarda la vita collettiva.

Certo, è vero che la pubblicità vende, più che un prodotto, una *identità*, ma ciò accade anche perché il marketing sfrutta il crescente desiderio di creare se stessi: in tutto il mondo, esiste oggi un maggiore desiderio di soddisfazione personale, di autocreazione individuale, così come una enorme esplosione di creatività globale dovuta

¹⁵⁴ *ibidem*

¹⁵⁵ V. Cesareo, I. Vaccarini, *La libertà responsabile. Soggettività e mutamento sociale*, Vita e Pensiero, Milano, 2006

alle interazione culturali e che si esprime «nei cibi che mangiamo, nei libri che leggiamo, nei film che vediamo, negli abiti che indossiamo, nelle modalità curative che scegliamo, nei pensieri che pensiamo e nelle tradizioni spirituali che seguiamo» (Montuori, 2004, pag. 37)¹⁵⁶ e che viene ormai da tutti i continenti.

Un'educazione ambientale critica non può tralasciare tale fenomeno e deve farsene anzi guida e ciò per alcune buone ragioni:

1. La creatività, se ben intesa, è anticonformista, antitotalitaria e antiautoritaria, propria di una società decentralizzata e plurale.

2. Da un punto di vista epistemologico, la creatività è legata alla complessità, a una visione creativa e non meccanicistica dell'universo e della società. Pensare in modo creativo, infatti, significa riprodurre il processo evolutivo della vita, che è creativo, convivere con l'incertezza ed accettare l'imprevedibilità, cogliere nuove connessioni e interazioni, apprezzare le proprietà emergenti delle cose. Le persone creative, ad esempio, amano la complessità (Monceri, 2004)¹⁵⁷. In questo senso, insomma, la creatività si contrappone al riduzionismo e in quanto capacità di trovare nuove domande e di inventare nuove soluzioni corrisponde alla modalità di pensiero definita come "la scoperta o l'invenzione dei problemi" (Monceri, pp. 45-48).

Come si può vedere, si tocca qui un punto fondamentale dell'educazione ambientale: è impossibile affrontare la questione socio-ambientale contemporanea con gli stessi schemi mentali e con la stessa epistemologia che sono alla base della crisi ecologica planetaria. In effetti, bisognerebbe affrontare la crisi socio-ecologica in una prospettiva di rottura di schemi mentali precedenti. Questo cambiamento ha bisogno anche di creatività. Si tratta di imparare «a pensare in maniera diversa, creativa, tale da permetterci di vedere oltre le cose, oltre la separazione e l'identità, oltre le parti frammentate, entro un tutto creativo e vivente» (Low, 2004, pag. 63)¹⁵⁸. Del resto, sono stati proprio i molti ecologisti «radicals» e i movimenti della società civile della seconda metà del XX secolo ad introdurre elementi «eretici» e innovativi del pensiero e produrre le prime concrete trasformazioni nella organizzazione delle città, dove, accanto alle trasformazioni provocate dalla globalizzazione emergono anche buone pratiche e interessanti esperienze alternative (Landry, 2000, pp. 211-213).¹⁵⁹

¹⁵⁶ A. Montuori, Ricareare la creatività, in *Elites* 4/2002, pp. 32-37

¹⁵⁷ F. Monceri, Il pensiero dissonante. Sulla creatività del filosofo, *Elites* 4/2004 pp. 38-49

¹⁵⁸ A. Low, Il pensiero creativo, in *Elites* 4/2004 pp 55-64

¹⁵⁹ C. Landry, *The creative city. A Toolkit for urban innovators*, Earthscan, London, 2000

10.6. Pensiero critico e modelli di consumo

Pensiero critico, partecipazione, capacità di immaginare scenari futuri, accesso aperto e condiviso al sapere sono elementi essenziali della necessaria trasformazione sociale verso la sostenibilità ed è per questo che, come è stato sottolineato (Salomone, 2009, 2010)¹⁶⁰, una della più grandi figure di ecologista del Novecento, Aurelio Peccei, sosteneva che l'educazione deve essere "anticipativa e partecipativa".

Uno dei nodi cruciali per la diminuzione dell'impronta ecologica dell'umanità, aumentata di tre volte tra il 1961 e il 2006 (WWF, 2006)¹⁶¹, è ad esempio la «dematerializzazione dell'economia», ovvero la riduzione di materia ed energia impiegate per alimentare l'attuale insostenibile modello di produzione e di consumo.

Come si è già detto sopra, le città sono diventate (per le classi più agiate e anche per quelle meno agiate che tendono a imitarle) dei centri di consumo alienato, per cui:

«...compriamo abiti, oggetti di arredamento, elettrodomestici, telefonini, automobili, non in base a reali necessità o a un effettivo piacere nel loro uso, ma unicamente per il fine ultimo di comperare, possedere e mostrare agli altri questo possesso. [...] ecco quindi l'altro pericolo e cioè un consumo di energia non rinnovabile e di materie primo essenziali (pensiamo ad esempio agli idrocarburi e al legname) senza fine con gravi pericoli connessi alla distruzione dell'ambiente, all'inquinamento e, in ultima analisi, con un rischio terribile per lo sviluppo sostenibile del pianeta. (Inghilleri, 2003, pag. 28).»¹⁶²

La costruzione di un'alternativa, di nuove realtà socio-ecologiche, passa anche attraverso un diverso rapporto con gli *oggetti*, tanto quelli *materiali*, la cui richiesta da parte del mercato oggi è apparentemente infinita (ma destinata a scontrarsi con la finitezza del pianeta Terra), quanto quelli *immateriali* (gli "artefatti" costituiti da comunità, ideologie, istituzioni, sistemi politici, ecc.). È la prospettiva di sottrarsi alla

¹⁶⁰ M. Salomone, L'impegno di comunicare. Scienza, società e partecipazione nel pensiero di Aurelio Peccei, in A. Castagnoli, (a cura di), Tra etica, economia e ambiente, Aurelio Peccei un protagonista del Novecento, Edizioni, Torino

¹⁶¹ WWF International, Living Planet Report, 2006

¹⁶² P. Inghilleri, La buona vita. Per l'uso creativo degli oggetti nella società dell'abbondanza, Guerini e Associati, Milano, 2003

febbre del consumo con un uso autonomo e creativo, autodeterminato e consapevole, delle cose, fondato sulle relazioni, sull'attenzione, sulla responsabilità globale (Inghilleri, 2003)¹⁶³.

Perché la creatività possa diffondersi ed essere una forza critica e trasformatrice, occorre che sia promossa e favorita come dimensione non strumentale, collettiva, volta a un futuro diverso e migliore, e che la città, tutta la città diventi «educativa», che è ben diverso da una città «ben educata».

La città educativa, o «che apprende»

«È un luogo in cui i singoli e le organizzazioni sono incoraggiate ad apprendere a proposito delle dinamiche del luogo in cui vivono e come sta cambiando; un luogo che su questa base cambia il modo di apprendere a comprendere le opportunità nel lavoro e nel tempo libero, nel sistema formale e in quello informale; un luogo in cui tutti i suoi membri sono incoraggiati ad apprendere; infine, ed è forse la cosa più importante, un luogo che può apprendere a cambiare le condizioni del suo apprendere in modo democratico» (Landry, 2000, pag. 267)¹⁶⁴

Sempre più, insomma, ci sarà bisogno di imparare a

«...applicare la creatività umana alla nostra abilità di vivere in un mondo plurale, per creare mondi in un tempo in cui un'univoca ed omogenea comprensione del mondo non è più realizzabile. E sarà anche necessario proprio per quella solidarietà che vedrà gli esseri umani insieme, piuttosto che come frammenti di un'opposizione infinita.» (Montuori, 2003, pag. 48)¹⁶⁵

Del resto, è il richiamo etico, epistemologico e culturale a un approccio critico e olistico alla realtà, che è proprio dell'educazione ambientale, a garantirci dal rischio di un sapere-merce sulla città. Altrimenti, le conoscenze tendono a stabilizzarsi in un rapporto vantaggioso sul piano personale secondo l'utilità del nostro punto di vista. Il senso o il ruolo degli altri nella nostra vita è considerato prevalentemente come un mezzo per il raggiungimento dei nostri fini: «mentre l'individuo guadagna, per un

¹⁶³ ibidem

¹⁶⁴ C. Landry, op. cit.

