

Il futuro della Città

Nicolò Savarese





Prevedere l'evoluzione degli insediamenti umani

I processi di inurbamento non sono solo il portato storico conseguente alla prima rivoluzione industriale e all'affermarsi del modo di produzione capitalistico, ma un fenomeno ormai costante e ineluttabile nell'evoluzione dei modelli insediativi e di vita dell'umanità.

Le stime delle Nazioni Unite ⁽¹⁾ circa il tasso di inurbamento della popolazione mondiale mostrano che nel 2050 esso raggiungerà mediamente il 68%, ma oltre l'80% nei paesi industrialmente più avanzati (Europa, Americhe, Cina) (**Figura 1**). Questa previsione impone il problema di come sarà o dovrebbe essere la "città del futuro". Fino alla fine del XIX secolo - da Platone a Leon Battista Alberti, da Thomas More agli utopisti sociali dell'Ottocento - il concetto di "città futura" era piuttosto formulato in termini di "città ideale".

Non esistendo tuttora una scienza della città, nel senso rigoroso del termine, non esistono neanche teorie circa la sua evoluzione, anche se esiste una corposa storiografia urbana. Sebbene sia possibile affrontare singoli settori in un'ottica sistemica, un approccio intersettoriale di tipo analitico è praticamente impossibile, in quanto i sistemi urbani sono forse i più complessi tra i "sistemi complessi" conosciuti. Ciò non impedisce, tuttavia, di avanzare ipotesi, più o meno fondate, sul futuro delle città, tenendo conto dell'efficacia dei sistemi di pianificazione bene o male in atto. Parlare di futuro significa fare previsioni sul futuro e quindi confrontare, integrare e rendere tra loro coerenti le previsioni di quasi tutte le discipline che si occupano - direttamente o indirettamente - degli insediamenti umani sul territorio. ⁽²⁾

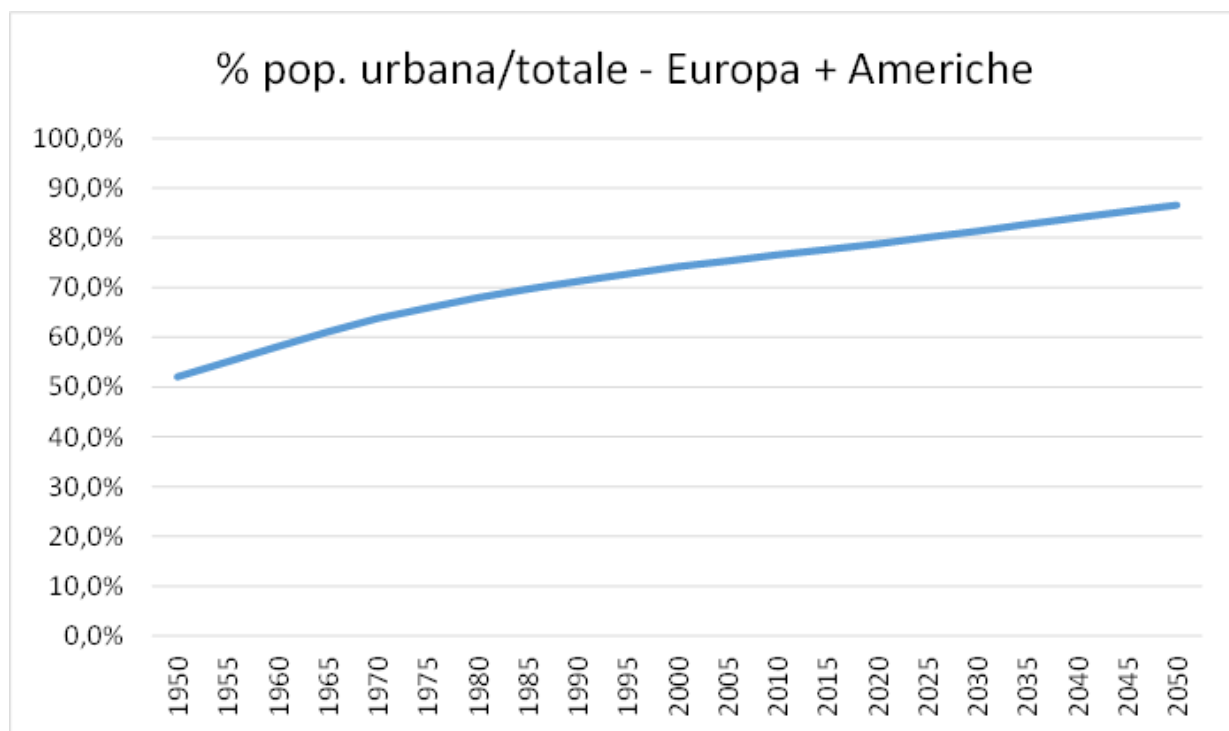


Figura 1. Tasso di inurbamento della popolazione mondiale nel 2050.



