



ECOLOGIA E SISTEMI URBANI

INTRODUZIONE

NICOLÒ SAVARESE

È indubbio che le aree urbane e metropolitane siano al tempo stesso le maggiori cause e le maggiori vittime del cambiamento climatico in atto; e lo saranno sempre di più, tenuto conto del combinato disposto dei trend mondiali relativi alla crescita demografica e alla concentrazione urbana della popolazione. È quindi ovvio che i problemi di rigenerazione urbana siano al centro dell'attenzione da parte di urbanisti, economisti ed ecologisti, ma spesso contraddittoriamente per quanto riguarda le politiche statali e regionali d'intervento.

Cosa si sta proponendo e facendo, in tema di politiche generali e più specificamente urbane, per contrastare e lenire l'impatto dei cambiamenti climatici in atto?

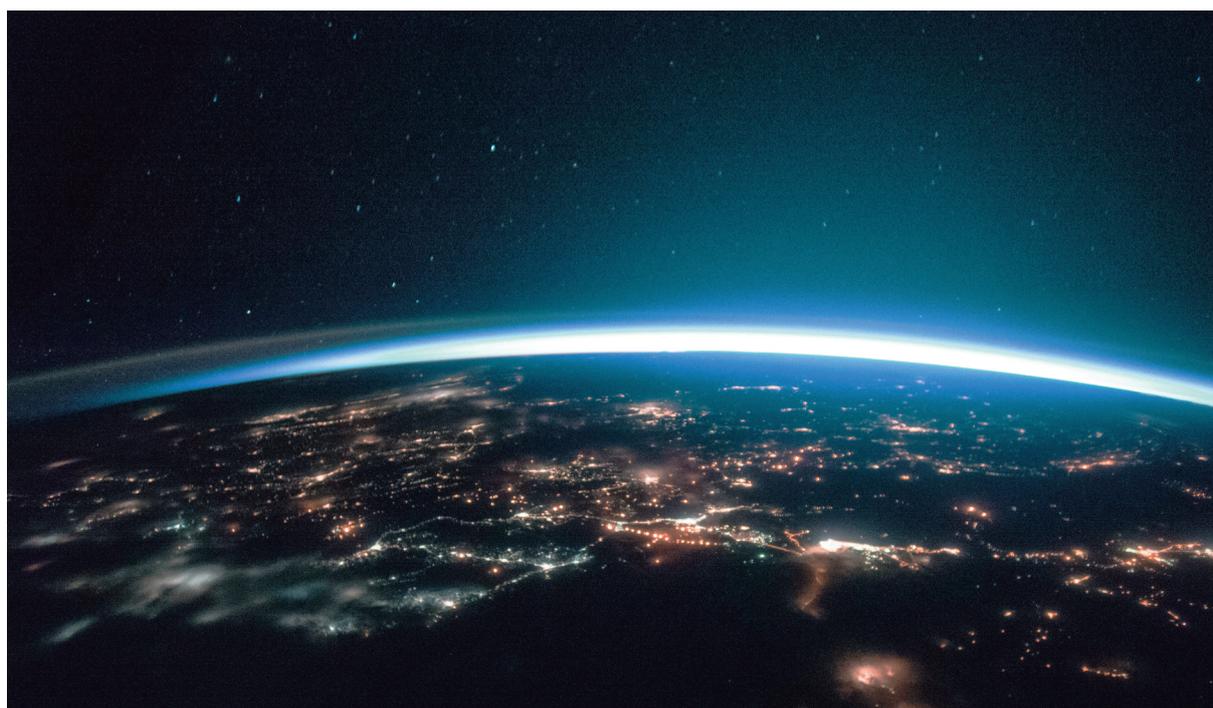
La riduzione progressiva della dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili è considerata la via strategica maestra per ridurre e bloccare i processi in corso. Vediamo tuttavia difficoltà nel perseguire radicalmente questa linea d'azione, sia per eventi più o meno contingenti che interessano i Paesi più ricchi

a seguito delle crisi politiche in corso, sia ancor più per problemi di equità internazionale che vedono i paesi più poveri reclamare non tanto politiche più o meno sostanziose di compensazione, quanto piuttosto tempi più lunghi, commisurati al raggiungimento di uno sviluppo economico comparabile con quello dei Paesi più ricchi. Senza contare gli opposti interessi dei principali paesi produttori ed esportatori di petrolio e gas.

