



Universidad de Valladolid

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA

TESIS DOCTORAL:

**RILEVANZA DEI SUPERLUOGHI NELL'INTERPRETAZIONE
DELL'URBANO: I CASI DI BERGAMO E VALLADOLID**

Presentada por Mario Paris para optar al grado de
doctor por la Universidad de Valladolid

Dirigida por:
Dr. Juan Luis de las Rivas Sanz

In copertina: Elaborazione
di M. Paris di uno schizzo di
J.L. de las Rivas (2013)

Dedico questa tesi a tutti quelli che mi hanno dato l'opportunità di studiare, lavorare e formarmi in un clima di serenità e fiducia, a chi mi ha pungolato e capito, a tutti quelli che mi hanno ascoltato supportato e, a volte, sopportato. Lo faccio sicuro che senza di tutti loro, questa ricerca non sarebbe potuta esistere

Le dedico esta tesis a todos aquellos que me han dado la oportunidad de estudiar, trabajar y formarme rodeado de serenidad y confianza, a quien me ha estimulado y se ha esforzado de entenderme y a todos aquellos que me han ayudado y, a veces, aguantado. Lo hago convencido que sin todos ellos esta investigación no hubiese tenido lugar

Il lavoro richiesto dall'elaborazione di una tesi di dottorato esige tra le altre cose, l'adozione di un metodo di lavoro che preveda un ragionamento ordinato e un certo rigore espositivo. Io ho potuto sviluppare queste capacità grazie a una beca FPI-UVa concessami dall'Universidad de Valladolid (R.R. 20/09/2010) che mi ha permesso di dedicare questi ultimi anni allo studio e allo sviluppo dei lavori di ricerca necessari alla redazione di questa tesi. Utilizzerò questo bagaglio di nuove conoscenze anche per esprimere gratitudine a tutti quelli che hanno contribuito alla redazione di questo lavoro, e lo farò a tre livelli.

Il primo, piú "istituzionale", per esprimere il mio grazie alle istituzioni ed ai professori che lungo tutto il mio percorso hanno contribuito alla mia formazione e mi hanno supportato con l'aiuto e la fiducia necessarie a formarmi e a costruire questa ricerca. In particolare non posso non citare la professoressa C. Morandi e tutti i componenti del laboratorio Urb&Com del Dastu del Politecnico di Milano: si tratta del primo luogo in cui ho preso contatto con la ricerca e dove le pazienti revisioni della Professoressa mi hanno convinto che questo lavoro può essere fatto solo con rigore e dedizione. Insieme a lei l'esempio e il confronto con A. Casella e G. Limonta mi sono stati di grande aiuto per capire come muovere i miei primi passi nel mondo della ricerca. La seconda istituzione che mi sento di ringraziare è l'*Instituto Universitario de Urbanística* dell'Universidad di Valladolid. Il luogo che ha rappresentato la mia casa negli ultimi cinque anni e un centro di ricerca nel quale mi sono state offerte grandi opportunità di apprendimento e di crescita sia professionale che personale. Il suo direttore A. Álvarez, e tutti i membri che lo compongono e sono passati in questi anni, (fra cui voglio citare M. Castrillo, F. Iglesias, M. Jiménez, J.L. Lalana, M. Martínez, E. Rodrigo, L. Santos e anche Victor, Carmen e Miguel) mi hanno aiutato e fatto sentire il sostegno e la vicinanza di un gruppo di persone che prova, anche con difficoltà, a percorrere insieme un cammino difficile –ma anche stimolante-. Insieme a loro ringrazio soprattutto J.L. de las Rivas, mentore e tutor, da lui ho imparato molto ed ho avuto o l'onore in questi anni collaborare con lui in lavori interessanti ed innovativi. Questa tesi non esisterebbe se lui non mi avesse ascoltato, suscitato nuovi dubbi se non mi offerto risposte e, soprattutto, non mi avesse dato ciò che in Italia non ho avuto: questa opportunità. Insieme a queste due istituzioni vorrei ricordare anche il *Centre for Advanced Spatial Analysis* del University College of London. Il mio breve soggiorno come visiting researcher, invitato da A. Hudson-Smith e finanziato dalla UVa con una "*ayuda para estancias breves en el desarrollo de tesis doctorales*" (R.R. 11/06/2012), mi ha permesso di prendere contatto con una serie di metodologie e tematiche che hanno ampliato ulteriormente il mio orizzonte nella disciplina, di affinare alcune tecniche utilizzate direttamente per l'elaborazione di questo lavoro.

Il secondo livello, che definirei "tecnico", riguarda le due persone (R. Facchi e D. De Luis de la Fuente) che si sono impegnate nella correzione ortografica dei testi di questa tesi e del suo riassunto. I loro commenti, sempre pertinenti, hanno permesso di costruire un elaborato sicuramente piú leggibile e chiaro. Insieme a loro mi sento di ringraziare F. Minelli, gestore del blog www.padaniaclassic.it che mi ha concesso di utilizzare alcune delle sue fotografie per illustrare le trasformazioni avvenute nel territorio lombardo in questi ultimi anni.

Il terzo e ultimo livello dei ringraziamenti riguarda tutti coloro i quali mi hanno aiutato e supportato in questi anni e che, dopo tanto tempo passato in Spagna, mi piace definire "*mi gente*". Insieme alla mia famiglia e a Paola, sono stati i veri depositari di tutte le frustrazioni e le gioie di questi anni. Dovrei citare anche tutti quelli che in questi anni hanno voluto o dovuto condividere con me parte di questo cammino ma sono così tanti nomi e così tante situazioni che sarebbe impossibile ricordarli tutti senza tralasciare qualcuno. A chiunque c'è stato, a chi mi ha aiutato, a chi mi è stato vicino e a chi ha condiviso questi anni con me, va il mio grazie piú sincero e sentito che spero li raggiunga sul mio lago, nella regione urbana lombarda, nell'area metropolitana in formazione di Valladolid, nella città mondiale di Londra o in qualsiasi posto del complesso mosaico territoriale essi siano.



Indice

Introduzione1

PARTE 1 Crisi del paradigma funzionalista e idea contemporanea di città

1. Dispersione della città contemporanea nel territorio: cronaca di una trasformazione.....19

1.A. La trasformazione della città e la sua dispersione nel territorio.....23

1.A.1. L'esplosione della città genera un habitat contemporaneo.....24
L'esplosione della città - Lo studio delle conurbazioni portoghesi - Quattro approcci - Uno sguardo paesaggistico - Abitare e l'abitare il territorio - L'habitat contemporaneo

1.A.2. La trasformazione dello spazio suburbano.....36
La fine del processo di urbanizzazione come concentrazione urbana - La crescita delle aree urbane - L'esempio delle città in Castilla y León - Studiare i caratteri delle aree urbane - Condizioni sociali - Cambiamenti economici - Il ruolo vertebratore delle infrastrutture - Le aree urbane come spazio della complessità

1.A.3. Crisi della differenza urbano-rurale.....60
Limiti di un approccio morfologico - La città senza confini di O. Nel-lo (1998) - La crisi della dicotomia urbano-rurale - La perdita di un capitale fisso sociale?

1.B. Dalla dualità città/campagna al mosaico territoriale.....77

1.B.1. Ibridazione del suburbio: il nuovo ruolo di un territorio urbano-rurale complesso.....77
Suburbanizzazione e periurbanizzazione (G. Dematteis) - Una nuova immagine del territorio urbano-rurale - Attivazione di uno spazio urbano-rurale complesso

1.B.2. La città-regione ed il mosaico territoriale.....	92
Un mosaico territoriale - Il ruolo del territorio: lo spazio come fattore attivo dello sviluppo locale - Uno spazio attivato: il risultato di un progetto? - Il mosaico della scala intermedia - Dimensione ecologica e paesaggistica del mosaico	
1.B.3. La città diffusa come post-suburbia.....	103
Dall'urbanizzazione diffusa alla città diffusa - Il contributo di f. Indovina (1990) - I caratteri della città diffusa - La post-suburbia - Critiche alla città diffusa come concetto interpretativo	
2. L'urbano contemporaneo e la metropolizzazione del territorio.....	125
2.A. L'urbano contemporaneo.....	127
2.A.1. Dalla riflessione sulla città a quella sull'urbano.....	130
La concezione di urbano per H. Lefebvre - L'urbano come spazio dell'accumulo - Una somma ed interazione di ambienti insediativi diversi - Il tentativo di comprensione di H. Capel - Due approcci allo studio dell'urbano - I caratteri dell'urbano	
2.A.2. Una questione di urbanità.....	161
La città come ambito di strutture, istituzioni e relazioni caratteristiche (L. Wirth) - L'urbanità come carattere - L'urbanità dell'urbano	
2.B. Fenomenologia del territorio metropolizzato.....	171
2.B.1. Lo studio di E.W. Soja sulla post-metropoli.....	175
La exopolis	
2.B.2. Il technoburb di R. Fishman.....	183
Una nuova condizione della periferia - I caratteri del technoburb - La struttura del technoburb	
2.B.3. La Edge-city di J. Garreau.....	191
Edge city: definire uno spazio urbano nuovo - Edge city: formazione e caratteri - Critiche al concetto di edge city	
2.B.4. la Metapolis di F. Ascher.....	201
Una figura post-moderna? - Il processo di metapolizzazione del territorio - La metapoli come spazio di combinazione	
2.C. La metropolizzazione del territorio.....	209
2.C.1. Il processo di metropolizzazione del territorio.....	210
Alcuni contributi importanti - I fattori che attivano la metropolizzazione	
2.C.2. La nuova struttura del territorio metropolizzato.....	228
Urban fringe: spazio di crescita e cambiamento - Superare le visioni convenzionali - Il paesaggio della (il)logica dell'accumulo - Uno spazio marcato da distretti - Un mosaico di immagini ed immaginari - Una nuova gerarchia: uno spazio multipolare	
CONCLUSIONE: Un territorio metropolizzato che convive con la città consolidata.....	241