¹⁶⁵ A. Montuori, op.cit.

verso, un certo grado di libertà o emancipazione dai controlli personali ed emotivi da una parte del gruppo degli intimi; perde, dall'altro, la propria spontaneità, la morale ed il senso di partecipazione derivanti dal vivere in una società integrata» (Wirth, 1998, ed. orig. 1938)¹⁶⁶ per il fatto di vivere in una società organizzata. D'altra parte, lo sviluppo di un pensiero critico nell'educazione ambientale e di una «coscientizzazione» degli abitanti può rappresentare la chiave di volta in grado di trasformare la situazione di disgregazione sociale in atto nelle nostre metropoli. Una coscientizzazione non solo come presa di coscienza; ma, secondo la prospettiva di Paulo Freire, come azione profonda dell'uomo sulla realtà sociale: «la coscienza critica è la percezione delle cose e dei fatti così come avvengono nell'esistenza empirica, nei loro rapporti logici e circostanziali» (Freire, 1997, pag. 153)¹⁶⁷. Secondo questo autore, poiché «i rapporti umani racchiudono un insieme di nozioni come il pluralismo, la capacità di giudizio critico, la creatività e la dimensione temporale» (*Ibid.*, pag. 170), l'essere umano, a differenza degli altri animali, è un soggetto di rapporti e non solo di contatti; oltre ad essere nel mondo è un essere col mondo e quindi aperto alla realtà.

Quando l'individuo coglie i dati oggettivi della realtà o i rapporti che legano un fatto ad un altro, il suo agire diventa naturalmente critico, cioè riflessivo e non riflesso, come invece avviene nella sfera dei contatti (*Ibid.* p 26). Attraverso i suoi rapporti con la realtà, frutto nel suo stare nel mondo e col mondo, per mezzo dei suoi gesti di creazione, ricreazione e decisione, l'essere umano rende dinamica la storia, la umanizza, aggiungendovi qualcosa che lui stesso ha creato (*Ibid.*, p. 47).

Come abbiamo cercato di illustrare, il carattere frammentato e la dimensione utilitaristica dei rapporti interpersonali nella città trovano la loro espressione istituzionale anche nella proliferazione di mansioni specializzate: in una comunità troppo grande perché gli individui si possano conoscere in modo molto intimo e possano essere riuniti in un unico luogo, è diventato necessario comunicare attraverso mezzi indiretti (mass media, ITC, etc.) e articolare gli interessi individuali attraverso un processo di delega a organizzazioni di rappresentanza (istituzioni, associazioni, gruppi del tempo libero, etc.).

Viene, quindi, da chiedersi, inoltre, se sia possibile pensare allo sviluppo di un pensiero critico, problematico, autonomo, in un sistema urbano dominato dal peso dei

¹⁶⁶ L. Wirth, op. cit., pag. 60

¹⁶⁷ P. Freire, Educazione come pratica di libertà, Mondadori, Milano, 1997 (ed. or. 1967)

media e dal loro potere di manipolazione e appiattimento. L'educazione è un mezzo, probabilmente il solo mezzo, per farlo.

All'interno di queste difficoltà e di queste minacce si situa il ruolo fondamentale dell'educazione ambientale: lavorare sulle persone, formare i cittadini affinché costituiscano legami sociali e siano in grado di interrogarsi sugli stessi e che, grazie a questi, accolgano le alterità, sia quelle che provengono dall'interno della comunità urbana sia quelle che provengono dall'esterno; è solo attraverso il dialogo educativo che si costruisce quel rapporto indispensabile per il proprio divenire «nel e con il mondo» (Freire, 1997)¹⁶⁸.

Stare *nel mondo e con il mondo* non significa solo apprendere a leggere la realtà, ma proporsi di modificarla, poiché un soggetto è in grado di trasformare se stesso nella misura in cui è in grado di provocare un cambiamento (*Ibid.*, p. 172). Questo tipo di atteggiamento permette all'individuo di diventare agente del proprio recupero e lo colloca in una posizione critica rispetto al contesto.

Tra l'altro, stare *nel mondo e con il mondo* è anche un modo per costruire la democrazia come processo pieno, consapevole, di appartenenza, di responsabilità ma anche di potere nella vita della comunità. Questo processo ha bisogno di educazione, di conoscenza e di saperi: «l'educazione problematizzante stimola la riflessione e l'azione dell'uomo sulla realtà rispondendo alla sua vocazione che è autentica solo in quanto rivolta a realizzare una trasformazione» (Freire, 2000, pag. 65)¹⁶⁹.

In questa prospettiva il cittadino potrebbe essere in grado di provocare cambiamenti nell'ordine esistente e di contribuire alla creazione di una migliore qualità della vita. D'altronde, la riflessione deve essere concepita come «action-oriented» (Kemmis, 1982)¹⁷⁰ e non nei termini di un processo psicologico i cui effetti sono solo per il singolo. Per questa ragione il sociologo Ulrich Beck sostiene la necessità per la società moderna di farsi «riflessiva» (Beck, Giddens e Lash 1999)¹⁷¹ nel senso di accrescere la discussione pubblica sulle problematiche da affrontare. Si tratta, quindi di espandere la democrazia del dialogo e del confronto, basata sulla fiducia attiva degli attori sociali, a vari livelli: relazioni interpersonali, società civile, istituzioni nazionali e internazionali.

¹⁶⁸ P. Freire, op. cit., pag. 170

¹⁶⁹ P. Freire, *La pedagogia degli oppressi*, EGA Editore, Torino, 2000 (ed. or. 1971)

¹⁷⁰ S. Kemmis, *The action research planner*, New York, Deering University Press, 1982

¹⁷¹ U. Beck, A. Giddens, S. Lasch, *Modernizzazione riflessiva. Politica, tradizione ed estetica nell'ordine sociale della modernità*, Aterios, Trieste, 1999

Tale aspetto diventa la condizione necessaria per un'*azione nelle e per reti*; in questa prospettiva l'attore non è mai un solo protagonista ma è un attore plurale perché costituito da una rete di soggetti che agiscono sulla base di un progetto di responsabilità distribuita. Accade, quindi, che i cittadini coinvolti in un processo di formazione al pensare critico, vadano a strutturare una «comunità critica di ricercatori» (Carr e Kemmis, 1986)¹⁷².

¹⁷² S. Kemmis, op. cit., pag. 40

Capitolo 11

Questioni urbane ancora aperte

11.1. Questione urbana e questione sociale

Al termine di questo lungo percorso sulle vicende e le prospettive della città, vista come un corpo vivo, per quanto sofferente, che deve trovare la strada della sostenibilità, è possibile riprendere e sottolineare alcuni nodi emersi sia dalla ricerca *on desk* sia da quella *on field*.

Il sociologo francese Jacques Donzelot nella sua introduzione al testo *Quand la ville se défait. Quelle politique pour la crise de banlieus*¹⁷³ sintetizza con efficacia due nodi teorici rilevanti da cui partire per impostare le riflessioni di sintesi.

Il primo nodo riguarda gli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso, durante i quali la città aveva rappresentato per molti una risposta positiva ai problemi della società, una sorta di promessa; negli anni Settanta, invece, la città diventa un problema rispetto al quale si inventa una politica della città, volta a far fronte ai problemi di cui essa stessa sembra generatrice.

Il secondo punto del suo pensiero riguarda l'Ottocento, secolo in cui la questione urbana è vista come parte di una più ampia questione sociale; al contrario oggi si ritorna a parlare di una questione urbana per identificare la questione sociale.

Tale riflessione si rivela urgente ed estremamente evidente anche in contesti apparentemente distanti dai nostri territori: si pensi alla Cina del grande processo di urbanizzazione del XXI secolo, dove di anno in anno arrivano in città milioni di nuovi

¹⁷³ J. Donzelot, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieus*, Points, Paris, 2006

abitanti alla ricerca di migliori condizioni di vita e milioni di yuan vengono spesi per assicurare infrastrutture e servizi capaci di dare risposta ai nuovi bisogni degli abitanti.

In questo caso, la città si presenta ancora come una soluzione; ricordiamo, per esempio, lo slogan dell'Expo 2010 di Shanghai "Better city, better life". Ma contemporaneamente si rivela anche come un problema.

E non solo per chi si deve occupare di rispondere alle aspettative di chi arriva in città alla ricerca di lavoro e di casa; ma soprattutto per chi in città si trova a vivere e a sperimentare i rischi e i difetti della città stessa: la segregazione, l'affollamento, la povertà, la perdita dei legami sociali tradizionali.

Si tratta di luoghi che, sebbene vantino sempre più frequentemente delle più innovative tecnologie anche in materia di qualità ambientale, negano i diritti urbani più tradizionali e casa, lavoro, mobilità, salute possono diventare speranze disattese.

11.2. Un tipo di risposta: city marketing e competitività

Nel frattempo, negli ultimi decenni, molte città sono tornate a rappresentare i nodi dell'economia locale e globale, fattori importanti di competitività. Per in gran parte le funzioni manifatturiere, mantengono o sviluppano quelle di centri di comando, di piazze finanziarie, di sede di servizi del terziario, di alta formazione, di ricerca avanzata, di cuore di attività e di iniziative culturali, di attrattiva turistica grazie a un'ampia offerta di eccellenze in campo storico e artistico, alle possibilità di svago, al moltiplicarsi di nuove opere architettoniche che hanno il solo scopo (oltre beninteso che quello di soddisfare gli appetiti di costruttori, investitori, archi-star) di comunicare un'immagine dinamica e moderna della città (a scopi quindi di *city marketing*).

Il legame tra città, ambiente urbano e competitività è stato al centro di un'ampia letteratura e il tema diventa ancor più cruciale se si introduce anche la questione dello sviluppo sostenibile.