La produzione di energia è tuttavia strettamente dipendente dai consumi energetici e questi – per i motivi inizialmente detti – sono ampiamente legati al funzionamento delle grandi aree urbane e metropolitane. Anche non tenendo conto del fatto che gran parte delle attività produttive è insediata in queste aree, tre sono i settori più incidenti sui consumi energetici urbani: (i) la mobilità, in relazione alle modalità prevalenti di spostamento delle persone e delle cose; (ii) la gestione delle funzioni residenziali e dei servizi pubblici in relazione alla richiesta di sempre più elevati standard prestazionali; (iii) la carenza, quantitativa e soprattutto qualitativa, delle infrastrutture verdi e blu, da cui dipende, in maniera rilevante, la qualità di vita delle comunità urbane e la resilienza degli ecosistemi urbani.

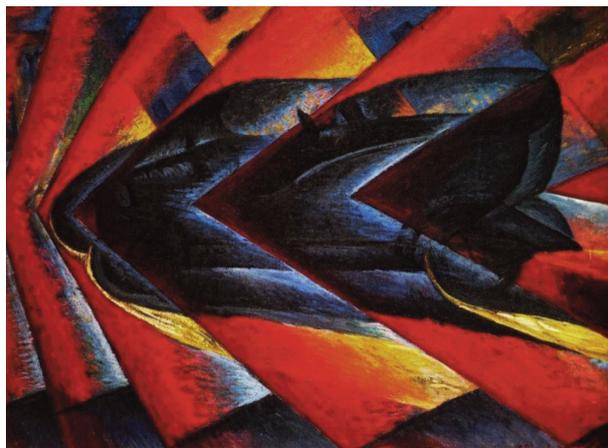
Come emerge anche dai contributi presenti in questo numero, per ciascuno di questi settori sono state avanzate proposte varie e interessanti: dalla conversione energetica dei sistemi di trasporto alla riorganizzazione delle infrastrutture urbane, allo scopo di incentivare modalità alternative di spostamento; dall'uso intensivo di tecnologie in grado di rendere le città più *smart* allo sviluppo di economie circolari in grado di minimizzare il consumo di materiali inquinanti; dalla ricerca su sistemi innovativi di neutralizzazione della CO₂ ad una maggiore educazione e consapevolezza ambientale; da un miglioramento e una maggiore integrazione dei servizi ecosistemici ad una maggiore partecipazione alle decisioni da prendere in sede di politiche e d'interventi.

LE CITTÀ OCCUPANO IL 3% DELLA SUPERFICIE TERRESTRE, MA CONSUMANO TRA IL 60 E L'80% DELL'ENERGIA GLOBALE E GENERANO IL 70% DELLE EMISSIONI DI CO₂.



In particolare, in questo numero della Rivista, le problematiche appena accennate vengono affrontate e discusse da tre punti di vista: quello dei trasporti e della mobilità, quello delle scienze del corpo e quello dell'urbanistica, incaricata di fornire risposte concrete a esigenze altamente diversificate.

I bisogni di mobilità urbana e le modalità con cui ciascuno li soddisfa ricoprono un ruolo fondamentale e decisivo. L'originalità del contributo di Filippi – a parte la ricchezza di documentazione quali-quantitativa – risiede nell'evidenza data ad alcuni aspetti ancestrali del comportamento umano, che hanno determinato in passato il successo dell'automobile come strumento privilegiato di mobilità: velocità, sedentarietà, prestigio sociale, protezione, libertà di movimento. Molto puntuale è anche la denuncia della sottovalutazione acritica dei problemi indotti dalla semplice sostituzione delle motorizzazioni legate all'uso di combustibili fossili con quelle ad energia elettrica, laddove si tenga conto dell'intero ciclo di produzione e di vita dei veicoli.



Ciò che emerge alla fine dalla complessa analisi di tutti i fattori incidenti sulla mobilità urbana è la necessità non di un *'ritorno alle origini'* ma di un *superamento* delle origini, ovvero di tutti quei condizionamenti biologici e sociali, abilmente sfruttati dalla produzione industriale e dal marketing, che hanno costruito, in un breve lasso di tempo, un modello universale e totalizzante di mobilità e di funzionamento degli insediamenti urbani e metropolitani.

Ecco allora che il contributo di Borgogni e il suo richiamo ad una scienza del corpo e della sua motilità appaiono particolarmente calzanti, al di là di ogni salvifica soluzione dei problemi urbanistici e trasportistici in chiave puramente tecnologica. *Città attive* è uno slogan efficace per indurci a ripensare le città in un'ottica totalmente differente ai fini del benessere dei corpi e delle menti dei loro abitanti.

Vi è motivo di avere seri dubbi che i cambiamenti climatici in atto siano ancora reversibili, ma di certo, qualunque sarà l'esito finale, ciò che è in discussione è una rivoluzione, più che un semplice miglioramento, dei nostri stili di vita. Questo approccio al problema mi è personalmente molto congeniale, perché ritengo che i nostri corpi e i loro modi di muoversi nello spazio della città costituiscano l'altro fondamentale sistema di espressione e comunicazione – oltre al linguaggio verbale – che gli umani hanno sempre utilizzato per relazionarsi tra loro.