PARTE 2 L'esempio della centralità e l'opportunità del concetto di Superluogo

3. La centralità nell'urbano.....	251
3.A. Il concetto di centro in urbanistica: una sovrapposizione di interpretazioni.....	253
3.A.1. Approccio economico all'analisi del centro.....	255
Vigenza del modello di W. Christaller - Una prova: dinamiche territoriali in Castilla y León a partire dal modello di W. Christaller - A. Losch e il calcolo del territorio complementare - Pregi e limiti della teoria classica delle località centrali - Analisi economica della struttura urbana (W. Alonso, 1964)	
3.A.2. La visione ecologica della Scuola di Chicago: il ruolo del centro nella struttura urbana.....	277
L'ecologia urbana della scuola di Chicago - La teoria concentrica di E.W. Burgess (1925) - La teoria settoriale di H. Hoyt (1939) - La teoria dei nuclei multipli - Il contributo della scuola di Chicago	
3.A.3. La prospettiva sociale sulla costruzione del centro come opera collettiva.....	287
L'analisi dell'area sociale del centro - L'analisi fisico-sociale di R.A. Murdie (1971) - Il centro come creazione sociale, alcune approssimazioni	
3.A.4. Eredità di queste visioni nella riflessione urbanistica.....	293
3.B. Il centro: definizione e proprietà.....	295
Caratteri geometrici del centro: localizzazione, flussi, densità ed intensità - Caratteri funzionali (attività, beni e servizi centrali) - Caratteri gerarchici: la scala molteplice del centro - Caratteri simbolici: il centro nella coscienza collettiva come luogo di urbanità - Descrizioni efficaci e nuovi interrogativi	
3.C. Cercare il centro in uno spazio che cambia (dalle tre figure classiche all'urbano).....	314
3.C.1. La struttura monocentrica e quella lineare.....	316
Evoluzione di due eredità - La città come oggetto e il suo centro come ambito definito - Il tramonto del monocentrismo nella città fordista	
3.C.2. La maglia ortogonale e l'assenza del centro geometrico.....	324
La maglia ortogonale - L'esempio della Broadacre city - The core of the city (il CIAM del 1951)	
3.C.3. Una struttura reticolare policentrica.....	334
Una realtà metropolitana - Una struttura reticolare marcata dai flussi - Un territorio policentrico	
3.C.4. Il centro nell'urbano.....	349
Un urbano policentrico - La centralità come valore - Un problema di riconoscimento	
3.D. Riconoscere le figure della centralità nell'urbano.....	356
Una tassonomia per le figure emergenti - Polarità - Nodi - Centralità emergenti - Interesse delle situazioni ibride	

4. I superluoghi	377
4.A. Ambiti senza nome, ma non anonimi	380
4.A.1. Un approfondimento sull'idea di luogo.....	381
Lo spazio: porzione definita di un territorio - La colonizzazione dello spazio origina i luoghi - Il ruolo della percezione (contributo di L. Castello) - Possibilità di una immagine condivisa del luogo	
4.A.2. Fenomeni territoriali incomprensibili attraverso le categorie funzionaliste.....	396
Ambiti dotati di bigness o polarità come spazi complessi - Luoghi magnetici o nodi dove si concentrano funzioni diverse - Sistemi architettonici o spazi delle relazioni fra oggetti e persone	
4.B. Alcune definizioni convenzionali (la crisi dei non luogo)	406
4.B.1. Negazione dello status di luoghi.....	407
Frammenti separati dal contesto - Il non luogo di M. Augé - Caratteri dei non luoghi? - ...eppure, luoghi - Debolezza dell'idea dei non luoghi: M. Augé nega se stesso	
4.B.2. Recupero dell'idea di luogo: dal gran oggetto alla città-rete...420	
Dall'utopia all'eterotopia - Eterotopia - Megastruttura e sistemi costruiti ripetitivi	
4.B.3. Una definizione non convenzionale.....	432
Place of cloning	
4.C. Superluoghi: definizione e caratteri	437
Il tentativo di definizione di S. Boeri (2005) - I superluoghi: un prodotto spaziale della città contemporanea (definizione) - Caratteri dei superluoghi	
4.D. Che tipo di luogo sono i superluoghi?	455
Luoghi con un'identità specifica - Un genius loci contemporaneo - Influenza sulla percezione del territorio - Influiscono sui comportamenti - Appropriazione degli spazi (generatori di urbanità)	

Applicabilità dei principi teorici PARTE 3

5. casi di studio	471
5.A. Trasformazioni in un territorio strutturato: l'asse autostradale Milano-Bergamo-Brescia	478
5.A.1. Un territorio metropolizzato maturo.....	478
Dall'inurbamento al carattere pulviscolare della diffusione urbana - Consolidamento della dimensione territoriale dell'urbano - Metropolizzazione del territorio lombardo	
5.A.2. Un cambio di territorialità del territorio metropolizzato.....	490
Suburbanization - Mallification - Terziarizzazione - Le polarità, nodi e centralità emergenti nel territorio regionale	

5.B. Un superluogo: Aeroporto “Il Caravaggio” e Centro Commerciale Orio Center, Orio al Serio (Bergamo, I).....	512
Le fasi di sviluppo - Il carattere del superluogo - Il superluogo e il territorio	
5.C. La polarizzazione di un ambito spaziale complesso: il corridoio Valladolid-Palencia.....	528
5.C.1. Uno spazio dinamico all'interno della regione.....	529
I sistemi insediativi di Castilla y León: piccole città e ampie zone rurali - Spopolamento territori periferici e crescita delle città - La polarizzazione del territorio regionale: grandi centri ed un ampio spazio rurale - Ambiti dinamici nell'intorno delle città maggiori - Un territorio a tre velocità: Castilla y León tra lo spopolamento e la metropolizzazione del territorio	
5.C.2. Un corridoio polarizzato: ambito Valladolid-Palencia.....	547
Uno spazio dei flussi e un territorio di luoghi - L'asse come struttura storica - Attivazione di un tessuto urbano-rurale complesso (Suburbanization) - Migrazione di alcune funzioni nelle periferie dei poli urbani (Mallification) - Una terziarizzazione delle periferie, una industrializzazione del corridoio	
5.C.3. Struttura della centralità nel corridoio Valladolid-Palencia....	569
Geografia della centralità nel corridoio - Disparità nell'integrazione dello spazio dei flussi e quello dei luoghi - Opportunità di trasformare l'area metropolitana di Valladolid in uno spazio policentrico	
Considerazioni conclusive.....	581
Obiettivo della ricerca - Sintesi dei risultati della ricerca - Discussione dei risultati - Perché i superluoghi sono importanti per capire l'urbano? - Sviluppi futuri della ricerca	
Bibliografia tematica.....	597
“Compagni di viaggio” - Pubblicazioni dell'autore citate nel testo - Sulla città funzionalista, quella contemporanea ed il processo di esplosione della stessa - Sulle recenti trasformazioni produttive e i distretti industriali - Sull'urbano - Sul centro - Sui superluoghi - Sul caso di studio Italiano - Sul caso di studio spagnolo - Tesi di dottorato consultate	



Indice delle figure

Introduzione

0.01 e 0.02: Due momenti che scandiscono il cambio di un'epoca.....6

1. Dispersione della città contemporanea nel territorio: cronaca di una trasformazione

1.01: Crescita nello spazio suburbano.....	40-41
1.02: Crescita Core city - CC vs. Large Urban Zone - LUZ (1989-2009).....	42
1.03: Il sistema delle città in Castilla y León.....	46
1.04: La città di Salamanca (E).....	48
1.05: L'asse autostradale A4 in uscita da Milano (I).....	57
1.06: Studio morfologico degli spazi della produzione, del commercio e del consumo.....	62
1.07: Human sensible areas in Monza e Brianza Province (I).....	65
1.08: Dopo l'uovo bollito, quello fritto e quello strapazzato, cosa ci aspetta?.....	66
1.09 e 1.10: Insediamenti urbani nel Nord Italia nel 1965 e nel 2005...71	
1.11, 1.12, 1.13: Esempi di strutture sociali non convenzionali.....	75
1.14 e 1.15: Piacenza (I) e Manchester (UK).....	79
1.16: Il ciclo di vita urbano di Van der Berg.....	82
1.17: Il mosaico territoriale nei comuni al sud della città di Bergamo.....	99
1.18: Una visione del territorio non convenzionale: lo spazio urbano-rurale a Valladolid (E).....	107
1.19: Area metropolitana VS città diffusa.....	115

2. L'urbano contemporaneo e la metropolizzazione del territorio

2.01: Ville nouvelles di Moux (F).....	135
2.02: Le incursioni di F. Minelli nella "macroregione".....	140
2.03: Ambienti insediativi e attivazione dello spazio urbano-rurale...142	
2.04: Unità paesaggistiche nell'area DOTVaEnt (2011).....	154
2.05: Expo di Montreal in una cartolina dell'epoca (1967).....	167

2.06 e 2.07: The Orange Country (Ca, USA).....	180
2.08: Struttura policentrica del territorio serbo.....	186
2.09: Paesaggio dell'urbano come sequenza di elementi ba-nali.....	190
2.10: Paesaggio rurale come prodotto urbano.....	192
2.11: Chung P. (2007) describe Oak Brook (Ill, USA).....	194
2.12: Exploring public transit.....	196
2.13: Brescia, Parco commerciale "Campo grande".....	203
2.14: Dunkerque, 45N-280 ^a	212
2.15: Le Touquet, 45N-540.....	213
2.16: Zoning orizzontal - Le Corbusier, 1928.....	218
2.17: Frequenza dei prezzi total fra il 2006 e il 2008 nell'ambito centrale della città di Madrid.....	225
2.18 e 2.19: La chiesa e Le scuderie.....	231
2.20: Sistema europeo delle aree urbanizzate.....	235
2.21: Negozio di amennicoli da giardino.....	236
2.22: Multisala King (Lonato, BS-I).....	237