Due decenni fa David Harvey (1989)¹⁷⁴ definì questo fenomeno come il passaggio da un approccio manageriale a uno imprenditoriale nella politica della città.

¹⁷⁴ D. Harvey, *La crisi della modernità*, Net Edizioni, 1989

Prima dell'affermarsi dello scenario neoliberista, la politica urbana era intesa essenzialmente come governo di servizi collettivi, gestione del welfare, supporto alla riproduzione della società locale.

L'affermazione del neoliberismo, alla scala urbana, ha significato la diminuzione dell'intervento pubblico, la riduzione dei servizi e spesso anche la privatizzazione degli stessi.

Il campo tradizionale della politica urbana si è così progressivamente svuotato; spesso a causa dell'insostenibilità della spesa pubblica e le città sono state spinte a reinventare la propria politica per attrarre risorse: a diventare imprenditori capaci di creare spazi adatti per fare affari, attrarre investimenti e imprese, per esempio costruendo partnership con attori privati per lo sviluppo di grandi progetti immobiliari, oppure facendo pubblicità per "vendere" la città (il cosiddetto marketing urbano, cui si è accennato poco sopra).

In questo senso le città competono nel creare il migliore paesaggio urbano per l'attrazione delle risorse necessarie a mantenere il proprio sviluppo.

Il realizzarsi di questo scenario politico, che presuppone l'affermazione del modello liberista è stato ribattezzato da alcuni autori "nuova politica urbana" (Cox, 1993)¹⁷⁵ in opposizione, appunto, allo scenario precedente.

Nell'ambito della presente ricerca, la città ha assunto, in termini interpretativi, il ruolo di *polo di sistema di relazioni che interessano lo spazio complessivo*; parimenti, si può pensare la città come *un sistema complesso di relazioni interne fra i singoli elementi che ne costituiscono le leggi di funzionamento e le caratteristiche principali*.

Nel campo delle scienze sociali, la tendenza all'imprenditorialità urbana è stata oggetto di molte critiche radicali. La governance urbana sembra per esempio rispecchiare sempre più i dettami del mercato globale piuttosto che le volontà e i bisogni dell'elettorato urbano (Pech e Tickell, 2002)¹⁷⁶. Gli obiettivi politici, con intento sociale, improntati ad un'ottica maggiormente redistributiva cadono in secondo piano rispetto all'esigenza di promuovere la città (Cox e Mair, 1988)¹⁷⁷.

¹⁷⁵ K.R. Cox, "The local and the global in the new urban politics. A critical view", *Environmental and Planning D: Society and Space*, v. 11, pp.433-448

¹⁷⁶ J. Peck, A. Tickell, "Neoliberalizing space", *Antipode*, v.34, n.3, pp380-404

¹⁷⁷ K.R. Cox e J. Mair, "Locally and community in the politics of local economic development", *Annals of American Geographers*, n. 78, pp. 307-325

La privatizzazione dei servizi erode il diritto alla città e la sfera del controllo politico sui servizi (Mayer, 2007)¹⁷⁸, la flessibilizzazione del lavoro nasconde forme di precarietà e incapacità sociale dello stato di proteggere i cittadini: la disoccupazione è spesso inquadrata non come un problema sociale, come avveniva nel passato, ma come l'incapacità del singolo di aggiornare le proprie qualificazioni ed essere competitivo nel mercato del lavoro (Rossi e Vanolo, 2010)¹⁷⁹.

Ne emerge un sistema che riflette la frammentazione delle responsabilità e il crescente coinvolgimento degli interessi del settore privato nella progettazione e nell'implementazione delle politiche, in cui le decisioni sono spesso guidate dalla valutazione dei costi-benefici piuttosto che dalla sostenibilità, intesa secondo un pensiero epistemologicamente complesso.

Come afferma provocatoriamente Zizek (2006)¹⁸⁰, «la natura non esiste!»; naturalmente con questa frase non si intende negare la sua esistenza in senso stretto, né negare l'importanza delle politiche ambientali, quanto porre in evidenza come non esista una sola natura, ma ne esistano infinite.

11.3. La risposta della sostenibilità

Se consideriamo, secondo i principi della complessità, l'uomo parte dell'ecosistema, allora esisteranno infiniti modi di inserire l'essere umano nella natura, o meglio nelle *nature*.

Esistono molti esempi in proposito ovvero molti casi di interazioni fra uomo e natura, non necessariamente positive o negative.

Molti disastri naturali sono considerati tali in riferimento ai loro effetti sull'uomo e molte tecnologie innaturali sono invece benvenute per la maggior parte delle persone.

La riflessione sulla natura sociale della natura (Demeritt, 2002)¹⁸¹ riporta il discorso ambientale al centro della politica, incluso quella urbana.

¹⁷⁸ M.Mayer, Post-Fordist city politics in A.Amin (ed.), Post-fordism. A Reader. Blackwell Cambridge, pp-316-337

¹⁷⁹ U. Rossi, A. Vanolo, Geografia della politica urbana, Laterza, Bari, 2010

¹⁸⁰ S. Zizek, The Parallax View, MIT Press, Cambridge, (Ma)

¹⁸¹ D. Demeritt, "What is the social construction of nature? A typology and sympathetic critique". Progress in Human Geography, v. 26, n. 6, pp-767-790

Se si considerano, infatti, le molte nature prodotte dell'uomo, è compito della politica, nel senso della decisione dell'azione collettiva, decidere e costruire lo spazio di relazione più consono tra uomo e natura.

Si può insomma decidere quale tipo di città si vuole vivere e costruire, rispetto al tema della natura: tutte le riflessioni, come si ricava dai capitoli precedenti, possono essere ricondotte esplicitamente al concetto di "diritto di città", introdotto da Lefebvre nel 1968 e recentemente ripreso dai molti autori e dalle stesse Nazioni Unite (UN, 2009)¹⁸².

È senza dubbio prematuro asserire che l'era dell'imprenditorialità urbana sfrenata abbia ceduto il passo a una nuova fase improntata su di uno sviluppo urbano ecologicamente sensibile.

Anche se come si è visto, in alcune città esistono forme di governance urbana volte alla sostenibilità, è però vero che in esso spesso coesistono forme urbane di crescita a tutti i costi. Si pensi al caso studiato di Sanpolino, che si colloca in un contesto urbano di benessere socio-economico urbano.

D'altro canto, occorre anche allontanarsi da una visione semplificata e organicista della politica urbana: la città è ben lontana dall'essere un attore collettivo rispetto alla dialettica tra crescita economica e politica ambientale poiché alcuni attori politici e sociali premono in una direzione e altri in quella opposta. Tuttavia esistono attori istituzionali che si muovono in un direzione diversa.

In senso stretto, l'OECD, ad esempio, non intraprende un discorso sulla sostenibilità, ma utilizza il termine vivibilità, quindi con un'enfasi sociale sulla tematica, come spesso avviene nel dibattito anglosassone, dove con giustizia ambientale si indicano tematiche non propriamente ambientali in un'ottica italiana, come la discriminazione razziale.

Possiamo comunque leggere le posizioni dell'organizzazione internazionale anche nella prospettiva del discorso sin qui intrapreso: secondo l'OECD, le città e le aree metropolitane possono essere competitive e vivibili grazie a una serie di sovrapposizioni fra le due logiche.

Da un lato le città con migliori condizioni ambientali sono più attrattive: si tratta di una costruzione del discorso che avvalorava l'idea di una forte correlazione e sovrapposibilità tra sostenibilità e competitività; dall'altro lato, le città più grandi e

¹⁸² United Nations, (UN-Habitat), Urban policies and the Right to the city. Rights, responsibilities, and citizenship, <http://unesdoc.unesco.org>

competitive, benché afflitte da problemi ambientali, possiedono dimensioni e risorse tali da poter mettere in campo una serie di azioni a sostegno della sostenibilità.

Questa seconda chiave di lettura, per quanto interessante, riapre tuttavia un divario concettuale fra i discorsi (sostenibilità e competitività sono potenzialmente conciliabili), ma sembra anche suggerire che la sostenibilità abbia un costo aggiuntivo.

In definitiva, la prospettiva auspica esplicitamente l'adozione di politiche imprenditoriali caratterizzate da sostenibilità ambientale pur interpretando, in primo luogo, le città come locomotive dello sviluppo (per utilizzare una metafora celebre dell'OECD): in quest'interpretazione coesione sociale e sostenibilità da un lato e competitività dall'altra sembrano rappresentare due nodi di una stessa dialettica, ma allo stesso tempo la prima non è presentata come un valore di per sé ed è funzionale alla crescita economica.

11.4 I limiti del marketing urbano e delle logiche neoliberiste

In sintesi, le logiche di mercato sembrano pervadere la governance ambientale neoliberista. L'idea che tutte le città possano essere competitive e vivibili sembra perlomeno illusoria: è evidente come le politiche più radicali siano in contrapposizione con molte delle politiche orientate alla competitività.