Per chiarirsi meglio su questo punto, occorre innanzi tutto definire il quadro metodologico entro cui qualsiasi previsione può essere effettuata, pena la sua totale inconsistenza e inutilità. Poiché la semplice estrapolazione dei dati attuali può al massimo servire ad una analisi di base, il problema principale consiste nella costruzione di scenari sui quali effettuare una valutazione e – ove le previsioni servano a determinare delle linee d'azione - la scelta delle strategie più adeguate. Possiamo al riguardo individuare le sei fasi principali di un processo pianificatorio:

- a)** analisi dei dati, identificazione dei problemi strategici, delle forze trainanti o *driver* dei cambiamenti e delle variabili in gioco;
- b)** analisi dei *trend* relativi alle variabili precedentemente identificate e messa a fuoco degli obiettivi generali probabili, auspicabili o anche solo possibili;
- c)** costruzione di scenari alternativi, stimandone al contempo gli impatti e il livello d'incertezza o di rischio;
- d)** valutazione degli scenari dal punto di vista dei vari possibili destinatari;
- e)** messa a punto di piani strategici e di politiche coerenti, valutandone la fattibilità economica, finanziaria e organizzativa, nonché la flessibilità e adattività rispetto al mutare delle condizioni future;
- f)** monitoraggio permanente degli esiti delle strategie e delle politiche adottate.

L'operazione di *visioning*, di cui al punto **b)**, riveste un'importanza cruciale, in quanto non è affatto neutra e coinvolge, già a questo sta-

stadio, le forze sociali, economiche e politiche presenti nell'arena urbana.

La *vision* è propedeutica alla definizione degli scenari e ne costituisce la base e la ragion d'essere. La costruzione degli scenari, di cui al punto **c)**, è quella più delicata e deve essere in grado di prospettare i vari approcci possibili all'evoluzione dei contesti urbani, tra cui, ad esempio: gli scenari di maggior successo dal punto di vista ideologico o politico; quelli potenzialmente catastrofici; quelli più convenzionali e di più agevole fattibilità; quelli più utopici ma altamente auspicati o auspicabili; e così via. Spesso lo scenario, che poi guiderà strategie e politiche d'intervento, scaturisce dall'integrazione di approcci e visioni multiple.

Per quanto riguarda il punto **e)**, la pianificazione urbana e territoriale va orientandosi sempre più verso piani concepiti in senso strategico e sempre meno normativistico. Ciò significa fissare le linee direttrici della *governance* urbano-territoriale, rinviando la definizione degli assetti urbanistici e normativi di natura conformativa alla fase attuativa, concepita in termini di "progetti integrati". Ciò comporta spesso una radicale ristrutturazione della pubblica amministrazione – quantomeno a livello locale non più organizzata settorialmente per *lines* autonome e scarsamente intercomunicanti, ma per staff interdisciplinari, a seconda delle competenze coinvolte in uno stesso progetto. Preliminare, rispetto a qualsiasi approccio pianificatorio, è tuttavia l'identificazione e l'analisi dei principali *driver* dei cambiamenti in atto; solo così è possibile il confronto e la valutazione dei modelli e delle forme urbane possibili e auspicabili per il futuro delle città.



I driver del cambiamento

I principali fattori di crisi delle attuali aree urbane e metropolitane in tutto il mondo sono così riassumibili:

- una sostanziale discrasia tra la velocità – molta rapida - di modificazione dei flussi (di energia, informazione, materiali, rifiuti, risorse idriche, ecc.) e quella – molto lenta – di adattamento della forma e delle infrastrutture urbane;
- una scarsa integrazione tra i sistemi erogatori di servizi ecosistemici, anche a causa di una loro crescente privatizzazione e deregolamentazione;
- una tendenza crescente alla diffusione territoriale degli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi;
- sostanziali modificazioni nella struttura demografica della popolazione (invecchiamento, riduzione dimensionale dei nuclei familiari, flessibilità occupazionale, ecc.);
- terziarizzazione delle attività produttive con conseguenti fenomeni di de-industrializzazione e dismissione di vaste aree urbane;
- un sempre più accentuato disaccoppiamento casa/lavoro/servizi con conseguente crescita della motorizzazione privata e della congestione del traffico.

La formulazione di ipotesi sul futuro della città si basa sull'identificazione di obiettivi generali e specifici che si ritengono probabili/ possibili/ desiderabili per contrastare i problemi ora indicati e che possono essere descritti anche come fattori di cambiamento (driver) dello stato attuale in senso migliorativo. I fattori di potenziale impatto sulle condizioni materiali e immateriali di vita delle persone - e quindi sulla struttura degli insediamenti umani - sono innu-

merevoli; è però possibile operarne una progressiva scrematura in base alla numerosità delle interazioni positive che ciascuno di essi manifesta in una mappa delle reciproche interdipendenze, come quella riportata in **figura 2**.