CONCLUSIONE: Un territorio metropolizzato che convive con la città consolidata

CP1.01, CP1.02, CP1.03 Il riformatorio, Le poste e Il fisco.....	243
CP1.04: Granulometria del mosaico.....	247
CP1.05: Confini umani naturali.....	247

3. La centralità nell'urbano

3.01: Nuclear shadow nella regione di Chicago.....	255
3.02: Modello concentrico dell'uso del suolo di J.H. Von Thünen.....	256
3.03: Distribuzione della popolazione secondo M. Aurousseau.....	257
3.04: Località centrali e vie di traffico.....	259
3.05: I territori complementari nel sistema delle località centrali.....	261
3.06: La struttura urbana delle città compatte.....	263
3.07: Relazioni geometriche nelle localizzazioni dei nuclei urbani.....	264
3.08: Struttura insediativa in Castilla y León (E).....	265
3.09: Un sistema polinucleare e l'importanza delle infrastrutture.....	266
3.10: Il modello di W. Christaller in Castilla y León.....	267
3.11: Il modello concentrico di A. Losch (1954).....	270
3.12: Modello di A. Losch nel territorio.....	273
3.13: Il grafico di W. Alonso (1964).....	275
3.14: Modello concentrico della struttura urbana secondo E.W. Burgess (1925).....	280
3.15: Modello settoriale della struttura urbana secondo H. Hoyt	282
3.16: B.T. Robson e il modello di Sunderland (1975).....	283
3.17: Modello dei Nuclei Multipli di C.D. Harris e E.L. Ullman (1945)..	284
3.18: Modellizzazione dei flussi di traffico fra i nuclei nella regione della Gironde (F) nel 1975 e nel 2006.....	285
3.19: Modellio della struttura residenziale della città di R.A. Murdie...	289

3.20: Modello della geografia delle centralità nel sud dell'Inghilterra ottenuto grazie allo space syntax (software i-VALUE).....	292
3.21: Il castello e la città antica di Belgrado (SB).....	297
3.22: Densità di popolazione in Castilla y León (2011).....	299
3.23: Density of the centre.....	300
3.24, 3.25 e 3.26: Il centro come spazio di approvvigionamento e distribuzione di beni e servizi.....	303
3.27: Centro vs periferia?.....	306
3.28 e 3.29: La gerarchia imperiale e la gerarchia statale.....	308
3.30: Centro e centralità oltre le configurazioni tradizionali.....	313
3.31: Vista aerea della città di Palmanova (I).....	319
3.32: Il CBD di Beijing (RC).....	320
3.31: Il Plan Obus di Le Corbusier (1933).....	322
3.34: Supersuperficie, superstudio (1971).....	325
3.35: Ippodamo da Mileto, Piano ippodameo (444 a.C.).....	326
3.36: Progetto di una città per tre milioni di abitanti.....	327
3.37: La pianta di Broadacre.....	328
3.36: Broadacre City: una vista.....	330
3.39: Assonometria del progetto Berlin Hauptstadt (1958).....	333
3.40: Modello spaziale integrato della metropoli.....	337
3.41: Area metropolitana Pa.Tre.Ve. (Padova, Treviso, Venezia).....	341
3.42, 3.43 e 3.44: Centri di servizi e consumo nella regione dell'Ontario (CND).....	343
3.45: Reti di relazione funzionale fra i centri della padana centro occidentale.....	345
3.46: Formazione degli ambienti insediativi reticolari (1960-1980).....	347
3.47: I Nuclei identità locale nel PGT di Milano (I).....	348
3.48: Il modello di W. Alonso rivisitato.....	355
3.49: Nuovo insediamento commerciale a Oporto (2009).....	357
3.50: Vista del complesso di Milano Fiori a Assago (I).....	361
3.51: Parco commerciale Mondovicino a Mondovì (I).....	365
3.52: EuraLille, Schizzo di progetto.....	369
3.53: EuraLille, Piazza F. Mitterand.....	369
3.54: Polarità, nodi e poli: caratteri a confronto.....	372

4. I superluoghi

4.01: Il distretto: CIS, Interporto campano e il Vulcano buono.....	379
4.02 e 4.03: Villalán de Campos (Va - E).....	383
4.04 e 4.05: Spiral Lands.....	389
4.06: La percezione dello spazio.....	393
4.07: Pestaggio fra tifosi cinesi di due squadre di calcio italiane.....	397
4.08: Il centre Pompidou e il tessuto urbano di Parigi.....	398
4.09: Vista dell'area di Disneyland Paris (F).....	400
4.10: Il Vulcano buono e le infrastrutture.....	402
4.11: Uno dei molti mondi all'interno di Disneyland Paris (F).....	409
4.12: Cadaveri e migranti sulla spiaggia "la Playa" di Catania (I).....	413

4.13: Solitudine all'interno di uno spazio del consumo.....	415
4.14 e 4.15: Immagini pubblicitarie del Center Parcs di Moselle Lorraine (F).....	418
4.16: Mappa di Parigi di M.E. Turgot (1739).....	423
4.17: I luoghi dello scambio e la città: un rapporto sempre difficile...	426
4.18: Progetto per New Babylon, città nomade per l'homo ludens.....	430
4.19: The Truman Show.....	435
4.20: Post-occupancy.....	441
4.21: Amsterdam ArenA e ArenA Boulevard.....	443
4.22: Indice di utilizzazione territoriale e superficie edificata nei superluoghi.....	450
4.23: Diversità di funzioni insediate nei superluoghi.....	451
4.24: La diversità dei bacini d'utenza dei superluoghi.....	453
4.25: Numero di frequentatori e ore di attività media durante l'anno..	454
4.26: Il parco de La Villette a Parigi (F).....	459
4.27: Il progetto per EuraLille (F).....	463
4.28: Il mall come spazio di vita: Westfield Olympic Park.....	467

5. casi di studio

5.01: Crescita nello spazio suburbano.....	472
5.02 e 5.03: Il sistema delle città nelle due regioni.....	473
5.04 e 5.05: La densità di popolazione nelle due regioni.....	474-475
5.06 e 5.07: I due ambiti di studio della ricerca.....	476
5.08: Intersezione fra la Autostrada A4 e la Tangenziale esterna Est di Milano nei Comuni di Caponago e Agrate Brianza.....	480
5.09: Variazione della popolazione in Lombardia, 1951-1971.....	481
5.10: Variazione della popolazione in Lombardia, 1971-1991.....	482
5.11: PIL pro-capite nelle regioni d'Europa (2008).....	484
5.12, 5.13 e 5.14: Apparizione di tipologie specifiche e ibride nel tessuto del mosaico.....	485
5.15: Variazione della popolazione in Lombardia, 2011-1991.....	486
5.16: Una panoramica dell'ospedale "Papa Giovanni XXIII" visto da sud ovest, sullo sfondo il quartiere di Loreto.....	489
5.17: Cavo Marocco, Comune di Cologno Monzese.....	490
5.18: Il processo di Suburbanization in Lombardia (I), 1951-2011..	491
5.19: Quadro generale delle realtà urbane e individuazione dei sistemi urbani e metropolitani.....	492
5.20: L'asse Milano-Bergamo-Brescia dall'alto.....	493
5.21: Mallification in Lombardia (I).....	495
5.22: Milano Fiori: polarità commerciale e non solo.....	496
5.23: Occupati in industria e servizi in Lombardia (1971).....	497
5.24: Occupati in industria e servizi in Lombardia (1991).....	498
5.25: Occupati in industria e servizi in Lombardia (2001).....	499
5.26: Terziarizzazione della regione Lombardia (1971-2001).....	500
5.27: Polarità commerciali, uno sguardo interregionale.....	502
5.28: La facciata del Kilometrorosso dall'autostrada.....	504

5.29: Analisi della centralità nella regione Lombardia (I).....	505
5.30 e 5.31: Centro Commerciale “Frecciaros-sa” a Brescia (I).....	506
5.32: Tweet: abitanti e turisti. La situazione in Lombardia (I).....	508
5.33: Check-in degli utenti delle funzioni centrali in Lombardia (I)....	509
5.34: Centralità e territorialità in Lombardia (I).....	511
5.35: Aeroporto “Il Caravaggio” e Centro Commerciale Orio Center, Orio al Serio (Bergamo, I).....	514
5.36: Il superluogo e la presenza di Ryanair.....	516
5.37: Incremento ricavi del Caravaggio International Airport di Orio al Serio (BG) nel periodo 2006-2012.....	521
5.38: Planivolumetrico del piano attuativo del “Polo della Cultura”...524	
5.39: Bodega Protos, Peñafiel (E).....	533
5.40: Variazione della pop. in Castilla y León (E), 1950-1970.....	534
5.41: Variazione della pop. in Castilla y León (E), 1970-1991.....	536
5.42: Variazione della pop. in Castilla y León (E), 1991-2012.....	540
5.43: Analisi comparata dell’evoluzione demografica (1950-70, 1970- 91, 1991-2012).....	542
5.44: Suddivisione dei municipios di Castilla y León per rango - istogramma comparativo.....	543
5.45: Processi di urbanizzazione recente nella periferia sud della città di Valladolid.....	544-545
5.46: Intensità dei flussi di traffico nel corridoio.....	548
5.47: Uso del suolo nel corridoio Valladolid-Palencia.....	550
5.48: Suburbanization nel corridoio Valladolid-Palencia.....	554
5.49: Variazione della popolazione nel corridoio Valladolid-Palencia, 1991-2012.....	556
5.50: Evoluzione della popolazione: analisi comparata nei sub-ambiti di analisi.....	557
5.51: Residenza unifamiliare nell’area urbana di Valladolid – un processo incontrollato (incontrollabile?).....	560
5.52: Mallification nel corridoio Valladolid-Palencia (E).....	562
5.53: Rio Shopping Retail Park e il municipio di Arroyo de la Encomienda (E).....	564
5.54: Una terziarizzazione delle periferie, una industrializzazione del corridoio.....	566
5.55: Terziarizzazione del corridoio Valladolid-Palencia (E).....	567
5.56: Industria nella Comunidad Autónoma.....	568
5.57: Industria nel corridoio Valladolid-Palencia.....	569
5.58: Analisi della centralità nel corridoio Valladolid-Palencia.....	571
5.59: Check-in degli utenti delle funzioni centrali nel corridoio Valladolli- Palencia (E).....	574
5.60: Centralità e territorialità nel corridoio Valladolli-Palencia (E)....	576
5.61: La Avenida Salamanca come spazio di accumulo di funzioni centrali.....	578
5.62: Schizzo progettuale della proposta.....	579