Ma, allo stesso tempo, è altrettanto evidente come l'autorappresentazione di *città verde* e *città non industriale* rappresenti una prospettiva importante nel marketing urbano.

Si aprono, quindi, spazi inediti di tensione tra l'idea di città competitiva e quella di città sostenibile: due idee non strettamente in contrapposizione e non strettamente sovrapposte, ma collegate tra loro.

Da un lato c'è il rischio che il perseguimento della sostenibilità urbana sia semplicemente una strategia di legittimazione per le città, che sono altrimenti impegnate in trasformazioni economiche e culturali destinate a promuovere la competitività.

Ma, ancora, ricollegandoci al discorso sul diritto alla città, sono i politici urbani a rispondere ai più ampi sviluppi ecologici, economici e sociali a causa delle pressioni politiche internazionali? Ci sono effettivamente richieste locali e pressioni per la sostenibilità cui essi rispondono?

Sono proprio i casi in cui si fa affidamento su grandi operazioni marketing urbano a essere più criticati. Alcuni esempi, che abbiamo visto anche nei capitoli precedenti, di città designate ad esempio “Capitale Europea della Cultura” sono emblematici di come gli iniziali investimenti, troppo spesso incentrati su politiche finalizzate al riconoscimento internazionale, non sono bastati a generare effetti benefici sulla questione sociale e a esprimere un’idea convincente anche per il futuro: a Glasgow (1990) e a Cork (2005), gruppi militanti locali hanno contestato la nuova immagine veicolata, in quei casi, dalle grandi opere, in quanto colpevole di aver distolto l’attenzione dai veri problemi.

Nel Temple Bar di Dublino, per esempio, sono falliti i buoni propositi iniziali di affiancare, alle nuove identità di alto profilo, destinazioni d’uso miste e attività culturali vicino alle comunità.

D’altra parte le stesse ricadute dirette sull’economia non sono certo scontate. Gli ingenti investimenti iniziali, oltre a distogliere l’attenzione da problemi impellenti e dirottare fondi sulle questioni di generale interesse pubblico, non garantiscono sempre la sostenibilità economica delle opere finanziate.

Il Creative Industries Quarter di Sheffield, ad esempio, ha visto il fallimento degli obiettivi di ripresa economica e occupazionale su cui erano basati gli investimenti, oltre a risultare privo di vita sociale e di spazi pubblici perché troppo incentrato su attività produttive.

All’estremo opposto si trovano i quartieri la cui identità culturale si sviluppa per una serie di coincidenze e in maniera più o meno spontanea. Helsinki, per esempio, offre l’esempio di Cable Factory: un’ex fabbrica di cavi elettrici che fu ceduta, in pieno declino industriale, dalla Nokia al Comune il quale, nell’attesa di decidere sulla sua utilizzazione definitiva, la concesse in affitto ad artisti di vario genere.

Solo successivamente si decise di ufficializzare questa spontanea evoluzione e oggi Cable Factory è un’istituzione auto-finanziata che ospita concerti, mostre ed eventi.

Ma lo spazio urbano si connota, secondo la tesi sostenuta nella presente ricerca, per il rapporto viscerale che crea con i propri abitanti, generando attaccamento e comunanza sociale.

Questa prospettiva di analisi è più attuale che mai nell’ambito di un processo di globalizzazione crescente che comporta un aumento delle interconnessioni cui seguono rafforzamenti delle identità locali e dei localismi.

Ne deriva un'analisi volta al recupero della sostenibilità urbana indirizzata sia verso i cittadini e sia tra le relazioni che incorrono tra di loro.

Tali interazioni, unitamente al concetto di insieme urbano che si costruisce nel pensiero di coloro che fruiscono lo spazio, definiscono direttamente il senso delle città.

Si tratta di una considerazione che necessita di un pensiero orientato all'epistemologia della complessità; la richiesta di una visione altra, trasversale che coinvolga ciascun aspetto della società: urbanistico, sociologico, psicologico, architettonico.

La forma delle relazioni sociali è condizionata dalla segmentazione di quegli interessi di cui si è fatta descrizione nelle righe precedenti e la città può rappresentare il cuore dei percorsi e della relazione tra l'uomo e l'ambiente, luogo nel quale tessere e costruire abilità sociali, nuove competenze, processi di mediazione, pratiche che fondino le forme della convivenza sociale.

La metropoli di oggi è consumata, secondo quanto scrive Antonietta Mazzette in un suo libro¹⁸³, perché sono consumati i legami all'interno della città, perché la metropoli rappresenta il luogo di attivazione del popolo dei consumatori urbani con i suoi spazi, il corredo monumentale e architettonico, i riti. Sono luoghi di consumo totale, secondo la sociologa, che devono continuamente rinnovarsi se si vuole essere competitivi.

Nel corso degli anni '90 del secolo scorso, infatti, il termine "non luoghi" ha invaso il linguaggio scientifico di alcune discipline interessate allo studio delle società e del territorio, in particolare, in campo sociologico e antropologico, il dibattito sui luoghi di consumo e dell'intrattenimento è stato segnato dalle parole dell'antropologo Marc Augé (Augé, 1992)¹⁸⁴.

Nel tempo i non luoghi sono diventati "super luoghi": sostituendo il prefisso negativo "non" con un "super" di intonazione positiva, volto a sancire l'innegabile successo che questi spazi hanno ottenuto.

Dopo una decina di anni il dibattito sembra comunque ancora molto attuale, tanto che Augé ha inserito una nuova introduzione al testo originale nella quale sembra voler cogliere le critiche avanzate negli anni e introduce un nuovo punto di vista o meglio un cambio di scala rispetto alla visione precedente (Augé, 2009)¹⁸⁵.

¹⁸³ A. Mazzette, E. Sgroi, *La metropoli consumata*, Franco Angeli, Milano, 2006

¹⁸⁴ op. cit

¹⁸⁵ M. Augé, *Dai non luoghi al non tempo*, Eleuthera, Milano, 2009

Se quello che caratterizza la città contemporanea è, secondo l'autore, un triplice decentramento allora è necessario ricordare che nella realtà non esistono nel senso assoluto del termine, né luoghi né non luoghi, ma la coppia luogo o non luogo è uno strumento di misura del grado di socialità e di simbolizzazione di un dato spazio.

L'interrogativo principale che ha motivato l'avvio del lavoro di questa ricerca, e che ne è rimasto il fondamento lungo tutto il percorso intrapreso, richiedeva di fornire un contributo in merito al tema, complesso e fortemente in divenire, del rapporto tra la sostenibilità e la città metropolitana. Sappiamo, infatti, come si è avuto modo di argomentare, che in una epoca di radicali cambiamenti come la nostra, tra i cambiamenti che appaiono maggiormente significativi debbono essere considerati, da un lato, il progressivo e rapido aumento della popolazione, nonché, dall'altro lato, un altrettanto veloce e radicale trasformarsi della città, ovvero di un ambiente sociale decisamente rilevante per l'esperienza di vita dei soggetti.

La metropoli contemporanea, nello specifico, appare ormai divenuta un "mondo" estremamente dinamico, che ha acquisito uno spiccato carattere comunicazionale, sia dal punto di vista della strutturazione degli spazi (sempre meno identitari e specifici, ovvero sempre meno "luoghi") che da quello dei modi con i quali gli stessi vengono fruiti dai suoi abitanti. Tant'è che gli stili di vita e le relazioni di questi ultimi vanno modificandosi di conseguenza. Del resto, per tali ragioni, in questo momento la città appare efficacemente raffigurabile come un territorio a tratti fluido (Amin, Thrift, 2005)¹⁸⁶, nel quale gli attori, sempre più liberi da (e poveri di) legami sociali, si muovono ed agiscono, cercando di trovare la "loro" formula per un "adattamento" possibile (Castrignanò, 2004)¹⁸⁷. Proprio questo, però, è tutt'altro che semplice da conseguire, soprattutto a causa della nota contrazione della rete dei legami comunitari vissuti nel territorio.

Cosicché in un ambiente urbano esperito per lo più da individui¹⁸⁸, gli stessi in quanto tali finiscono per rapportarsi ad esso ed ai suoi spazi secondo logiche interpretabili efficacemente mediante il ricorso alla sociologia luhmanianna: vale a dire come singolarità che si inseriscono temporaneamente e in maniera funzionalmente

¹⁸⁶ A. Amin, N. Thrift, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna, 2005

¹⁸⁷ M. Castrignanò, *Tra crisi ed evoluzione del legame sociale*, Franco Angeli, Milano, 2004

¹⁸⁸ *Ibidem.*

specifica in luoghi e circuiti comunicativi molteplici, senza tuttavia radicarsi in nessuno di essi (Setter, 1979)¹⁸⁹.

11.5. Spazio privato e spazio pubblico

Rispetto a quanto si è potuto tematizzare nei capitoli precedenti, emerge che gli attori urbani coinvolti nei processi di rigenerazione e sostenibilità si dichiarano spesso impreparati nei confronti dei cambiamenti urbani, e questo accade proprio in un momento storico e sociale in cui la città richiede invece ai suoi abitanti autonomia e capacità di adattamento.