Questa operazione ci consente di portare in evidenza tre grandi obiettivi generali da perseguire per una riqualificazione degli ecosistemi urbani:

- 1)** valorizzazione identitaria dei luoghi e coinvolgimento delle comunità locali nella loro trasformazione;
- 2)** ristrutturazione dello spazio pubblico, inteso come sottocategoria di beni comuni, e ripensamento radicale dei sistemi di mobilità sia pubblica che privata;
- 3)** adozione di nuove procedure di programmazione degli interventi pubblici, con particolare attenzione all'impatto spaziale delle varie politiche d'intervento.

Quasi tutti gli analisti – e non solo gli urbanisti – ritengono infatti che lo spazio pubblico sia destinato sempre più a svolgere un ruolo determinante e vada perciò totalmente ripensato e riorganizzato in chiave sistemica. Le motivazioni che supportano tale convinzione sono molteplici e fanno riferimento agli obiettivi generali prima evidenziati.

In primo luogo, la questione "identità" è ormai trasmigrata dagli studi antropologici e sociologici a quelli urbanologici e c'è, a mio parere, una ragione specifica in tutto ciò: la decomposizione delle grandi città e delle aree metropolitane in un arcipelago di comunità e relative parti che non si relazionano e non si parlano più tra loro. Lo spazio pubblico gioca perciò un ruolo fondamentale, perché è all'in-



terno di questo spazio che si manifestano legami interpersonali, relazioni sociali, comunanze etniche, nuovi riti collettivi, modalità innovative di partecipazione alla vita pubblica. Di conseguenza, qualunque operazione di trasformazione dello spazio pubblico non può che partire dall'identità dei

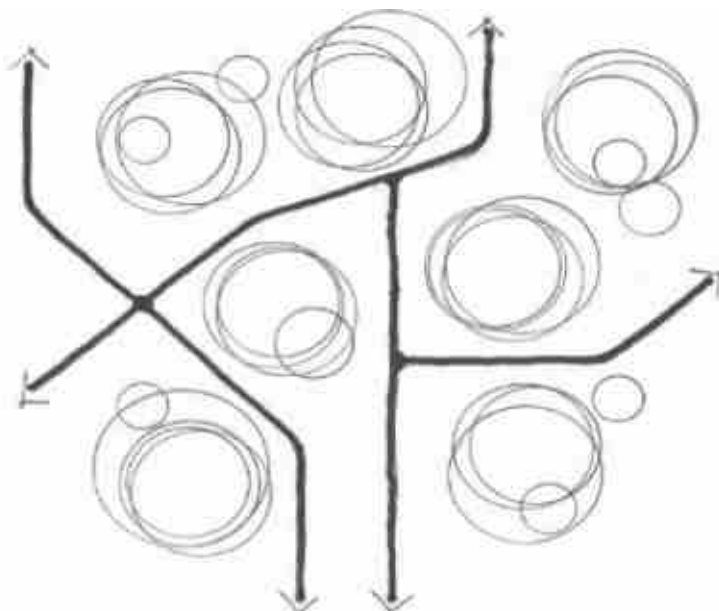
luoghi ovvero dal senso che lo spazio di relazione ha per coloro che lo abitano. Inoltre s'è capito che nessun processo di trasformazione urbana può essere portato a termine con successo senza un coinvolgimento diretto dei residenti nella progettazione dello spazio pubblico di loro pertinenza.

A	A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	A.6	A.7	S	S.8	S.9	S.10	S.11	E	E.12	E.13	E.14	E.15	E.16	U	U.17	U.18	U.19	U.20	U.21	U.22	U.23	G	G.24	G.25	G.26	G.27	G.28	G.29	G.30	92			
A.1	1																																			8		
A.2		1																																			13	
A.3			1																																		21	
A.4				1																																	10	
A.5					1																																21	
A.6						1																															11	
A.7							1																														8	
S								1																													54	
S.8									1																												9	
S.9										1																											13	
S.10											1																										11	
S.11												1																									21	
E													1																								100	
E.12														1																							23	
E.13															1																						17	
E.14																1																					17	
E.15																	1																				21	
E.16																		1																			22	
U																			1																		129	
U.17																				1																	14	
U.18																					1																	19
U.19																						1																17
U.20																							1															22
U.21																								1														18
U.22																										1												16
U.23																																						23
G																																					111	
G.24																																						23
G.25																																						20
G.26																																						16
G.27																																						15
G.28																																						22
G.29																																						13
G.30																																						2
TOT	8	13	21	10	21	11	8	9	13	11	21	23	17	17	21	22	14	19	17	22	18	16	23	23	20	16	15	22	13	2	TOT							

Figura 2. La matrice dei fattori di cambiamento nello spazio urbano.