Se la città viene riconsiderata da questi diversi punti di vista, allora diventa quasi inevitabile per un urbanista – e mi riferisco qui al contributo di Nonni – formulare criteri, modalità, politiche e soluzioni per

rendere lo spazio urbano adatto a soddisfare le molteplici esigenze venute in evidenza. In questo senso le tradizionali modalità di pianificazione urbanistica devono essere totalmente ripensate con l'obiettivo di creare ambienti e paesaggi urbani più belli e attrattivi. Vari strumenti – orti e frutteti urbani, giardini pensili, boschi verticali, arte di strada, ingressione urbana delle reti ecologiche – sono a portata di mano e implicano investimenti relativamente contenuti. Anche la componente edilizia delle città necessita di un ripensamento globale allo scopo di garantire flessibilità, integrazione e temporaneità d'uso. Più consistenti sono invece gli investimenti per modificare radicalmente i sistemi della mobilità, il potenziamento delle infrastrutture verdi e blu e la conseguente conformazione degli spazi d'uso collettivo. In tutto il mondo, tuttavia, gli esempi virtuosi non mancano, con effetti estremamente positivi, che fanno ben sperare nella possibilità di migliorare in maniera sensibile forma, funzioni e aspetto delle nostre città.

Infine, per concludere questa breve introduzione, qualche ulteriore riflessione di carattere più generale. Tutte le proposte e le politiche, appena accennate, hanno una duplice valenza: non solo quella, già detta, di ridurre i consumi energetici e l'immissione di gas serra in atmosfera, ma anche – e forse soprattutto – di accrescere la “resilienza” degli ecosistemi urbani. Tuttavia, sul concetto di ‘resilienza’ – ovvero la capacità degli ecosistemi urbani di assorbire gli impatti del cambiamento climatico adattandovisi e modificandosi – e sulle politiche ad esso ispirate, si può avanzare qualche 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.

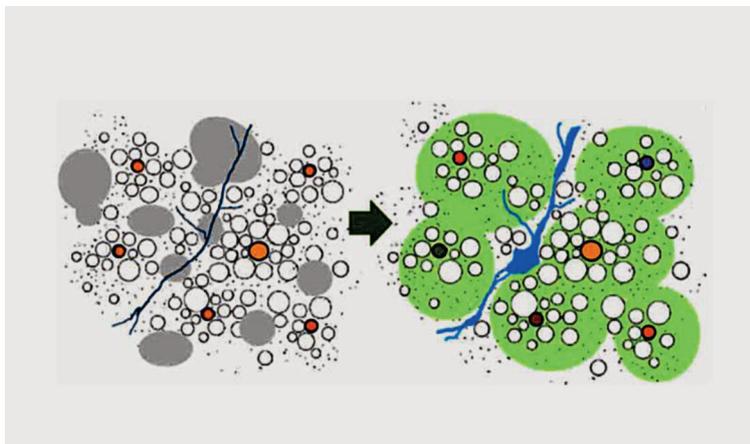
Ecco perché molte delle politiche che si stanno mettendo in atto, da una parte per ridurre i consumi energetici e dall'altra per aumentare la produzione di energie *carbon free*, rischiano di eludere alcune questioni di fondo, relativamente agli scenari futuri con cui dovremo confrontarci su tempi probabilmente molto più ravvicinati di quanto pensiamo.

Il fatto è che c'è la tendenza a trattare i problemi legati alla crisi climatica in termini ‘universalisti’, trascurando le enormi differenze tra paesi ricchi e paesi poveri o anche, a scala locale, tra cittadini ricchi e cittadini poveri, all'interno di quelle enormi agglomerazioni metropolitane in cui va progressivamente addensandosi la maggior parte del genere umano. Intendo dire che le politiche di cui si tratta in questo

C'È LA TENDENZA A TRATTARE I PROBLEMI LEGATI ALLA CRISI CLIMATICA IN TERMINI ‘UNIVERSALISTICI’, TRASCURANDO LE ENORMI DIFFERENZE TRA PAESI RICCHI E PAESI POVERI, E ANCHE, A SCALA LOCALE, TRA CITTADINI RICCHI E CITTADINI POVERI.



dossier, andrebbero differentemente pensate, calibrate e priorizzate in funzione di tali disparità economico-sociali e spesso anche etniche e antropologiche.



Gli insediamenti umani del XXI secolo sono ormai agglomerati di micro-città tra loro non-comunicanti, con esigenze assai differenti e spesso anche contrastanti. Giusto, dunque, il richiamo dei nostri tre autori a strategie e politiche d'intervento che pongano in primo piano la partecipazione attiva dei cittadini a tutti i livelli dei percorsi pianificatori, progettuali e attuativi di rigenerazione urbana.