Ad ogni modo il bisogno dei residenti nei quartieri oggetto di questa ricerca risulta legato ad un diverso modo di intendere la socialità in ambito urbano.

Tant'è che a fronte dello svilupparsi del carattere comunicazionale degli spazi e delle interazioni nelle metropoli, coloro che sono alla ricerca di stili di vita sostenibili e scelgono quindi di abitare in realtà che potrebbero favorire i loro desideri, ricercano modalità di avvicinamento al territorio e all'“altro” che facciano riferimento alla dimensione vitali degli spazi.

Nelle esperienze prese in esame, vi è, da parte dei residenti, una costante richiesta di spazi pubblici, intesi, come scriveva Hannah Arendt¹⁹⁰, come spazi comuni a tutti, distinti dagli spazi che ognuno di noi occupa privatamente. Un mondo connesso con il mondo artificiale, prodotto delle mani dell'uomo, come pure i rapporti tra coloro che abitano insieme il mondo fatto dall'uomo.

Si configura, quindi, la richiesta di un luogo in cui si incrociano tematiche e piani differenti, ognuno dei quali contribuisce alla dimensione e alla forma fisica conseguente, in quanto spina dorsale rimanda alla dimensione urbana nel suo complesso e, al contempo, alle relazioni sociali e alle tensioni che incidono sul suo corpo.

¹⁸⁹ Raffaella Setter, “Complessità e metropoli: ipotesi di una tecnologia sociale”, in *Sociologia urbana e rurale*, 1979/1.

¹⁹⁰ H. Arendt, *Che cos'è la politica*, Einaudi, Torino, 2006

La crisi della forma urbana e le politiche di privatizzazione degli spazi hanno necessariamente comportato il declino progressivo dello spazio pubblico.

In particolare la logica dominante degli interessi privati su quelli della collettività ha provocato la trasformazione radicale dell'immaginario mentale e con esso il significato culturale dello spazio pubblico ereditato dalla modernità, con la conseguente ambiguità che ne può derivare.

È come se potessimo parlare di molteplici città all'interno di una medesima realtà, una e molteplice, come insegna uno dei primi principi della complessità. Realtà diverse che «sono, però, anche contigue e, persino, largamente sovrapponibili». (Amendola, 2010)¹⁹¹, forme urbane che rappresentano tendenze in atto, luoghi di contrattazione tra i desideri che vengono dal basso e le politiche di chi le governa.

La dialettica, talvolta dicotomica, tra i desideri dei fruitori che stanno alla base della città contemporanea e le scelte dei governanti deve essere affrontata in modo complesso unitamente ad una dialettica analoga, quella tra utopia e distopia. Entrambe sembrano convivere, dipende ovviamente da dove si vive, con quali aspettative economiche e di vivibilità. Utopia e distopia non sono più proiettate nel futuro ma sono ben ancorate nel presente. Una città sicura, per esempio, può essere certamente l'utopia cui guardare, secondo i racconti dei residenti ed indica la direzione verso la quale dirigersi.

Ma se le risposte diventano l'intolleranza, la chiusura (pensiamo alle *gated community*) allora qualcosa non funziona più e la città paradiso si trasforma nell'inferno, per esempio delle banlieue parigine.

11.6. Quale ruolo per lo spazio pubblico in epoca di sostenibilità?

Scrivono Sennet, «la geografia pubblica di una città è la civiltà istituzionalizzata» (Sennet, 1993)¹⁹². Se conveniamo con l'autore che lo spazio pubblico e la civiltà siano termini indissociabili, il requisito dello spazio pubblico non può che tornare a essere la sua inclusività.

¹⁹¹ G. Amendola, Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città, Laterza, Bari, 2010

¹⁹² R. Sennet, The fall of public man, Paperback, 1993

Per sua natura uno spazio pubblico deve essere accessibile e aperto a tutti, deve ammettere e stimolare una molteplicità di usi, anche imprevedibili e mutevoli, deve essere presidiato attraverso poche regole d'uso che garantiscano la civile convivenza.

L'inclusività è un elemento costitutivo fondamentale del principio di cittadinanza e conferma il compito dello spazio pubblico come luogo in cui costruire un tessuto di relazioni che riflettano la coesione della società urbana.

In questo senso, la riqualificazione dello spazio pubblico dovrebbe estendersi a tutta la città pubblica: deve riguardare il suo cuore più centrale dove si attestano i luoghi di rappresentanza della città; ma deve anche creare opportunità diffuse ed equilibrate anche nelle aree subcentrali e nelle periferie; deve garantire opportunità di cittadinanza per le diverse età della vita e nei tempi diversi della giornata e deve infine (e il tema non è certamente residuale) costituire l'antidoto alla paura che può determinare la fuga dalla città in direzione del suburbio solo apparentemente più tranquillizzante (Davis, 1992)¹⁹³.

11.7. Quale spazio per quale città?

Alla luce delle riflessioni esposte sino ad ora, si proverà infine a trarre delle considerazioni, seppure provvisorie, circa le nuove sfide che si può pensare di mettere in atto per affrontare l'ecosostenibilità urbana.

Come mostrano gli esempi trattati nella ricerca, la città non è più solo il contenitore di residenzialità, ma richiede un incremento della polifunzionalità, rivendicando il potenziamento delle centralità esistenti, o il decentramento di altre o addirittura una nuova introduzione di luoghi centrali di connessione con il sistema urbano più ampio.

Per affrontare questa sfida è indispensabile un approccio strategico per determinare le caratteristiche delle reti infrastrutturali che devono essere coerenti con gli insediamenti, se vogliamo che si sviluppino sinergie funzionali ma anche siano capaci di incidere sulla qualità della vita e dell'ambiente.

Nessuno, ovviamente, è a conoscenza delle previsioni credibili sulle caratteristiche dello sviluppo economico del prossimo futuro, dove si localizzerà né

¹⁹³ M. Davis, *La città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles, Manifesto libri, Roma, 1993*

tantomeno esiste un modello territoriale sostenibile pronto all'uso e garantito nei risultati. È possibile però lavorare intorno a obiettivi condivisi per individuare pratiche dal punto di vista delle strategie sociali e urbanistiche da mettere in atto.

Le reti, infatti, non possono essere considerate solo come opere funzionali all'erogazione di un servizio o all'accrescimento dell'occupazione o alla creazione di rendite di mercato, ma rappresentano risorse fondamentali per l'organizzazione del territorio.

Queste risorse producono effetti considerevoli anche sulla qualità dell'ambiente.

Un secondo aspetto rilevante che si ricava dalla lettura dei casi studio presentati nei capitoli precedenti riguarda la marginalità di alcune realtà urbane, spesso anche centrali, che sono costituite da situazioni di degrado (fisico e sociale) ma anche conseguentemente economico e culturale.

Si tratta di manifestazioni di marginalizzazione sia come aree territoriali sia come segmenti sociali, ovvero di mondi chiusi, che si collocano dentro aree non necessariamente poste alla periferia estrema della città.

Questa affermazione conduce immediatamente alla nozione di periferia che non viene intesa come «una precisa area territoriale, spazialmente connotata lontana dal centro» (Bovone, 2009 pp. 1-29)¹⁹⁴ quanto come un universo variegato di forme di separazione che si costituiscono a seconda delle qualità sociali dei soggetti che riempiono di sé i singoli territori.

La loro origine deriva dall'abbandono del centro storico, un tempo spazio pubblico per eccellenza, esito della perdita delle funzioni originarie, a partire da quelle abitative, di alcune aree urbane, dovuto al fatto che sono diventati luoghi di transito di persone.

Si tratta di una trasformazione strutturale che ha comportato l'allontanamento delle popolazioni che fino a un passato recente rispondevano alle esigenze di un'economia locale con attività economiche tradizionali e di servizi e che, di fatto, grazie alla loro permanenza costituivano l'anello di congiunzione tra i luoghi e le persone instabili e provvisorie.

Al loro posto, quindi, si sono insediate popolazioni cosiddette “gentrificate”, ma anche turisti, *city users*, stranieri. Popolazioni molto differenti tra loro ma tutte accomunate dalla provvisorietà dello stare¹⁹⁵.

¹⁹⁴ L. Bovone, C. Lunghi, (a cura di), *Consumi ai margini*, Donzelli, Roma, 2009

¹⁹⁵ *ibidem*

È sufficiente analizzare la distribuzione territoriale della popolazione per genere, età, appartenenza sociale ed etnica per verificare quanto siano diventati forti i fenomeni di (auto)segregazione per omogeneità.

I percorsi educativi dovranno quindi essere coerenti con questi valori e principi e in particolare dovranno rispettare i seguenti indicatori:

- essere in stretta relazione con il territorio;
- strutturarsi sotto forma di concreti modelli di partecipazione democratica alla manutenzione del territorio;
- essere sottoposti a percorsi di autovalutazione/valutazione/ricerca/azione, intendendo questi ultimi come una forma di riconoscimento di responsabilità sociale.