Una seconda ragione sta nella crisi della mobilità urbana, non più sostenibile e non più sanabile con rimedi vagamente ecologici o puramente tecnologici, neppure se smart, in quanto è qui in gioco il concetto stesso di mobilità, non più fondabile sul principio univoco della minimizzazione del rapporto tempo/spazio negli spostamenti individuali, ma su un mix integrato di criteri riguardanti la sicurezza, il benessere, la salute, l'accessibilità

e l'inclusione per tutti coloro che usano lo spazio pubblico. Le misure che vengono invece adottate nel settore del trasporto urbano non vanno sempre in questa direzione; basti pensare all'incentivazione delle auto elettriche o ibride che, oltre al grande consumo di metalli rari e al problema dello smaltimento delle batterie, possono solo ridurre le emissioni nocive soltanto del 50% (nel migliore dei casi).



controllo quali-quantitativo degli standard urbanistici. Da tutto ciò consegue l'esigenza di un assetto urbanistico e trasportistico radicalmente differente dal modello attuale, limitando e concentrando il traffico veloce su una griglia stradale a maglie larghe e ridisegnando il sistema degli spazi pubblici interno alle maglie (isole ambientali).

La creazione di una efficiente rete di nodi di scambio modale (tra privato e pubblico, tra bici e altri mezzi) ottimizzerebbe, inoltre, l'uso stesso della rete. **(3)**

Nei migliori casi sinora realizzati non solo vengono ad invertirsi i diritti di precedenza (pedoni, bici, trasporto pubblico, veicoli privati), grazie ad una riduzione drastica della velocità consentita, ma tutto il disegno dello spazio pubblico – dalle pavimentazioni al verde, dalla segnaletica agli arredi – viene ripensato in una logica globale di inclusione, condivisione d'uso, sicurezza.

L'attuazione di un modello di questo tipo non dipende solo dalla capacità di ridisegnare l'assetto urbano nel suo complesso e nelle singole sue parti; la modifica dei comportamenti individuali, il rafforzamento dei partenariati locali e il coinvolgimento diretto dei cittadini ne sono condizioni imprescindibili.

Ben diversi sarebbero invece gli effetti di una forte incentivazione del trasporto pubblico locale a trazione elettrica, che potrebbe ridurre il trasporto privato – e quindi il parco auto in circolazione – del 75%. Una terza ragione riguarda il governo del territorio e i rapporti intercorrenti tra pubblico e privato. La pianificazione del sistema dello spazio pubblico costituisce il principale strumento che le amministrazioni pubbliche hanno per esercitare la *governance* dei processi di trasformazione urbana, anche rispetto agli investimenti immobiliari privati, attraverso il





Modelli e forme urbane

Le problematiche sin qui discusse hanno stimolato architetti e urbanisti a formulare modelli più o meno innovativi di trasformazione degli insediamenti urbani e metropolitani. Nonostante la grande variabilità delle proposte credo sia possibile considerare quattro grandi categorie o modelli futuribili di assetto urbanistico: (1) città compatta; (2) città diffusa; (3) città in rete; (4) città arcipelago.

- Non mi soffermo più di tanto sui primi due - <città compatta> e della <città diffusa> - in quanto trattasi di due modelli già ora compresenti nelle megalopoli ai due estremi dello sviluppo: il *central business district*, da una parte, e lo *sprawl* delle periferie suburbane, dall'altra.

Queste ultime, in particolare, finiscono per incidere sulla vita delle persone e sull'aspetto fisico delle città: dalle sterminate estensioni di casette unifamiliari con giardinetto dei suburbi nordamericani alle indefinite baraccopoli sudamericane o asiatiche o africane . (4)

Molto più interessanti sono gli altri due modelli - <città in rete> e < città arcipelago> - caratterizzati dal passaggio da una struttura dell'insediamento urbano e territoriale più o meno rigidamente gerarchica ad una struttura reticolare e policentrica, come mostrato in **figura 3**.

Le <reti di città> rappresentano un modello evolutivo innovativo, sebbene ancora embrionale. Se analizziamo una qualsiasi area extra-urbana, possiamo constatare che nella maggior parte dei casi i piccoli/medi centri ad essa appartenenti