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE:

Fig. CC.01 e CC.02: Processo di Suburbanization in Lombardia (I) e nel corridoio Valladolid-Palencia (E).....586

Fig. CC.03 e CC.04: Processo di Mallification in Lombardia (I) e nel corridoio Valladolid-Palencia (E).....586

Fig. CC.05 e CC.06: Processo di Terziarizzazione in Lombardia (I) e nel corridoio Valladolid-Palencia (E).....587

Fig. CC.07 e CC.08: Il sistema della centralità in Lombardia (I) e nel corridoio Valladolid-Palencia (E).....587

Fig. CC.09 e CC.10: Il sistema della centralità e il processo di terziarizzazione nei due casi di studio: una stretta correlazione fra fenomeni.....594



Indice delle tabelle

1. Dispersione della città contemporanea nel territorio: cronaca di una trasformazione

Tab. 1: Dinamiche di crescita urbana, dal Core City al LUZ (1989-2009).....	43
Tab. 2: Crescita urbana, un confronto fra il Core City e LUZ (1989-2009).....	44
Tab. 3: Cambiamenti sociali, un confronto fra Core City e LUZ.....	52
Tab. 4: Cambiamenti sociali, il tema della densità abitativa.....	53
Tab. 5: Che cos'è la città?.....	65
Tab. 6: Tre tipi morfologici.....	84
Tab. 7a e 7b: Da spazio degradato a ambito di opportunità.....	89-90
Tab. 8: Le funzioni della città densa in uscita: pro e contro.....	109
Tab. 9: Le figure dello spazio ordinato.....	111
Tab. 10: Le figure dello spazio non ordinato.....	112
Tab. 11 I paesaggi delle figure nella città diffusa.....	113

2. L'urbano contemporaneo e la metropolizzazione del territorio

Tab. 12: Nuovi termini che definiscono la città.....	128
--	-----

3. La centralità nell'urbano

Tab. 13: Analizzare le nuove figure della centralità nel territorio metropolizzato.....	362
---	-----

4. I superluoghi

Tab. 14: L'uomo e i luoghi, dopo E. Relp (1976).....	387
--	-----

5. casi di studio

Tab. 15: Var. della popolazione, analisi per municipio (1951-1971).....	481
Tab. 16: Var. della popolazione, analisi per municipio (1971-1991).....	483
Tab. 17: Var. della popolazione, analisi per municipio (1991-2011).....	487

Tab. 18: Incremento dei passeggeri nel periodo 1999-2010 nei 15 maggiori aeroporti italiani.....	513
Tab. 19: I maggiori centri commerciali italiani.....	525
Tab. 20: Le regioni europee meno densamente popolate (2012).....	531
Tab. 21: Municipi con una popolazione in crescita in un contesto che perde popolazione (1970-1991).....	537
Tab. 22: Effetto polarizzatore delle grandi città nel contesto regionale (1991-2012).....	539
Tab. 23: Suddivisione dei municipios di Castilla y León per rango.....	543
Tab. 24: Evoluzione demografica dei municipi dell'area DOTVaEnt (1950-2012).....	558





Introduzione

I concetti e i vocaboli città e urbano sono stati banalizzati e questa banalizzazione ha portato ad una moltiplicazione dei loro significati, tanto che oggi sembra giusto chiedersi a cosa servano o che cosa debbano significare. Se si considera l'urbanistica un campo strutturato di conoscenza, diventa quasi paradossale usare questo tipo di concetti-spugna per lavorare ed esprimersi poichè, utilizzati in modo trasversale e polissemico, perdono di chiarezza e rigore e producono un sapere solo illusoriamente oggettivo. Per questo è necessario riconsiderare la questione, scomponendo l'insieme dei significati assunti per ricomporre quelli che sembrano più chiari e operativi

(Portas & al., 2011; 19)

Le riflessioni che si intendono sviluppare in questa tesi muovono dall'osservazione delle trasformazioni avvenute nelle città europee e all'interpretazione che è stata data, dagli anni '70 a oggi, delle dinamiche che le hanno interessate in ambito urbanistico. In questo lasso di tempo la città è profondamente cambiata e questa mutazione -non solo di forma ma, più probabilmente, di stato- ha reso la sua lettura da parte della disciplina urbanistica particolarmente complessa, difficile ed incerta. Un chiaro sintomo ne è la moltiplicazione delle descrizioni convenzionali del territorio e delle immagini dei suoi frammenti nel discorso urbanistico, senza che a entrambe queste componenti corrisponda una spiegazione più solida o più profonda di quanto successo a livello spaziale.

In particolare si cercherà di approfondire la dimensione e la pervasività che hanno assunto i fenomeni urbani attraverso la loro crescita, la perdita di senso del concetto di limite della città e la conseguente diffusione di modi d'uso dello spazio e di pratiche urbane nel territorio. Non è casuale l'utilizzo in questa fase del termine "fenomeno urbano",

che non è un sinonimo di "città". La distinzione fra i due concetti è legata a un insieme di aspetti: quando si parla di città, ci si riferisce a una realtà fisica definita, percorsa da dinamiche autonome (conflitti e tensioni fra centro e periferia, fra parti e funzioni diverse, ecc.) e di sistema (competizione fra città, ma anche fra città e campagna). Questo tipo di concezione è basato sulla opposizione fra la città ed una realtà "altra", ben diversa dalla prima, tradizionalmente associata allo spazio agricolo in cui gli agglomerati urbani erano immersi. Si tratta di un approccio tradizionale in cui la città era vista come un elemento unico e distinto dagli altri che compongono il sistema. Quando invece si parla di "fenomeno", "habitat" o "fatto" urbano, si tende ad ampliare l'ambito in cui si possono riconoscere funzioni e comportamenti tradizionalmente riscontrabili solo nei nuclei urbani densi. Descrivere "l'urbano" significa riflettere sui processi e le dinamiche che hanno portato alla dispersione nel territorio di questi modi di vivere urbani e quelle pratiche di colonizzazione. Questa nuova realtà territoriale impone di rivedere l'idea attuale di città e, allo stesso tempo, di riconsiderare l'efficacia di una disciplina -l'urbanistica- che sembra aver smarrito la reciprocità necessaria a legare realtà e teoria. Quando si prova a individuare le cause di questo scollamento, ci si rende conto che alle trasformazioni della prima non è corrisposta un'evoluzione della seconda. Attraverso questo studio si cercherà di contribuire a questo riavvicinamento grazie al superamento della visione convenzionale (la struttura città-campagna) per un approccio più complesso e più vicino alla realtà territoriale dell'Europa contemporanea. Si tratta, come ha spiegato B. Secchi (2000), di ritrovare una relazione di senso che legghi i singoli elementi disposti nello spazio, ognuno secondo una logica autonoma, al "tutto".

Lo studio della città non può essere ridotto all'analisi della sua realtà materiale, fisica. L'urbanistica si occupa di capire come e perché l'uomo costruisce e organizza il territorio in funzione delle sue esigenze. Ciò vuol dire che l'uomo vuole -o è costretto dalle contingenze- a vivere in ambienti urbanizzati. Alla disciplina rimane da capire come e studiare le forme per fare in modo che quest'ambiente divenga strumento per dare ai suoi abitanti la migliore qualità della vita. È sorprendente come nell'arco temporale analizzato (dagli anni '70 alla prima decade di questo secolo) nella disciplina, si sia posto l'accento sulla "crisi della città" ma, allo stesso tempo, le realtà urbane in Europa e nel mondo si siano sviluppate in modo così frenetico e trasversale. Uno sviluppo così rapido non ha fatto altro che aumentare le difficoltà di comprensione di questi fenomeni, anche perché le teorizzazioni più condivise sono sbilanciate verso l'interpretazione della realtà per frammenti, rinunciando alle sintesi complessive. L'ultimo grande sistema di pensiero capace di produrre un modello -sulla cui efficacia si nutrono non poche perplessità- è stato quello legato al movimento moderno. Attraverso modalità operative dirompenti, meccaniciste e a volte controverse gli

urbanisti funzionalisti svilupparono una propria originale idea di città e, attraverso questo apparato, studiavano, gestivano e progettavano la città. I profondi cambiamenti sociali, economici, tecnologici intercorsi hanno però messo in crisi non solo la città prodotta da questo modello, ma anche gli stessi metodi operativi che l'avevano generata. Questa crisi è una delle cause dell'attuale stasi dell'urbanistica come costruito teorico, il cui apparato di concetti, strumenti e metodi non consente di conoscere e pensare la città attuale attraverso un'idea innovativa e completa e, di conseguenza, di progettare la città futura. Il lavoro di ricerca presentato vuole indagare le difficoltà e le proposte formulate per reagire a questo *statu quo*.