Gli incontri internazionali affermano che la società di oggi deve cambiare per garantire maggiore equità sociale e migliore qualità della vita in tutti i campi. Questo lo si potrà ottenere attuando una politica che permetta:

- maggiore **accessibilità**: permettendo ad ognuno la più ampia possibilità di accesso ai luoghi, ai servizi, all'informazione;
- **adattamento multiculturale**: una società entro la quale ogni diversità trova condizioni adeguate alle proprie esigenze che devono potersi esprimere liberamente;
- **partecipazione e trasparenza**: i governi devono pianificare e gestire lo sviluppo sociale consentendo la partecipazione dei soggetti coinvolti dal processo di trasformazione, permettendone anche una crescita a livello informativo e culturale;
- **sviluppo tecnologico**: le nuove tecnologie forniscono strumenti di controllo, di analisi e di supporto alle decisioni rendendo espliciti dei dati che permettono alla collettività di porre domande e di ricevere risposte.

La cooperazione e la partnership tra livelli, organizzazioni e interessi diversi sono parte integrante del progresso verso la sostenibilità e riducono la tendenza delle singole organizzazioni e agenzie a svolgere i loro compiti in maniera avulsa dall'interesse pubblico più generale.

Molti problemi, inoltre, possono essere risolti soltanto attraverso un'azione coordinata ad opera di vari soggetti ed enti, in linea con il principio di responsabilità.

Salute, apprendimento, mediazione, economia e democrazia rappresentano, secondo chi scrive, il campo di gioco per costruire una nuova sostenibilità urbana e anche il pensiero sociologico ha più volte ribadito come lo spazio pubblico, così

definito, possa essere decisivo per lo sviluppo della democrazia e della civiltà (Mumford, 1990)¹⁹⁶.

In questo rapporto si colloca anche la relazione intima tra lo spazio urbano e l'essere vivente che, come si è visto, non è solo di natura fisica; l'abitare dell'uomo è un fatto di natura eminentemente psichica, è il prodotto della relazione con i luoghi e questa relazione è primariamente di tipo emotivo e intellettuale: ci sentiamo in un luogo quando ce ne appropriamo emotivamente e intellettivamente, ovvero quando ci identifichiamo e ci orientiamo in esso.

Questo tipo di prossimità emotiva e intellettuale si instaura all'interno e all'esterno della casa, nella città: nello spazio chiuso e privato ma anche nello spazio aperto e pubblico, comune a diversi individui.

L'uomo che abita prende possesso dell'ambiente e si posiziona eleggendo il proprio spazio esistenziale: esso costituisce al tempo stesso il prodotto dell'interazione originale dell'uomo con l'ambiente e la condizione perché tale interazione possa continuare a svilupparsi proficuamente nel futuro.

L'abitare, come forma di relazione con il mondo, è anche conquista del mondo e di sé per questa ragione si configura come una struttura complessa di relazioni tra l'essere umano e l'ambiente, in quanto è in esso contenuto.

Nella città sostenibile che auspichiamo, anche in seguito a questa ricerca, l'abitare nella città si realizza attraverso la relazione dell'essere umano con i suoi simili, attraverso, quindi, la struttura esistenziale del con-esserci (*mitsein*), cioè dell'essere-nel-mondo insieme ad altri uomini avendo cura di essi.

Ma la determinazione specifica del con-esserci non è casuale e nemmeno banale: discende consequenzialmente dalla scelta dei luoghi e dei percorsi per mezzo dei quali la relazione e l'incontro con l'altro potranno realizzarsi in forme alternative.

Secondo Heidegger l'attività che connota l'abitare è la cura:

«abitare, essere posti nella pace, vuol dire: rimanere nella protezione entro ciò che ci è parente (...) e che ha cura di ogni cosa nella sua essenza. In tratto fondamentale dell'abitare è questo aver cura; esso permea l'abitare in ogni suo aspetto».¹⁹⁷

¹⁹⁶ L. Mumford, *La cultura della città*, a cura di M. Rosso e P. Scrivano, Edizioni di Comunità, Torino, 1990

¹⁹⁷ M. Heidegger, *Saggi e discorsi*, a cura di G. Vattimo, Mursia, Milano, 1991 (ed. or. 1954), pp 101-108

Questo abitare, però, non è compatto e non esprime la cura in maniera indifferenziata rispetto al mondo: piuttosto l'abitare è articolato secondo una pluralità di direzioni relative alla terra, al cielo, ai divini e agli uomini.

Una prima considerazione conclusiva può portarci ad affermare che una sostenibilità urbana va basata su programmi complessi e stabili per poter essere attuata senza andare a scapito di nessuna delle componenti della sostenibilità stessa.

Probabilmente siamo in presenza di una condizione necessaria ma non sufficiente.

Guardando tutte le rassegne che qui sono state prese in esame, i processi sono sempre racchiusi in iniziative straordinarie che ovviamente hanno un termine e nonostante siano previste una serie di *exit strategies* dei programmi, è lecito il dubbio che qualcosa non possa andare avanti come preventivato, negli anni successivi al termine degli interventi.

Si sono definite di successo le esperienze tedesche o inglesi perché nascono, come si è detto, in contesti culturalmente più preparati, rispetto al caso lombardo.

Forse, però, sono necessari alcuni elementi in più poiché i progetti di sostenibilità divengano sostenibili anche temporalmente:

- rendendo stabili e duraturi i processi e le politiche per la residenza, il recupero e la tutela dell'ambiente urbano;
- stabilizzando i cambiamenti in corso nei sistemi amministrativi locali, per allargare i processi partecipativi, si pensi al quartiere Sanpolino dove il cambio di amministrazione ha significato un senso di abbandono per molti residenti, ed incoraggiare sperimentazioni ed innovazioni che vanno trasformate in pratica ordinaria;
- migliorando il rapporto di relazione tra le politiche top-down consolidate e le iniziative bottom up che consentono di rilevare direttamente sul campo, aspettative reali e bisogni (non solo degli abitanti, ma anche degli operatori del terzo settore).

Questi obiettivi devono diventare dei prerequisiti per la città che cerca la sostenibilità.

11.8. Tre questioni rilevanti. Una sostenibilità urbana per tutti

Tre questioni, in modo particolare, ci sembrano rilevanti per mettere in luce tutte le relazioni tra la sostenibilità e la rigenerazione urbana.

1. In primo luogo la consapevolezza che la povertà, il degrado sociale e il degrado fisico nelle aree urbane sono incompatibili con il concetto stesso di sviluppo sostenibile.

Quest'aspetto, più di altri, si ritrova nelle esperienze di ultima generazione, in cui il tentativo è di lasciare in eredità alle aree su cui si opera politiche di lungo periodo che siano in relazione anche con iniziative che si estendono a tutti i livelli per l'occupazione, la definizione di un minimo standard di qualità dell'ambiente urbano in una prospettiva ecologica.

2. La seconda questione che mi sembra rilevante riguarda il modo stesso di intendere una società sostenibile cui innanzi tutto serve un sistema formativo permanente orientato alla sostenibilità.

La prospettiva che va poi incoraggiata è quella di una combinazione ottima dei consumi privati e disponibilità di beni pubblici (anche comuni) di alta qualità integrandosi con processi strategici.

3. Il terzo aspetto è la crescente attenzione ai fenomeni di partecipazione, decisione e gestione necessari a una società sostenibile.

Da questo punto di vista la sostenibilità potrebbe essere definita come *un processo partecipativo permanente di gestione e mediazione tra necessità economiche, sociali e ambientali che scaturiscono da un cambiamento socio-economico ma che mettono alla prova i sistemi sociali ed ecologici da cui le comunità e le società dipendono.*

Lo sviluppo sostenibile richiede sempre una conoscenza legata all'azione: una visione consensuale e modificabile rispetto agli obiettivi che una comunità vuole raggiungere.

A livello gestionale ci pare possibile indicare alcune caratteristiche. Se la rigenerazione fisica delle aree viene realizzata, ma la politica della casa continua a

concentrare famiglie disagiate o nuclei familiari singoli o in un numero limitato di quartieri e incoraggia chi ne ha la possibilità a trasferirsi altrove, non esiste un principio urbano di sostenibilità.

Infatti, il racconto delle esperienze e situazioni urbane, a Coin Street come a San Polino, parla di popolazioni, pratiche, spazi della città contemporanea che tentano di comporsi entro le forme di urbanità più articolate incerte, ma che, soprattutto nel caso di Brescia, stentano a trovare soluzioni convincenti, generando anche conflitti ideologici.

Diventa necessario immaginare, così come veniva auspicato da alcune interviste effettuate, forme e modi di vivere l'urbanità che si risolvano in relazioni sociali e con il territorio più dinamiche e libere, caratterizzate da pratiche e pluriappartenenze degli individui a popolazioni e quindi a società e a territori.

Forme dell'abitare, dunque, radicate e aperte al contempo, quasi fosse una dialettica complessa, fondate sulla costruzione di relazioni – stabili ma non immutabili – dense ma non esclusive – con un territorio articolato in una varietà di situazioni.