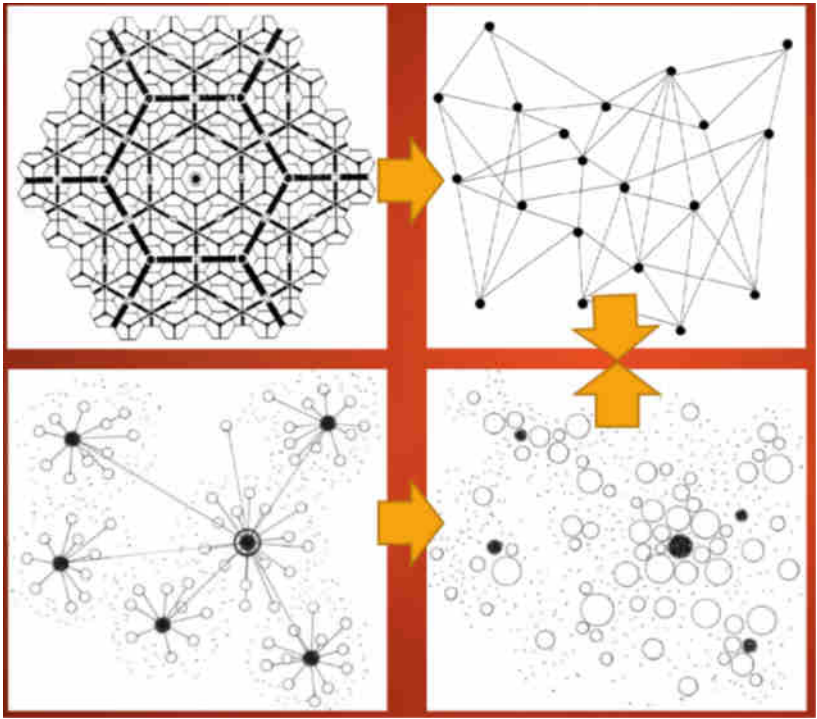


Figura 3. Struttura reticolare e policentrica.

sono sostanzialmente equipollenti e non presentano alcuna particolare forma di specializzazione funzionale o produttiva; anzi evidenziano una notevole omogeneità di risorse e funzioni possedute, con un conseguente basso livello dei servizi offerti alla comunità.

Come dirò meglio in seguito, si tratta di una legge economica elementare, specie se applicata all'erogazione di servizi, in base alla quale il rango o livello delle prestazioni offerte è legato all'ampiezza del bacino d'utenza. L'obiettivo ottimale sarebbe allora quello di fare sistema, tendendo alla specializzazione di ciascun comune dell'area in una determinata tipologia di servizi.

E' questo il criterio base su cui si costruisce una rete urbana diffusa ma integrata orizzontalmente, cui è possibile sovrapporre reti urbane, nazionali o anche internazionali, integrate verticalmente, ovvero basate su determinate specializzazioni produttive di nicchia. Trattasi, in sintesi, di un nuovo modello di riassetto e di *governance* del territorio, in cui è la dimensione demo-

grafica complessiva della rete a determinare la massa critica o il valore di soglia per l'insediamento delle funzioni di servizio più rare e qualificate.

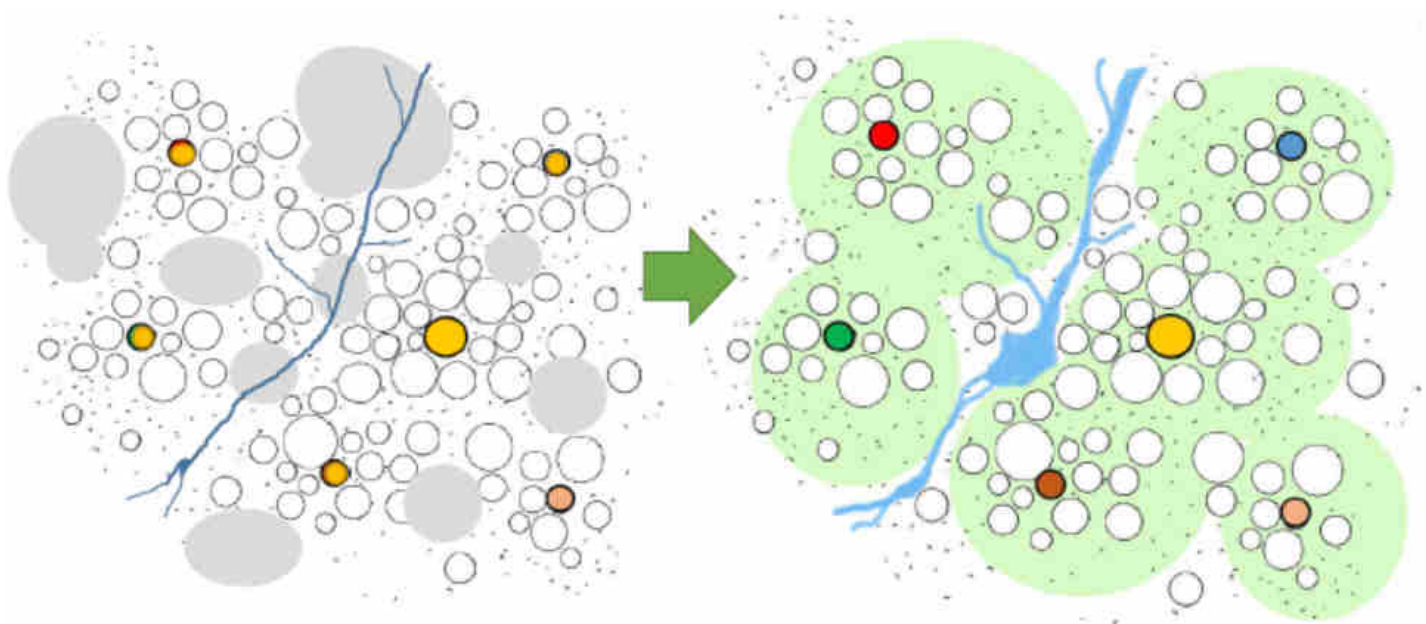
Il modello <città arcipelago> nasce da una logica inversa ma simile: per disaggregazione anziché per aggregazione. Nelle aree metropolitane di tutto il mondo, superate certe soglie dimensionali, tendono a verificarsi due fenomeni: (i) le loro parti componenti (quartieri o settori urbani) subiscono un processo di progressiva perdita di coesione; (ii) i diversi tipi di funzioni (residenziali, industriali, terziarie) si distribuiscono sul territorio in maniera apparentemente casuale, senza una precisa gerarchia, se non in base a logiche opportunistiche orientate dal mercato immobiliare.