OGGETTO E ORIZZONTE TEMPORALE DELL'INDAGINE

La tesi che sta alla base di questo lavoro di ricerca è che una delle cause della crisi di cui parlano gli urbanisti non sia legata alla città ma all'idea che essi hanno delle realtà urbane. Questo è uno dei motivi per cui l'urbanistica oggi sembra, almeno in apparenza, sterile e costretta a inseguire gli eventi e le trasformazioni, invece che rappresentarne la base. Si continua a studiare città e territorio con categorie già obsolete (quelle del funzionalismo) o che sono la semplice negazione del sistema precedente (il post-modernismo) mentre la realtà territoriale contemporanea, che è complessa, cangiante, ibrida e frammentaria, necessita di strumenti concettuali efficaci. Si tratta di capire, come ha affermato B. Secchi (2000), che nell'immensa quantità di contributi sulla città contemporanea solo pochi autori hanno saputo trattare il tema in modo tecnicamente pertinente. Non è solo un limite della disciplina ma la città stessa sembra opporre una fiera resistenza alla descrizione, soprattutto se questa è svolta nelle forme convenzionali. Questo perché la città contemporanea non è il deterioramento di quella moderna, ma qualcosa di diverso (Secchi, 1998) che dobbiamo esplorare e capire: dobbiamo guardarlo come un fenomeno nuovo che non siamo ancora in grado di comprendere pienamente, che è sia il risultato del passato che un assaggio della futura città (Balducci & Fedeli, 2008). A. Amin e N. Thrift (2005) hanno affermato che l'interpretazione della città contemporanea passa attraverso la creazione di un linguaggio differente, più inquieto e più disomogeneo che si dibatte fra i fattori che oggi marcano la vita urbana: le nuove relazioni sociali, nuovi mezzi di rappresentazione (come ad esempio il consumo e i *social media*) e i nuovi mezzi di resistenza.

L'efficacia dell'opera degli urbanisti passa attraverso una duplice capacità: da un lato quella di conoscere, descrivere e nominare i fenomeni nuovi che si manifestano sul territorio; dall'altro quella di riconoscere che nel palinsesto contemporaneo, le trasformazioni si sommano alla realtà consolidata e solo eccezionalmente la sostituiscono in maniera integrale. È necessario quindi sospendere la ricerca di parole nuove che sempre più spesso si rivelano vuote, così come la negazione del

patrimonio di idee e strumenti che la disciplina ha ereditato. Anche se rimane forte la traccia del funzionalismo nelle città attuale e la sua eredità nella disciplina, non si possono utilizzare solo gli strumenti analitici del movimento moderno per pensare la città contemporanea: essi continuano a essere utili ma per progettare, descriverla e interpretarne le dinamiche sono necessarie categorie concettuali nuove, che tengano in conto i cambiamenti avvenuti negli ultimi quaranta anni. La costruzione di una nuova reciprocità fra fenomeni urbani e parole, strumenti e metodi descrittivi -già auspicata da H. Lefebvre-, può colmare il vuoto disciplinare attuale ma per raggiungere questo obiettivo si dovrà tornare a ripensare le basi della disciplina e cercare di ricostruire un nuovo linguaggio che (i) reinterpreti le nozioni consolidate alla luce delle recenti trasformazioni che ha subito il territorio, (ii) integri le letture tradizionali con le interpretazioni date a fenomeni recenti. Per raggiungere questo obiettivo questo lavoro parte dalla consapevolezza che è impossibile trovare, oggi, una grande narrazione che "contenga e tenga conto" di tutti gli elementi appartenenti ai numerosi sistemi territoriali che si manifestano nello spazio. Ma a questa impossibilità si affianca la ferma convinzione che probabilmente un discorso complessivo -che per forza di cose sarebbe semplicistico e sommario- non sia nemmeno necessario. Così in questa tesi, più che tendere all'universalità del funzionalismo e delle grandi narrazioni si cercherà di portare alla luce alcuni dei fenomeni che non possono essere spiegati con la logica ed il linguaggio funzionalista, ma che oggi rappresentano un vero e proprio habitat della società contemporanea. Per superare questa tendenza a muoversi attraverso approcci estemporanei bisogna ricorrere quindi a un insieme di concetti, in cui convivono nuove e vecchie interpretazioni, che permettono di spiegare i principi di funzionamento e di lavorare operativamente con il territorio, senza dover ricorrere a immagini e interpretazioni, elaborate sulla spinta dell'urgenza o congiunturali. Gli strumenti disciplinari devono saper leggere le nuove forme di urbanità, di colonizzazione e produzione del territorio legate alla contemporaneità con le dinamiche immanenti nello spazio. Si tratta quindi di cercare una nuova interpretazione più che produrre un nuovo paradigma. Al tempo stesso l'obiettivo di questo lavoro è quindi quello di allontanarsi dallo studio del territorio contemporaneo come mera rappresentazione dei fenomeni e, di tentare la comprensione di dinamiche e processi che contraddistinguono le trasformazioni che hanno originato l'urbano in cui vive oggi la società contemporanea. Come ha avuto occasione di afferrare B. Secchi (2000) il futuro della città e del territorio identificatisi nella grande dimensione della città regione o dei territori metropolizzati, necessitano di nuove riflessioni marcate da un maggior livello di astrazione e di maggior precisione utile a comprenderne -nel doppio significato di capire e tenere insieme (Governa & Memoli, 2011)- la complessità.

In questo senso si è deciso di provare a riflettere su alcuni concetti classici e testarne l'utilità per riflettere sulla realtà contemporanea. Per questo si è scelto di indagare il centro e le sue manifestazioni. Si tratta di un'idea classica nella disciplina, usata sia nelle letture della struttura della città (scala urbana) che per capire la gerarchia di un territorio (scala regionale/vasta). Durante questa operazione il centro è stato approfondito in modo multidisciplinare attraverso il contributo di molti autori diversi, quasi come fosse un campo semantico più che un concetto definito geometricamente. Tutto ciò è stato utile per capire che molto di quanto già presente nella disciplina -un patrimonio consolidato di idee e concetti- continua ad essere tanto solido quanto utile a interpretare la struttura e la realtà materiale di una parte del territorio. D'altro canto l'urbanistica, quando si appoggia a un apparato concettuale datato, a volte mostra delle debolezze nell'interpretazione dei fenomeni territoriali più recenti. Per questo, dopo la fase analitica si è reso necessario il passaggio a quella propositiva.

L'esito di quest'operazione è la formulazione della definizione di superluogo. L'utilizzo di questo concetto, si è detto, non è legato alla recente tendenza che accomuna molti autori delle discipline che studiano il territorio contemporaneo. Un gran numero di autori, sprovvisti di strumenti e categorie utili alla comprensione della realtà, si sono sempre più spesso dedicati alla creazione di nuove immagini e parole suggestive per descrivere frammenti della realtà spaziale, ma poco utili per capirne il senso complessivo. L'idea del superluogo è un *escamotage* e l'opportunità del suo utilizzo sta nel suo essere un contenitore che racchiude due concetti classici dell'urbanistica, quello di "luogo" e quello di "centro". Da un lato si tratta di spazi frutto di un'urbanizzazione recente, spesso guidata da logiche economiche e dall'opportunismo degli operatori più che dal planning che, per via della loro natura atipica, assumono una identità propria e divengono dei luoghi a tutti gli effetti. Allo stesso tempo non si tratta solo di luoghi, ma di *superluoghi*. Il prefisso "super-" suggerisce un carattere di unicità, o almeno un ruolo di preminenza, poichè il suo utilizzo fa riferimento all'eccezionalità di qualche carattere. Così un superluogo è un ambito dove le qualità del luogo si presentano ad un livello più alto o estremo. In questo caso si tratta di spazi dove l'importanza, la varietà e la capacità attrattiva delle funzioni insediate concorrono a creare ambiti di grande urbanità, pur non essendo, questi ultimi, ambiti urbani. Quest'urbanità è il tratto caratteristico dell'identità di questi luoghi e trae significato e ragion d'essere dall'intensità d'uso legata ai loro utenti/fruitori/abitanti. Questo è un carattere che ricorda quello del centro urbano consolidato pur manifestandosi in un ambito completamente diverso, creato spesso dalla tecnologia o da logiche settoriali solo tangenzialmente legate ai meccanismi della pianificazione.

Una delle prime sfide presentate in questo lavoro è stata quella di individuare un periodo d'analisi sufficiente a dimostrare le affermazioni

sopra riportate ma, senza perdere il carattere di sintesi necessario ad un lavoro di ricerca o, ancor peggio, il suo limite e sfumando le conclusioni in semplici constatazioni e commenti sulla realtà attuale. Per questa ragione l'orizzonte temporale della ricerca parte quindi dagli anni '70, periodo in cui si evidenzia maggiormente la crisi del modello funzionalista. Al contempo, non si può trascurare il momento in cui le evoluzioni tecniche, economiche e sociali si sono rese tanto forti che, oltre a mettere in crisi il modello teorico, hanno trasformato la città, il territorio e la società in quella che è oggi. Si potrebbe quindi seguire l'esempio di C. Jencks (1984) che ha segnato la fine del moderno e il passaggio ad una nuova fase della disciplina con grande precisione. Il periodo di studio di questa tesi inizia alle 15 e 32 minuti del 15 luglio 1972, momento in cui a Sant Louis il complesso abitativo di Pruitt-Igoe, progettato di M. Yamasaki seguendo i canoni di Le Corbusier e le idee del movimento moderno, è stato demolito poiché considerato inadeguato ad ospitare la vita dei propri abitanti. Se si utilizza questo ultimo aspetto per circoscrivere l'orizzonte temporale di questo lavoro, è



Fig. 0.01 e 0.02:

Due momenti che scandiscono il cambio di un'epoca

Dall'abbattimento di Pruitt-Igoe, St. Louis (MI, USA) al fallimento di Lehman Brother Inc. (2008)

Fonte, dall'alto: Immagine del Missouri Historical Museum (1964); fotografia di Nylind L. per The Guardian (2008)



facile capire che esso finisce quando si è esaurito idealmente il sistema di condizioni e relazioni che ha reso possibile quei cambiamenti. Così si può scegliere come momento-simbolo di questa trasformazione, il 15 settembre 2008: data in cui il gruppo bancario Lehman Brothers Inc ha dichiarato bancarotta sotto il peso della esposizione finanziaria dei propri investimenti, la maggioranza dei quali riguardavano operazioni collegate al settore immobiliare. Non si tratta di dover legare forzatamente il campo di studio a due momenti così specifici, ma questi due eventi inquadrano il periodo in cui si sono verificate una serie di trasformazioni economiche, sociali e tecnologiche che hanno inciso profondamente sul modo di produrre e vivere la città ed il territorio. Allo stesso tempo la crisi economico-finanziaria attuale, legata anche a modelli "poco sostenibili" di investimento nel campo urbanistico, impone un chiaro punto di riflessione sui modi di urbanizzazione e le strategie di insediamento e colonizzazione del territorio europeo. L'arco temporale di questo lavoro è quindi quello in cui si è manifestato il modo di vivere e colonizzare il territorio della società del consumo.