Riconoscere questa pluralizzazione delle pratiche e della frammentazione degli spazi nella città contemporanea mette in discussione, di fatto, i nessi tra spazi, persone e pratiche; consente di riconoscere usi inconsueti, talvolta anche generativi, degli spazi urbani, crea le premesse per pensare in maniera meno vaga alle possibilità e ai modi per organizzare strategie molteplici e orientare alla ricomposizione delle forme urbane.

La molteplicità e la mutevolezza delle pratiche contemporanee, così come si è visto nei casi studio presentati, non consentono di dire con precisione e con sufficiente anticipo a chi servano e per quali scopi della vita in pubblico nella città contemporanea. La fluidità delle pratiche, infatti, si scontra con la materialità e l'inerzia al cambiamento della città. Assume, quindi, una rilevanza specifica la capacità dei diversi spazi di ospitare vari tipi di attività ed eventualmente di poter essere modificati a fronte dei cambiamenti e degli usi.

Restano sullo sfondo molte delle questioni legate al tema dell'epistemologia della molteplicità, del come, per esempio, si possano costruire sfondi di conoscenza e azioni utili ad accompagnare, sostenere percorsi volti alla gestione di spazi di coesistenza, capaci di sostenere apprendimenti di tipo trasformativi.

Esplorare i vari modi in cui in cui le conoscenze sono costituite sfida i progettisti e i sociologi ad abbandonare un atteggiamento impersonale, ad attraversare i confini.

Perdere questi mondi cognitivi individuali e collettivi, concettuali, strategici, esiti anche di negoziazioni e mediazioni plurime, invisibili, consapevoli e

inconsapevoli, significa appiattare ad uno spazio euclideo gli spazi della rappresentazione della produzione della città e ignorare quelli della generazione di pratiche immagini alternative, quelli cioè, per esempio, dell'apprendimento.

Riconoscere la compresenza di conoscenze e modi di conoscenze molteplici ha ripercussioni profonde sulla costruzione di sfondi e azioni volti a sostenere la coesistenza.

Riconoscere la ricchezza di un mondo eterogeneo, non solo prodotto dalla innovazioni intenzionali e inattese di piani, programmi e politiche top-down, ma anche dalle micropolitiche del divenire, significa riconoscere l'ineliminabile pluralità di prospettive contestabili presenti nella vita pubblica.

Ad essa si associa un'idea di fondo, di conoscenza e azioni come compresenza di questa diversità, utile a promuovere percorsi di azione comune.

E' forse questa una possibile interpretazione di un' epistemologia della complessità alla base di una nuova immaginazione della sostenibilità urbana: un'immaginazione che non guarda solo ai cammini che è stata in grado di e che ha potuto incontrare nella ricerca di inclusione, così articolati nel mondo, ma che si assume anche il compito e la responsabilità di costruirne nuovi, costruendo nuovi confini, spazi di azione, nuovi vincoli e possibilità.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (2005), *La natura nella città. Il sistema del verde urbano e perturbano*, Franco Angeli, 2005, Milano.
- Abbagnano N. (1993), *Storia della filosofia, vol. VI, La filosofia dei secoli XIX e XX. Dallo spiritualismo all'esistenzialismo*, TEA, Milano.
- Alberti M., Solera G., Tsetsi V. (1994), *La città sostenibile*, Franco Angeli, Milano.
- Allen G. (2005), "Architettura bioecologica: per una nuova era del costruire e dell'abitare" in AA.VV., *Ecologia e Architettura. Contributi alla riqualificazione dell'habitat*, a cura dell'Associazione Università Verde Bergamo, in collaborazione con A.N.A.B
- Amendola G. (1994), *Uomini e cose. I presupposti sociologici della progettazione architettonica*, Dedalo, Bari.
- Amendola G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza, Bari
- Amin A., Thrift N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Arendt H (2006), *Che cos'è la politica*, Einaudi, Torino
- Arnolfi S., Filpa A. (2000), "L'ambiente nel piano comunale. Guida all'eco-management nel PRG", *Il Sole 24 Ore*, Milano.
- Asher F. (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, Paris.
- Astengo G. (1966), *Enciclopedia Universale dell'Arte*, vol.XIV, Sansoni, Venezia.
- Augé M. (2009), *Dai non luoghi al non tempo*, Eleuthera, Milano, 2009
- Bagnasco A., F. Piselli, A. Pizzorno, C. Triglia (2001), *Il capitale sociale*, Il Mulino, Bologna.
- Banerjee T. (2001), "The Future of Public Space. Beyond Invented Street and Reinvented Places", in *Journal of American Planning Association*, 2001, 67.
- Baricco A., (2008), *I barbari. Saggio sulla mutazione*, Feltrinelli, Milano.
- Baudrillard J. (1992), *L'altro visto da sé*, Costa&Nolen, Genova.
- Bauman Z. (2005), *La società sotto assedio*, Laterza, Bari.
- Bazzini D., Puttilli M., (2008), *Il senso delle periferie*, Eleuthera, Milano.
- Beck U., Giddens A., Lasch S. (1999), *Modernizzazione riflessiva. Politica, tradizione ed estetica nell'ordine sociale della modernità*, Aterios, Trieste.
- Beck U. (2000), *I rischi della libertà. L'individuo nell'epoca della globalizzazione*, Il Mulino, Bologna.
- Beck U. (2003), *Un mondo a rischio*, Einaudi, Torino.
- Bergson H (2002), *L'evoluzione creatrice*, Raffaello Cortina, Milano, 2002 (ed. or. 1907)
- Bianchetti C., Bagnasco A. (1999), *Il mutamento del paesaggio urbano*, in *L'Indice*, XXI, 6.
- Bovone L., Lunghi C. (2009), (a cura di), *Consumi ai margini*, Donzelli, Roma.
- Brell, S. Morse (2008), *Sustainable indicators. Measuring the immeasurable*, Earthscan, London.
- Brown L. (2010), *Piano B 4.0. Mobilitarsi per salvare la civiltà*, Edizioni Ambiente, Milano.
- Brunet F (1969), *Les Villes Européennes, Rapport pour la Datar*, La Documentation Française.
- Camagni R. (2007), *Le potenzialità delle politiche urbane europee: dal Forum di Vienna (ottobre 1998) alla Carta di Lipsia*, in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento Politiche Comunitarie, European Spatial Planning, Roma, Poligrafica dello Stato.

- Camagni R., Crevoisier O., (2000), *Les milieux urbains: innovation, systems de production et aufrage*, EDES, Neuchatel.
- Castrignanò M. (2004), *Tra crisi ed evoluzione del legame sociale*, Franco Angeli, Milano.
- Cavarero A. (2001), "Il locale assoluto", in *Micromega*, n. 5.
- Cesareo V., Vaccarini I. (2006), *La libertà responsabile. Soggettività e mutamento sociale*, Vita e Pensiero, Milano.
- Cox K. R., Mair J. (1998), "Locally and community in the politics of local economic development", *Annals of American Geographers*, n. 78.
- Dal Lago A., P. Rovatti (1999), *Elogio del pudore. Per un pensiero debole*, Feltrinelli, Milano.
- Davico L. (2006), *Sviluppo sostenibile: le dimensioni sociali*, Carocci, Roma.
- Davis M. (1993), *La città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles*, Manifesto libri, Roma.
- De Carlo G. (2002), "Sulla progettazione partecipata", in AA.VV., *Avventure urbane. Progettare la città con gli abitanti*, Eleuthera, Milano.
- Deleuze G (2007), *Che cos'è un dispositivo?*, Cronopio, Napoli.
- Demeritt D. (2002), "What is the social construction of nature? A typology and sympathetic critique". *Progress in Human Geography*, v. 26, n. 6
- Di Biagi P. (2009), *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma.
- Donzelot J. (2006), *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieus*, Points, Paris.
- European Environment Agency, report 10/2006. *Urban sprawl in Europe The Ignored Challenge*, Copenhagen.
- Dresner S. (2002), *The principles of sustainability*, Earthscan
- Emery N. (2009), *Sostenibilità ed economia del progetto*, Il Meglio Possibile., Rivista online
- European Communities (1999), *The European Spatial Perspective (ESDD)*, Comments and recommendations from the European Consultative. Forum on the Environment and Sustainable Development.
- European Commission (2004), *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* Office for official publication of the European Communities.
- Fera G., *Urbanistica. Teoria e storia*, Gangemi editore, Roma
- Fishman R. (1977), *Urban utopias in the twentieth century: Ebenezer Hoard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, Restc Book, London.
- Foucault M., *Space, Knowledge and Power*, in Michel Foucault, *Dits et ecrites II*, 1976-1988, cit.p. 1095
- Freire P. (1997), *Educazione come pratica di libertà*, Mondatori, Milano.(ed. or. 1967)
- Freire P. (2000), *La pedagogia degli oppressi*, EGA Editore, Torino, 2000 (ed. or. 1971)
- Galimberti U (1998), *L'etica del viaggiatore*, in La Repubblica, 7 luglio.
- Galloni N (2002), *Mercato senza padroni. Condizioni per uno sviluppo socialmente sostenibile*, Ediesse, Roma
- Gambino R. (1997), *Conservare-innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, UTET, Roma
- Geddes P. (1970), *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano.
- Giddens A. (1990), *La costituzione della società*, Ed. di comunità, Milano
- Giddens A. (1994), *Le conseguenze della modernità*, Il Mulino, Bologna
- Girau L. (1988), *Il parco urbano e il parco naturale contemporaneo. L'insegnamento di Frederick Law Olmsted*. Cucc, Cagliari.