Il modello insediativo che ne deriva, dal punto di vista morfologico, può essere definito "metropoli a bolle" o "arcipelago metropolitano" ⁽⁶⁾.

Non a caso gli unici poli aggreganti periferici, nelle grandi aree urbane e metropolitane, sono divenuti i megacentri commerciali, inglobando gran parte dei servizi culturali e per il tempo libero. Se questi processi fossero invece programmati e gestiti in funzione della qualità della vita urbana e dell'efficienza della sua organizzazione, sarebbe possibile conseguire diversi importanti risultati:



- decentramento delle funzioni terziarie e di servizio di rango elevato in maniera strategica, anche ai fini di una riqualificazione/rigenerazione delle aree periurbane, grazie all'attrazione di servizi complementari, caratterizzati in senso tipologico e prestazionale dalle funzioni di rango più elevato;
- attivazione di processi di densificazione a livello periurbano, liberando aree edificate e favorendo così l'ampliamento delle infrastrutture verdi e blu interstiziali;
- trasformazione progressiva delle aree residenziali in "isole ambientali" secondo i criteri precedentemente descritti circa la riorganizzazione e il ridisegno dello spazio pubblico.



E' qui opportuna una breve digressione sulle leggi che, in una economia di mercato, regolano il rapporto tra dimensione demografica di un centro urbano e sua dotazione in termini di servizi, ovvero tra localizzazione delle attività produttive e dimensione delle loro aree di mercato.

Le varie teorie sulla gerarchizzazione territoriale degli insediamenti umani possono essere interpretate sia come teorie di ottimizzazione dell'accesso, dal punto di vista della domanda, che come teorie di ottimizzazione dei costi di produzione e distribuzione di beni e servizi, dal punto di vi-

vista dell'offerta. In altri termini, per i consumatori di beni o utenti di servizi, più un bene/servizio è raro (e quindi più raramente acquisibile), maggiore è la distanza che essi saranno disponibili a percorrere. Ma anche dal punto di vista del produttore di beni o fornitore di servizi, le cose vanno nella stessa direzione: più un bene/servizio è raro e costoso (e quindi con minor numero di potenziali acquirenti), più dovrà ampliare la sua area di mercato se vuole intercettare un numero sufficiente di consumatori/utenti.

Il ragionamento ora fatto è molto semplicistico e prescinde da diversi altri fattori che incidono



sulla produzione o sul consumo (economie e diseconomie esterne, livelli di infrastrutturazione, disponibilità di materie prime, conflittualità della manodopera, tendenze del gusto e della moda, ecc.), ma risponde bene all'evidenza empirica dimostrata dalla gerarchizzazione dei mercati. Questo modello socio-economico ha condizionato in passato l'assetto delle città e dei territori, dando luogo a strutture insediative rigidamente gerarchiche. Il fatto in qualche modo sorprendente è che l'evoluzione, prima delineata, degli assetti urbano-territoriali non ha modificato la legge che, in un sistema reticolare e policentrico, regola i rapporti, non solo numerici, tra i centri di maggiore o minore importanza, nonostante la loro - apparentemente casuale - distribuzione sul territorio.⁽⁷⁾

Qualche riflessione conclusiva

Al di là dei modelli insediativi discussi è però opportuno riflettere su alcune delle parole d'ordine e delle politiche spesso pubblicizzate come panacee per la soluzione dei problemi che rischiano di affliggere il futuro delle città.

Politiche ecologiche.

Riguardo ai cambiamenti climatici in atto e ai suoi impatti più immediati, è indubbio che la componente antropica connessa all'emissione di gas serra sia un fattore rilevante, come ormai ampiamente dimostrato.

Le conseguenze più gravi sono rilevabili nel sempre più frequente manifestarsi di condizioni climatiche e meteorologiche estreme, con pesanti conseguenze negative (inondazioni, incendi, distruzione o grave dan-

neggiamento del patrimonio immobiliare e infrastrutturale, ecc.). Se poi questi fenomeni sono rafforzati da altri tipi d'azione (deforestazione, consumo di suolo, cattiva gestione delle acque superficiali, ecc.) i rischi sono destinati ad aumentare drammaticamente.