METODO E STRUTTURA

Per dimostrare la tesi presentata nei paragrafi precedenti si è cercato di utilizzare una pluralità di metodi di studio che permettesse di sviluppare la ricerca nelle sue varie fasi. Questo è necessario se si considera la ricerca come lo sforzo necessario a produrre nuove conoscenze che devono servire come risposta a domande specifiche. Ciò significa che per ogni obiettivo specifico è stato scelto il metodo considerato più efficace per rispondere a una domanda concreta. Questa flessibilità è stata necessaria anche in considerazione della complessità dei fenomeni che si è scelto di analizzare e si trova riflessa nelle tre parti in cui è stato suddiviso lo studio.

Parte 1 – Stato della questione

In questa prima parte (cap. 1 e 2) si è scelto di privilegiare il metodo descrittivo e di aggiornare uno stato della questione rispondendo -a volte in modo indiretto- ad alcune delle domande classiche (chi, cosa, come). Si tratta di due capitoli in cui si cerca di problematizzare il tema di studio. Grazie alla lettura e alla consultazione di una serie di contributi si è cercato di caratterizzare i fenomeni e le trasformazioni territoriali legati ai processi di urbanizzazione recente in Europa e di evidenziare in particolar modo quei caratteri che li differenziano da altre manifestazioni simili (cap. 1). In particolare non si è scelto di limitare le voci ad autori provenienti dal campo dell'urbanistica e dell'architettura, ma le loro voci sono state integrate con quelle dei geografi, degli economisti, di alcuni sociologi ecc.

In questo modo si è cercato di dar conto del quadro reale, in cui il fenomeno urbano contemporaneo -frutto della metropolizzazione-

é stato descritto insieme ai suoi effetti nel territorio e agli attori che prendono parte a questi processi (cap. 2). Siccome si tratta di una realtà complessa, influenzata da una vasta serie di fattori economici, sociali e tecnologici, si è scelto di non semplificare la questione cercando delle correlazioni dirette di causa-effetto, e di presentare la realtà dell'urbano contemporaneo così come è: una ricca serie di fenomeni interrelazionati ed interagenti. La revisione bibliografica necessaria a ricostruire questo quadro d'insieme è servita a definire le ipotesi e le domande di ricerca, così che durante il suo sviluppo ha permesso all'autore di restringere il campo d'analisi solo a quei fenomeni che sono alla base dello sviluppo di realtà urbane complesse, legate sia a strutture metropolitane più mature che in via di definizione. Il lavoro di ricerca si concretizza in una analisi eminentemente qualitativa, con cui descrivere la natura generale dei fenomeni. Si tratta di una serie di informazioni preziose che, di contro, hanno il difetto di rimanere sospese in un ambito poco concreto. Per cercare di ovviare a questo problema, nel testo si è cercato di inserire alcuni approfondimenti di tipo quantitativo, basati su situazioni locali (portando l'esempio della Castilla y León, o lo studio delle conurbazioni portoghesi) o su studi che documentano dal punto di vista qualitativo le posizioni presentate. In questo modo l'approccio più discorsivo ha il vantaggio di evidenziare quelli che sono i fenomeni e, successivamente, un'analisi statistico-geografica permette di dare conto della loro reale natura.

Parte 2 – Avvicinamento ad un tema concreto

Nella seconda parte (cap. 3 e 4) si è scelto di individuare la centralità come tema concreto, poiché attraverso di esso si può ragionare sulla realtà delle trasformazioni avvenute nel territorio e, in parallelo, sullo sforzo che si deve compiere nella disciplina per aggiornare concetti ed idee importanti ma datate. Il centro e la centralità non sono solo una delle chiavi con cui si è ragionato da sempre in urbanistica, ma anche una delle aspirazioni più importanti dei progettisti e di chi lavora sulla città (Castello, 2010). In realtà lo spazio più antico e denso delle realtà urbane è cambiato nel tempo e la disciplina deve saper leggere e cogliere queste trasformazioni. Questo lavoro ha l'ambizione di portare ad un aggiornamento degli strumenti interpretativi e dove ritenuto opportuno, come nel caso di questa ricerca, alla introduzione di nuovi concetti che si integrino con quelli consolidati. Per questo si può dire che in questa fase la ricerca ha approfondito lo sviluppo dei fenomeni tramite un metodo più esplorativo che descrittivo, in cui è stata introdotta la "variabile tempo". Così non sono state studiate solo le interrelazioni e lo stato dei fenomeni, ma anche i cambiamenti avvenuti nel periodo di studio e le tendenze future.

Si tratta di un'indagine che integra la descrizione delle diverse posizioni disciplinari riguardo al centro con la loro evoluzione nel tempo e i diversi risvolti che hanno assunto per adattarsi alle trasformazioni della società

contemporanea (cap. 3). Da una visione esclusivamente geometrica del centro, che vedeva lo spazio come ambito fisico, si è passati alle letture che inquadrano il fenomeno della centralità come prodotto dei caratteri del territorio, che diviene un supporto attivo ed importante. I caratteri determinanti dei luoghi di centralità sono l'accessibilità, la loro connessione con le reti e la presenza di servizi, merci e funzioni specializzate: questo rappresenta un'evoluzione notevole rispetto alla concezione del centro euclideo, il punto equidistante da tutti i lati di una figura piana. Le diverse letture presentate mostrano come l'urbanistica abbia avuto bisogno di importare concetti ed idee da altre discipline per poter riflettere sui cambiamenti avvenuti nel territorio. Dopo un primo momento di appannamento, quasi si cercasse di guardare allo spazio attraverso lenti sfocate, alcuni studi recenti -come quelli di N. Portas & al., (2011, 2003) o di S. Boeri & al., (1993)- hanno cercato di riscrivere il lessico delle forme insediative nell'epoca attuale (Perulli, 2009). Il merito degli autori citati, rispetto ad altri tentativi, è che essi hanno cercato di evitare le letture esclusivamente morfologiche, arricchendole con alcune intuizioni di tipo sociologico, economico e tecnologico. In particolare gli autori portoghesi hanno cercato di superare l'idea del "centro" per mettere in luce quella di "centralità" e su questo aspetto si è cercato di lavorare. In particolare si è utilizzato un approccio che integrasse e superasse la semplice tassonomia -che spesso si converte in vera e propria tassidermia- per guardare agli ambiti più dinamici ed attrattivi del territorio. Si tratta di ibridi che presentano le caratteristiche delle polarità, delle centralità emergenti e dei nodi (usando la terminologia degli autori portoghesi), che oggi rappresentano dei luoghi importanti nel territorio ma ai quali la disciplina non ha ancora trovato un nome (cap. 4). Si è scelto di dimostrare questa mancanza, mettendo in luce la quantità di termini e perifrasi che sono stati creati per descrivere alcuni degli aspetti di queste realtà e l'assoluta mancanza di strumenti adeguati a comprenderli e a riferire il loro ruolo territoriale. In particolare, dopo aver descritto i caratteri e gli aspetti unici di questi ambiti, si è scelto di insistere sulla loro urbanità come carattere decisivo. Per raggiungere questo obiettivo sono stati portati esempi reali provenienti sia da approfondimenti specifici di questa ricerca che da altri lavori precedenti dell'autore.

In questa seconda fase, rispetto a quella precedente si è scelto di affrontare un tema più concreto e di riformulare, in certo modo, l'ipotesi della ricerca: da una prima necessità, linguistica e semplicistica, di nuove parole per descrivere una realtà, si è scelto di ripensare un concetto chiave della disciplina, e una volta individuati alcuni dei fenomeni incomprensibili del territorio contemporaneo, si è cercato di ampliare il campo semantico disciplinare, dotandolo di un nuovo termine adatto a descrivere uno di questi nuovi aspetti, senza per questo negare o contraddire il patrimonio disciplinare consolidato. Per

certi versi è stato applicato il processo “transduttivo”¹ ipotizzato da H. Lefebvre, per cui la riflessione sul “reale” investe anche gli aspetti del “possibile”. Pensare ad una nuovo sistema di elementi centrali del territorio, diversi dai nuclei consolidati ma non per questo meno attrattivi e “urbani”, può spiegare la strategia localizzativa di alcune funzioni nel territorio, così come le logiche di funzionamento dei flussi di persone, informazioni, beni, energie ed investimenti e la struttura gerarchica del territorio metropolizzato.

Parte 3 – Casi di studio

Nella terza parte (cap. 5) si è scelto di presentare due casi di studio attraverso i quali dimostrare parte della tesi sostenuta. Anche se molte delle osservazioni hanno un carattere che trascende le situazioni locali e si adatta a gran parte dei fenomeni urbani europei, si è deciso di focalizzare l’attenzione su due casi specifici: la regione Lombardia (I), con particolare attenzione alla regione urbana formatasi attorno all’asse autostradale che unisce le città di Milano, Bergamo e Brescia (cap. 5.A.) e una delle metropoli in formazione di Castilla y León (E): l’area urbana di Valladolid ed il corridoio che unisce la capitale vallisoletana alla città di Palencia (cap. 5.C.).