- Guiducci R., (1975), *La città dei cittadini: un'urbanistica per tutti*, Rizzoli, Milano.
- G., Varaldo L., Lazzeroni M. (2006), *La città nell'era della conoscenza e dell'innovazione*, Milano, Franco Angeli.
- Howard E., *Garden Cities of Tomorrow*, Swan, Sonnenschein and Company, London, 1902; trad. it.(1969), *La città giardino del futuro*, Il Saggiatore, Milano
- Indovina F. (2006), (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, Franco Angeli, Milano.
- Jacobs J. (1984), *The nature of economies*, New York, Randan House.
- Jacobs J. (2009), *Vita e morte nelle grandi città*, Einaudi, Torino (ed or. 1970)
- Jonas H. (1993), *Il principio di responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica*, (ed. or. 1979), a cura di P. Portinaio, Einaudi, Torino.
- Jones E (1993), *Metropoli*, Donzelli, Roma
- Hannerz U. (2001), *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Harvey D. (1989), *La crisi della modernità*, Net Edizioni.
- Healey P. (1992), *Rebulding the city: property-led urban regeneration*, Hardcover.
- Heidegger M. (1991), *Saggi e discorsi*, a cura di G. Vattimo, Mursia, Milano.(ed. or. 1954).
- Heidenreich M. (1998), "The changing system of European cities and regions", *European Planning Studies*, n.6
- Indovina F. (1992), (a cura di), *La città occasionale*, Franco Angeli, Milano.
- Indovina F. (2004), (a cura di), *Il territorio deviato*, Franco Angeli, Milano.
- Inghilleri P (2003), *La buona vita. Per l'uso creativo degli oggetti nella società dell'abbondanza*, Guerini e Associati, Milano.
- Kemmis S. (1982), *The action research planner*, New York, Deaking University Press.
- Knack R. E. (2000), "Stock Plans", in *Journal of American Planning Association*, 2000.
- Konstan D. (2007), *Lucrezio e la psicologia epicurea*, Vita e Pensiero, Milano.
- Kox A (2003), "The local and the global in the new urban politics. A critical view", *Environmental and Planning D: Society and Space*, v. 11
- Landry C. (2006), *The creative city. A toolkit for urban innovators*, Comedia, Earthscan, London.
- Lehtonen M.(2007), "Mainstreaming sustainable development in OECD, Through indicators and peer reviews", in *Sustainable Development*, 16.
- Lynch K (1995), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia (ed.or. 1960)
- Lynch K. (1990), *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etas Libri, Milano.
- Loudon J. C. (2000), "Hints for Breathing Places for Metropolis, and for Country Towns and Villages on fixed Principles", in *Gardener's Magazines*, vol. V, 1829
- Low A., Il pensiero creativo, in *Elites* 4/2004
- Magatti M. (2007), *La città abbandonata*, Il Mulino, Bologna.
- Magnaghi A. (1992) *Per una trasformazione ecologica degli insediamenti*, Franco Angeli, Milano.
- Magnaghi A. (2001), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Mayer M. (2004), "Post-Fordist city politics" in A.Amin (ed.), *Post-fordism. A Reader*, Blackwell Cambridge.
- Manfredi N., Cardarelli U. (1985), *L'ecosistema urbano*, Edizioni Dedalo, Bari.
- Mazza L. (2007), "Garden Cities of Tomorrow, 1902. Una lettura tecnica", in *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma.
- Mazzette A. (2006), *L'urbanità delle donne*, Franco Angeli, Milano.
- Mazzette A., SgROI E (2007), *La metropoli consumata. Antropologie, architetture, politiche, cittadinanze*, Franco Angeli, Milano.

- Merleu-Ponty M. (2005), *Fenomenologia della percezione*, Bompiani, Milano.(ed. or. 1945).
- Merton R., Barber G. (2002), *Viaggi e avventure nella serendipity*, Il Mulino, Bologna.
- Melucci A. (1994), *Creatività, miti, discorsi e processi*, Feltrinelli, Milano
- Monceri F. (2004), “Il pensiero dissonante. Sulla creatività del filosofo”, in *Elites* 4
- Montuori A. (2002), “La complessità della creatività e la creatività della complessità”, in *Social Science, Art and creativity, Human relations*, 56 (2).
- Montuori A. (2002), “Ricareare la creatività”, in *Elites* n. 4.
- Morin E. (1993), *Introduzione al pensiero complesso*, Sperling e Kupfer, Milano.
- Mumford L. (1990), *La cultura della città*, a cura di Rosso M. e Scrivano P., Edizioni di Comunità, Torino.
- Nancy J.C. (2002), *La città lontana*, Ombre Corte, Verona.
- Nello O. (2002), *Ciutat de Ciutats. Reflexion sobre el procés d’urbanitzacio a Catalunya*, Empories, Barcelona
- Olmsted F., Vaux C., *Eighth Annual Report of the Commissioners of Prospect Park*, Brooklyn, Brooklyn (New York) January 1868, pag. 192, cit. in Christian Zapatka (1987), “I parkways americani: origine ed evoluzione della strada parco”, *Lotus International*, 56.
- Osti G. (2006), *Nuovi asceti. Consumatori, imprese e istituzioni di fronte alla crisi ambientale*, Il Mulino, Bologna
- Owen H. (2008), *Wave Rider. Leadership for High Performance in a Self-Organizing World*, Paperback.
- Pagliacci F., “L’Europa delle città: uno sviluppo sostenibile ma non per tutti”, in *Ticonzero, Knowledge and ideas for emerging leaders*, n. 90/2008.
- Peck J., Tickell A. (2001), “Neoliberalizing space”, in *Antipode*, v.34, n.3.
- Raymond L. (1998), *La città sostenibile: partecipazione, luogo, comunità*, Eleuthera, Milano
- Rossi U., Vanolo A. (2010), *Geografia della politica urbana*, Laterza, Bari.
- Rovatti P.A. (1998), *Il paiolo bucato*, Raffaello Cortina, Milano
- Salomone M., “L’impegno di comunicare. Scienza, società e partecipazione nel pensiero di Aurelio Peccei”, in A. Castagnoli, (a cura di), *Tra etica, economia e ambiente, Aurelio Peccei un protagonista del Novecento*, Edizioni Ambiente, Milano
- Salzano E. (2009), *La città bene comune*, Baresi, Bologna.
- Sassen S. (2003), *Le città nell’economia globale*, Il Mulino, Bologna
- Scandurra E. (2005), *Città morenti e città viventi*, Meltemi, Roma.
- Scandurra E. (2007), *Un paese ci vuole. Ripartire dai luoghi*. Città Aperta, Roma.
- Sebastiani C. (2007), *La politica delle città*, Il Mulino, Bologna.
- Sen A. (2004), *Lo sviluppo è libertà. Perché non c’è crescita senza democrazia*, Mondadori, Milano.
- Sennet R. (1993), *The fall of public man*, Paperback, London
- Sennet R. (2006), *La cultura del nuovo capitalismo*, Il Mulino, Bologna.
- Setter R. (1979), “Complessità e metropoli: ipotesi di una tecnologia sociale”, in *Sociologia urbana e rurale*, n.1
- Sioli M. (2003), *Metropoli e natura sulle frontiere americane*, Franco Angeli, Milano.
- Taylor P. e Hoyler M. (2002), “The Spatial Order of the European Cities under Conditions of Contemporary Globalization”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol.91, n.2.
- Tedeschi M., Rocchi N. (2007), *San Polino e Violino. Un’idea di città. L’edilizia residenziale pubblica a Brescia*, Grafo editore, Brescia.

- Tiezzi E., Pulselli R. (2009), *Città fuori dal caos. La sostenibilità dei sistemi urbani*, Donzelli, Roma.
- Touraine A. (1973), *Production de la société*, Ed. du Seuil, Paris
- Vattimo G., Rovatti P. (1993), *Il pensiero debole*, Feltrinelli, Milano.
- Von Uexkull J. (1947), *L'immortale spirito della natura*, trad.it. A.M. Cottrau, Laterza, Bari
- Ward B., Dubos M (1972), *Una sola terra*, Mondadori, Milano
- Wirth L. (1998), *L'urbanesimo come modo di vita*, Armando editore, Roma.
- WWF International (2006), *Living Planet Report*, Edizioni Ambiente, Milano
- Zizek S. (2002), *The Parallax View*, MIT Press, Cambridge, (Ma)