Tuttavia alcune considerazioni sembrano opportune. Le politiche mirate al potenziamento del sistema degli spazi pubblici rivolgono una particolare attenzione al sistema delle infrastrutture verdi e blu, le quali dovrebbero contribuire a: (i) ridurre e mitigare tutti i fattori di inquinamento; (ii) migliorare la qualità paesaggistica delle città; (iii) conservare livelli elevati di biodiversità; (iv) contrastare il consumo di suolo (v) incidere favorevolmente sulla salute fisica e mentale dei cittadini; (vi) accrescere la resilienza rispetto alle conseguenze del cambiamento climatico. Tuttavia, su alcuni degli aspetti ora citati frequenti sono gli equivoci e i fraintendimenti. L'aspetto paesaggistico, per esempio, viene spesso sopravvalutato da architetti e urbanisti. In realtà la valenza estetica del paesaggio non è che l'introiezione psicologica - peraltro storicamente variabile - di configurazioni spaziali tramandate, assimilate e associate a valori costitutivi della propria cultura o, al limite, percepiti come esotici⁽⁸⁾. Per contro si registra una sottovalutazione della funzione svolta dalle "reti ecologiche", trascurando uno degli aspetti fondamentali cui le reti idriche e vegetazionali assolvono: la preservazione della biodiversità ovvero il mantenimento della continuità tra ecosistemi urbani e reti ecologiche territoriali, più o meno naturali che esse siano, facendo delle infrastrutture verdi e blu i principali canali di reciproca integrazione.



Riguardo al consumo di suolo – pressoché inevitabile con i ritmi di inurbamento visti all’inizio va inoltre notato che da circa 12.000 anni a questa parte – un lasso di tempo infinitesimo rispetto alla durata delle ere geologiche e climatiche – l’agricoltura ha trasformato in maniera radicale gli assetti di interi e vastissimi ecosistemi in tutto il mondo e che, pur in questo ristrettissimo intervallo temporale, l’equilibrio degli ecosistemi interessati si è in qualche modo ristabilito; il che induce a pensare che gli ecosistemi abbiano una capacità adattativa molto superiore a quella che spesso viene loro attribuita, a condizione che la loro interazione sia preservata, come prima detto. Un altro aspetto correlato, da sottoporre ad una analisi critica più approfondita, è quello della resilienza come obiettivo strategico di tutte le politiche d’intervento. In realtà, sul concetto di <resilienza> - ovvero capacità degli ecosistemi urbani di assorbire gli impatti del cambiamento climatico adattandovisi e modificandosi - e sulle politiche ad esso ispirate, si può avanzare un altro tipo di perplessità, giacché la flessibilità degli ecosistemi urbani al mutare delle condizioni ambientali esterne non significa necessariamente conservazione o addirittura miglioramento delle condizioni di vita per tutti i suoi abitanti. Come in tutti i processi biologici di tipo adattivo ed evolutivo rispetto all’ambiente, la pressione selettiva esalta e premia la competitività, piuttosto che l’equità sociale e non a caso è sempre stata alla base di tutte le teorie economiche marginaliste di stampo liberista.

Politiche tecnologiche.

Se la promozione e lo sviluppo di tecnologie ambientalmente più sostenibili è comunque

altamente auspicabile, anche il concetto di *smartness*, riferito alle città, richiede qualche riflessione in più.

Nel rileggere buona parte delle analisi della prima metà del secolo scorso sulle previsioni circa i futuri o potenziali impatti socio-economici ed urbanistici della scienza dei calcolatori elettronici, della cibernetica e dell’informatica, ciò che sorprende è la fallacia – e in taluni casi l’ottusità – di quelle previsioni alla luce di quanto poi accaduto **(9) (10)**. Ancora peggio se si fa riferimento a internet, al web, alla telefonia cellulare e ai social network, anche quando tali applicazioni erano già state immesse nel mercato, salvo poi esaltarne le virtù salvifiche per la società e l’economia. Seri ripensamenti su alcuni preoccupanti aspetti (monopolizzazione dell’informazione, privacy e mercificazione dei dati personali, dis/post-informazione, ecc.) cominciano solo ora ad affacciarsi. La fantascienza, a dire il vero, era da tempo andata molto oltre e forse proprio questo fatto ha scoraggiato gli analisti professionali dal fare previsioni apparentemente troppo azzardate. Questa incapacità di fondo persiste tuttora, impedendo di esplorare visioni, quantomeno verosimili o possibili, di un futuro non troppo lontano.