In questa fase si è scelto di passare dalla lettura di ciò che la disciplina ha prodotto sulla trasformazione contemporanea del territorio alla sua realizzazione nella realtà spaziale. Quest’analisi serve ad oggettivare le osservazioni sviluppate da un punto di vista teorico nelle prime due parti della tesi e lo fa mostrando i cambiamenti di cui è stato oggetto il territorio attraverso alcuni dati quantificabili. Questo approfondimento è stato interessante soprattutto perchè parte dei suoi risultati servono a mettere in luce il fatto che in due territori profondamente diversi si manifestano gli stessi fenomeni, ovviamente declinati secondo le caratteristiche specifiche di ognuno dei due contesti. L’utilità di questo studio è quindi duplice: da un lato ha permesso di approfondire l’evoluzione e lo stato del territorio grazie a due casi concreti; dall’altro è servito a mettere alla prova il bagaglio di concetti ed idee costruito nelle prime due parti della tesi e, di conseguenza, a evidenziare che esistono punti fermi dentro la disciplina, ancora molto utili, ed altri strumenti che necessitano di un aggiornamento. Si tratta di uno studio portato avanti con i metodi appartenenti alla metodologia descrittivo-comparativa attraverso i quali un ricercatore raccoglie informazioni riguardo a una o più situazioni reali. Questo bagaglio include anche un breve excursus sulle condizioni generali del contesto, alcuni fattori specifici e le variabili

1 Per l’autore la transduzione è un’operazione intellettuale che si differenzia dai processi classici di induzione e deduzione, così come dalla costruzione di un modello di simulazione semplicemente enunciato con ipotesi. La transduzione, a partire da informazioni relative alla realtà così come da una problematica reale, elabora e costruisce un oggetto teorico, un oggetto possibile. Essa presuppone un costante movimento fra il quadro teorico utilizzato e le osservazioni empiriche. Attraverso di essa l’urbanista, l’architetto ma anche il sociologo, il politico e il filosofo possono formulare un determinato numero di supposizioni, ragionandovi con il rigore tipico dell’immaginazione e gli strumenti conosciuti cari all’utopia (Lefebvre, 1979; 11)

ambientali che concorrono a determinare le caratteristiche specifiche e le dinamiche analizzate. In entrambi i casi si è cercato di spiegare dove ed in che modo si manifesta l'urbano contemporaneo. Nel primo caso si tratta di un processo maturo per cui il territorio -a parte rare enclaves- è già segnato da una struttura a mosaico urbano-rurale in cui sono immersi ambiti di grande densità abitativa e funzionale. Nel secondo si tratta di una regione dove la differenza fra urbano e rurale è ancora fortemente marcata, tranne che in corrispondenza della capitale regionale -la città di Valladolid- dove si sta formando un'area urbana dai caratteri più complessi ed il territorio peri-urbano si sta attivando grazie a trasformazioni puntuali e al ruolo delle infrastrutture presenti².

Nel caso italiano si parla di un territorio ad alta densità, con una struttura urbana consolidata e una distribuzione territoriale che ha contribuito a creare il concetto di "città infinita", entro cui si articola un tessuto produttivo ed economico solido. Nel caso di Valladolid, invece, si studia il caso di un'area metropolitana in formazione, collocata all'interno di un territorio a bassissima densità abitativa, attraversato da dinamiche di recessione e trasformazione economica. Inoltre le due località sono al centro di alcune dinamiche territoriali simili, fra cui: (i) la trasformazione dei contenitori delle grandi funzioni metropolitane, (ii) la localizzazione di nuove infrastrutture e nuovi operatori economici e, (iii) la trasformazione dell'esistente più che l'urbanizzazione di nuovo suolo. Gli attori pubblici e privati stanno affrontando questi cambiamenti attraverso strategie e letture completamente diverse. Confrontare questi due tipi di approccio può servire a mettere in evidenza il ruolo che questo tipo di trasformazioni può avere nell'agenda pubblica, oltre che all'interno della disciplina urbanistica. Infine, come nota assolutamente personale e quasi autobiografica, la conoscenza diretta acquisita vivendo e lavorando nelle due realtà ha permesso all'autore di proporre un confronto. Utilizzare il bagaglio di esperienze, materiali ed osservazioni costruito negli anni, sembra la maniera più adeguata per mettere a frutto una consolidata esperienza di ricerca, e una posizione privilegiata di osservatore interno ed esterno al tempo stesso. D'altronde l'obiettivo dello studio di caso è quello di mettere in luce due situazioni specifiche nel quadro di una serie di principi teorici generali. La scelta di questi due estremi serve solo a rendere più chiare le similitudini fra le dinamiche ed processi in atto, anche in due territori così diversi.

Dopo questa premessa sembra utile chiarire ancora che si tratta di un approccio diverso da quello semplicemente descrittivo-interpretativo. Lo studio raggruppa una considerevole quantità di dati ed informazioni che tendono a mettere in luce le trasformazioni territoriali avvenute nel lasso di tempo studiato, così come il ruolo delle polarità, dei nodi e -dove

² Il dato della densità abitativa nel 2012 è eloquente: in Lombardia risiedono 406 ab/km², mentre in Castilla y León 27 ab/km², a fronte di una media europea di 113 ab/km². Se però si prendono solo i dati dell'area del corridoio Valladolid-Palencia, i valori sono simili (422 ab/km²) il che permette di confrontare almeno queste due realtà.

presenti- dei superluoghi nel territorio. Si tratta quindi di descrivere un habitat grazie al racconto dei suoi caratteri fisici e alle pratiche d'uso dello spazio messe in campo dai suoi abitanti. Per farlo si è lasciato sullo sfondo lo studio bibliografico per passare ad un'analisi più dettagliata della realtà specifica, attraverso l'analisi fattoriale resa possibile grazie ai software GIS, ad alcuni strumenti di analisi spaziale avanzata e ad alcuni modelli statistici complessi. Questi metodi operativi, sviluppati dall'autore nel corso della collaborazione con l'Istituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (E) e con il CASA - Centre for Advanced Spatial Analysis della UCL (UK), hanno permesso di fornire una base quantitativa alla dimostrazione della tesi sviluppata all'interno di questa ricerca. L'obiettivo che questa ricerca si propone è quello di raccontare parte della fenomenologia della città contemporanea in un modo diverso. Il lavoro vuole essere un tassello della costruzione di un linguaggio ed una semantica nuovi. La costruzione di una diversa modalità linguistica per parlare dei problemi può rappresentare il primo passo dell'urbanistica per uscire da quella che Gregotti chiama l'estetica della constatazione (Gregotti, 2007) e tornare alla conoscenza del territorio e del suo funzionamento, in un'ottica orientata al progetto della città futura.

Per concludere sembra utile ricordare che le tre parti attraverso cui si snoda la ricerca sono legate a scale e strumenti di analisi diversi. La loro interazione (i riferimenti spaziano dalla scala continentale a quella locale, passando dall'approccio regionale, fino ad approfondire alcuni particolari di tipo architettonico) permette di cogliere la complessità dei fenomeni e descrivere la portata degli effetti. Questi approcci diversi ai fenomeni, inoltre, non sono solo quelli sviluppati all'interno della disciplina urbanistica. Per esempio si è già fatto cenno all'articolata rete degli attori che abitano, modificano e vivono la città contemporanea ed agli effetti legati alla sovrapposizione dei loro modi d'uso e colonizzazione dello spazio. Uno studio transdisciplinare dei fenomeni urbani deve necessariamente integrare anziché vivisezionare, cercare di interpretare anziché semplificare. Si pensi ad esempio a come i diversi attori coinvolti nei processi descritti utilizzano forme e modi di rappresentazione del territorio: queste analisi non si basano sui riferimenti tipici dell'urbanistica (come ad esempio i confini amministrativi, la suddivisione dello spazio per usi del suolo, le zone omogenee, ecc.), ma che aiutano a guardare ai fenomeni, oggetti ed elementi emergenti nel territorio con uno sguardo nuovo, diverso, intermedio. Grazie all'utilizzo di questi riferimenti si possono indagare le realtà urbane frammentarie, le dinamiche di area vasta, e i superluoghi, tutti temi che difficilmente sono rappresentabili -e comprensibili- con strumenti e le metodologie consolidate.

CONTENUTI E FONTI

I relatori chiamati a impartire molte delle lezioni durante i corsi del primo anno del dottorato hanno chiaramente lasciato intendere che il lavoro di ricerca alla base di una tesi può essere incentrato o sull'indagine bibliografica (“*de batas*” –inteso come camice- ovvero una ricerca di laboratorio o su fonti secondarie) o sul lavoro di campo (“*de botas*” -stivali- ovvero legata a fonti primarie). L'esperienza dell'autore nei centri di ricerca con cui ha collaborato in Italia, Spagna ed Inghilterra, lo ha portato a credere che l'approccio al territorio contemporaneo debba integrare queste due impostazioni metodologiche, e al contempo, applicarle nelle occasioni adeguate. I due riferimenti principali che hanno guidato la scelta del tema e le riflessioni sviluppate durante tutto l'arco della ricerca sono stati: H. Lefebvre, con le sue idee sviluppate durante tutto l'arco della sua parabola di ricerca, in particolare nei libri “Il diritto alla città”, “La rivoluzione urbana” e “La production de l'espace” e B. Secchi, con “Il racconto urbanistico: la politica della casa e del territorio in Italia”, la “Prima lezione di urbanistica”, il recente “La città del ventesimo secolo”. Durante la ricerca si sviluppa un discorso che di volta in volta dialoga, critica e dibatte con le considerazioni del sociologo francese e dell'urbanista italiano, ed allo stesso tempo si apre a sollecitazioni ed idee diverse. Inoltre non si possono dimenticare le affermazioni dell'amico, mentore e tutor accademico J.L. de las Rivas che durante gli anni in cui l'autore ha avuto la fortuna di condividere esperienze di lavoro e ricerca, non si è mai stancato di ripetere che “il profeta dell'architetto e dell'urbanista è la matita” e che “ciò che non può essere disegnato non può essere capito”. L'idea è che, in urbanistica, l'esperienza diretta dei fenomeni e il loro studio attraverso i contributi degli autori siano inutili se non sono tradotti nello spazio, mappati e spiegati attraverso le loro relazioni con il territorio. Nel lavoro di ricerca qui presentato si è scelto di partire da una analisi bibliografica delle posizioni ritenute più interessanti sulla città contemporanea e sulla sua trasformazione, per poi passare ad un'indagine approfondita di alcuni fenomeni tanto dirompenti quanto poco studiati. Soprattutto questo aspetto, approfondito nella seconda parte e nei casi studio, è stato corredato da una cartografia specifica, che ha cercato di corredare le indagini e le conclusioni di una cartografia adeguata alla novità dei temi e dei problemi, così come efficace a spiegarne la natura e gli esiti.