In ragione di quanto ora detto, le problematiche concernenti l’innovazione tecnologica e la sua componente digitale sono generalmente analizzate e valutate in un’ottica eccessivamente ottimistica. Il concetto di <smart city> si basa essenzialmente sulla possibilità di monitorare in continuo le principali variabili che incidono sulla qualità dell’ambiente urbano e domestico, attraverso sistemi capillari di sensori, reti di fibre ottiche ad alta capacità, sistemi di Intelligenza Artificiale in grado di trattare quantità enormi

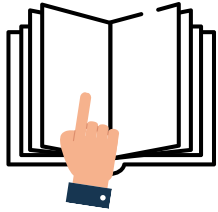


di dati in tempo reale (big data). La convinzione della maggior parte degli analisti - anche economisti - è che lo sviluppo delle nuove tecnologie sia in grado di trovare le soluzioni giuste per tutti i problemi, inclusi quelli ecologici prima evidenziati. In realtà questo tipo di diagnosi trascura alcuni aspetti sociali dei mutamenti in atto e di prospettiva, legati agli squilibri economici e reddituali, sociali e culturali o addirittura etnici, che si vanno viepiù accentuando a livello locale, regionale, nazionale e planetario, e che si riflettono pesantemente sulla conflittualità urbana in maniera talora latente, talora esplosiva. Se non v'è dubbio che le nuove tecnologie siano comunque necessarie e utili per mitigare gli effetti di molte delle criticità evidenziate, è altrettanto evidente che esse incidono molto limitatamente su questi ultimi fattori di crisi delle aree urbane e metropolitane.

In conclusione questo mi pare essere il punto fondamentale e decisivo rispetto a tutte le riflessioni sin qui condotte e alla valutazione dei modelli proponibili circa l'evoluzione futura di città e territori.

Adottare politiche astrattamente valide per la totalità di un'agglomerazione metropolitana, conduce spesso all'accentuazione degli squilibri e delle conflittualità latenti, generando effetti socialmente negativi, talvolta devastanti. L'approccio per arcipelaghi urbani e per reti territoriali rappresenta, a mio parere, l'unica risposta valida ai fenomeni di disgregazione in atto, conferendo nuova sostanza al concetto di <glocalismo>⁽¹¹⁾ e spostando il problema dell'unità ad un livello più alto, il tutto ispirato da pochi e semplici criteri generali:

- ricondurre il senso e la dimensione delle molteplici comunità urbane locali, presenti in un agglomerato metropolitano, al concetto classico di <polis>, strutturando e valutando tutte le politiche d'intervento a questa scala;
- favorire la riappropriazione degli spazi fisici di relazione e di vita da parte delle comunità locali, coinvolgendole attivamente nella progettazione, realizzazione e rigenerazione di quegli stessi spazi;
- ricercare l'unità delle diverse e frammentate componenti urbane e territoriali attraverso una loro interconnessione globale e assegnando ai processi educativi e formativi - compresa un'attenzione tutta particolare all'uso delle nuove tecnologie - un ruolo determinante nella costruzione di uno scenario di questo tipo.



Note & Riferimenti

1. UN Department of Economic and Social Affairs, 2018, World Urbanization Population: <https://population.un.org/wup/>
2. Una delle ricerche più recenti ed esaurienti di questi ultimi anni sul futuro delle città, è quella completata nel 2015 su mandato del governo britannico: UK Government, 2016, Future of Cities, www.gov.uk/government/collections/future-of-cities Un'altra ricerca recente è PLUREL nell'ambito del programma comunitario PEER - Partnership for European Environmental Research: www.peer.eu e www.plurel.net
3. Le tematiche riguardanti lo spazio pubblico sono oggetto di ampie e approfondite discussioni nell'ambito degli eventi organizzati e promossi dall'Associazione Biennale dello Spazio Pubblico: www.biennalespaziopubblico.it In particolare molti degli aspetti riguardanti la riorganizzazione della mobilità urbana sono stati oggetto di una proposta tecnica elaborata da: AIIT Lazio e INU Lazio, 2019, I PUMS e le isole ambientali
4. Della contrapposizione tra questi due modi di concepire le città ideali del futuro la Fantascienza ci ha dato una rappresentazione memorabile in The City and the Stars di Arthur C. Clarke (romanzo ispiratore della trilogia di Matrix)
5. Riferimenti analitici un po' più approfonditi in: Savarese N., 2014, Reti di città e modelli insediativi policentrici in Urbanistica Informazioni 452, INU Edizioni
6. Il termine "città arcipelago" è stato proposto da: Indovina F., 2009, Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano, Franco Angeli
7. Una delle caratteristiche dei modelli gerarchici è quella che in fisica viene definita come legge di "invarianza di scala", e cioè il fatto che essa sembra valere qualunque sia la scala a cui viene osservata la realtà. Sull'essenza della questione vedasi: Pareto W., 1920, Compendio di sociologia generale, Einaudi; Barabasi AL, 2002, Link, la scienza delle reti, Einaudi
8. Al riguardo credo che la lezione di Gilles Clément sia estremamente istruttiva: Clément G., 2014, Manifesto del terzo paesaggio, Quodlibet
9. Riferimenti analitici e bibliografici in: Fassio F., Nicolosi G., 2018, I visionari. Utopia digitale e fine del lavoro, Manifesto Libri
10. Bria F., Morozov E., 2018, Ripensare la smart city, Codice
11. Per una rielaborazione originale del concetto <glocal>: Bauman Z., 2005, Globalizzazione e glocalizzazione, Armando ed.