La prima parte del lavoro è una ricostruzione orientata e circostanziata dello stato della questione. In essa si esporranno alcune delle trasformazioni dei fenomeni urbani dopo il 1970, che hanno determinato “l'esplosione della città”, e si darà un quadro circostanziato della realtà attuale. Inoltre si ricostruirà il dibattito disciplinare con una particolare attenzione sia alla loro realtà materiale, sia al linguaggio utilizzato per portare a termine questa stessa descrizione. In questa fase del lavoro si presenta una rassegna bibliografica estesa, centrata attorno a tre grandi temi: (i) l'inquadramento dei termini della questione, (ii)

l'approccio alla trasformazione recente della città e la sua progressiva integrazione con lo spazio agricolo che la circonda e (iii) il superamento dell'approccio morfologico che impedisce di guardare all'urbano come all'habitat della società contemporanea. Per superare la deriva che sembra aver condizionato la produzione disciplinare di questi ultimi anni si è scelto di mettere in luce la posizione di quegli autori che si sono interrogati sulla natura delle città contemporanee, sulla loro struttura, sul loro valore simbolico e sulla loro presenza nel territorio. Tra gli altri si utilizzeranno i contributi di autori come L. Mumford, J. Jacobs, S. Sassen e P. Hall. Ma anche cronologicamente più vicini ai giorni nostri, come G. Amendola, R. Koolhaas, E.W. Soja, A. Balducci e M. Sorkin. In particolare si ringrazia quest'ultimo poichè ha accettato di discutere alcuni di questi temi durante un colloquio personale che ha avuto luogo nel suo studio di New York nel giugno del 2010. Nella disciplina urbanistica l'idea dell'esplosione della città è stata affrontata con due approcci diversi. Da un lato attraverso la descrizione della sua fenomenologia che, anche se incompleta o parziale, rappresenta un patrimonio di conoscenze ed esperienze di indubbio interesse. Dall'altro interrogandosi sulla capacità di contribuire alla questione da parte della disciplina stessa, messa in crisi dalla progressiva sfiducia nel modello interpretativo funzionalista e, al contempo, orfana di un nuovo paradigma. La via d'uscita da questa situazione di stasi può essere l'analisi legata ad A. Amin e N. Thrift, quando affermano che a essere in crisi non è la città ma l'idea che hanno di essa gli urbanisti. Insieme a loro fra gli autori che maggiormente si sono occupati di questi temi, possiamo ricordare B. Latour e M. Berman. È già stato detto che l'urbanistica dopo il funzionalismo manca di un paradigma che sappia orientare l'approccio alla realtà e indirizzare i progetti per il futuro. La disciplina ha orientato i suoi dibattiti interni o verso gli strumenti e i metodi di indagine o alla rappresentazione di fenomeni puntuali. Questi limiti si manifestano nella produzione di immagini della realtà che pongono in luce aspetti circoscritti, orientati quasi esclusivamente alla morfologia, congiunturali; che di conseguenza tali rappresentazioni risultano aberrate. Altri autori hanno invece cercato di interpretare le trasformazioni in modo meno frammentario e più efficace. Alcuni dei contributi utilizzati per descrivere e motivare queste posizioni appartengono a Z. Baumann, S. Boeri, A. Bonomi, A. Bruzzese, M. Castells, D. Harvey, A. Font, F. Indovina, L. Lippolis, A. Marini, J. Monclús, J.M. Montaner, P. Perulli. L'obiettivo di questa prima fase del lavoro è duplice: da un lato portare alla luce la perdita di reciprocità fra realtà e teoria all'interno della disciplina urbanistica, dall'altro evidenziare come questa latitanza sia dovuta anche alla mancanza di strumenti di tipo concettuale e linguistico. Questa assenza influisce negativamente sulla capacità di chi studia il territorio, di conoscerlo e gestirlo. Si parla soprattutto di quei fenomeni che si sono sviluppati negli ultimi anni sotto l'influenza di razionalità ed operatori diversi, non legati al mondo della pianificazione territoriale. Per documentare tutto questo

si è usato un ricco patrimonio di immagini e rappresentazioni, alcune elaborate dall'autore e altre come risultato di una ricerca parallela a quella bibliografica, su come rappresentare questo tipo di fenomeni. Per questo si ritiene giusto menzionare, fra gli altri, il gentile apporto di F. Minelli, artista e fotografo, per aver autorizzato l'utilizzo delle sue fotografie -raccolte nel blog www.padaniaclassic.com- all'interno di questa tesi.

Nella seconda parte del lavoro si cercherà di dimostrare la necessità di abbandonare le grandi narrazioni per privilegiare le riflessioni basate su concetti semplici ma efficaci. Per questo sarà approfondito un fenomeno in particolare, quello della centralità e si è introdotto il concetto di "superluoghi". In una prima fase, legata ad un approccio convenzionale, si è visto come il concetto di "centro" non è sufficiente oggi per spiegare la realtà territoriale contemporanea. La revisione bibliografica su questo tema è stata articolata in base ai diversi ruoli assegnati al centro dalle varie discipline che lo hanno studiato come riferimento nello spazio a varie scale: (i) a livello mondiale o continentale (P. Hall, S. Sassen, M. Castells), (ii) per un ambito territoriale o una regione (W. Christaller), (iii) un ambito di riferimento calcolato in base alle leggi del mercato (A. Losch) o (iv) a scala urbana (E. Burgess, H. Hoyt, C.D. Harris & E. Ullman). Da questa prima revisione si è evidenziato come si debba cambiare l'approccio al centro ragionando sul territorio contemporaneo e spostare l'attenzione dal suo essere un'ambito geografico alla centralità come proprietà di alcuni luoghi. Per questo si è cercato di superare le descrizioni classiche e privilegiare quegli studi che hanno interpretato il centro in questo modo. In particolare si è introdotto in questa fase il contributo di N. Portas, A. Domingues e J. Cabral che con i loro studi recenti hanno ridato vigore a questo nuovo modo di leggere i fenomeni territoriali legati a questo tema. In particolare essi hanno messo in luce l'importanza di tre entità presenti nell'urbano (le nuove centralità, le polarità ed i nodi) che caratterizzano o concorrono a formare alcuni degli spazi più interessanti e dinamici del territorio. L'idea che si sostiene in questa fase è che la ricerca non deve limitarsi alla catalogazione, così invece che limitarsi ad un approccio tassonomico, si è scelto di approfondire alcuni spazi diversi, nei quali si può riconoscere la presenza contemporanea di caratteri legati a tutte e tre le grandi tipologie presentate dagli autori portoghesi. Questi spazi non hanno un nome e quest'assenza non fa altro che dimostrare la tesi sostenuta: le categorie e gli studi legati al movimento funzionalista e alle sue trasformazioni non permettono di arrivare alla conoscenza e alla definizione di questi luoghi, sia per problemi metodologici (la miopia di un'analisi troppo schematica) che di individuazione dell'oggetto (assenza di una tassonomia precisa e/o problemi di categorizzazione). Questa fase di stallo si fa evidente quando si nota che autori appartenenti ad altri campi disciplinari (economia, sociologia, ecologia ma anche letteratura, arte e giornalismo) hanno parlato e

spiegato questi luoghi con maggior efficacia rispetto agli urbanisti. La conclusione è che è necessario pensare a una definizione che sappia interpretare e spiegare la nuova realtà della centralità nell'urbano da un punto di vista disciplinare ed è in questo "vuoto" che sta l'opportunità della categoria dei "superluoghi" e la sua diversità rispetto ad altre immagini suggestive ma vuote prodotte negli anni più recenti dagli autori. L'utilizzo del termine categoria (e non quello di definizione) non è casuale. La ricerca ha come obiettivo quello del racconto della città contemporanea e i superluoghi divengono il pretesto per parlare delle nuove dinamiche che l'attraversano, senza ricadere nell'errore di schematizzare, sistematizzare ed irrigidire i fenomeni attraverso la creazione di neologismi fini solo a se stessi. Quella dei superluoghi è una suggestione, funzionale ad una riflessione più ampia sulla città, non pretende di spiegare le realtà urbane in funzione di essa ma è un riferimento per formulare alcune considerazioni. L'operazione successiva è quella di caratterizzare i superluoghi, definirne proprietà ed esternalità ed individuarne il ruolo nel territorio. La conclusione del lavoro sarà quindi dedicata a capire che tipo di luogo sono -o possono essere- i superluoghi e il peso della loro influenza nei processi di costruzione della città contemporanea e nella formazione della città futura. Lo studio di una possibile definizione dei superluoghi comporta il confronto con una grande quantità di contributi diversi, sia legati a principi classici della disciplina che legati al dibattito più recente, per esempio verranno utilizzate le riflessioni di: R. Koolhaas, G. Agamben, F. Carati, M. Foucault, M. Torres, R. Banham, M. Augé, A. Barbara, e G. La Varra.

Per la ricostruzione documentata dei casi studio sono stati consultati diversi tipi di dati, legati a pubblicazioni tecniche e statistiche (fonti INE e ISTAT), pubblicazioni specializzate e report sia di carattere ufficiale che costruiti attraverso l'indagine sul campo legati alle diverse trasformazioni in corso. La speranza è quella di riuscire non solo a raccontare le dinamiche territoriali in atto, ma anche le ragioni delle scelte degli operatori, le loro strategie e gli effetti che le varie trasformazioni hanno sul contesto. Inoltre si potranno consultare materiali grafici e testuali elaborati attraverso alcuni lavori di tipo professionale alla realizzazione dei quali ha collaborato l'autore. Per il caso italiano, in collaborazione con il Laboratorio Urb&Com del DASTU - Politecnico di Milano, fra gli altri: Programma di ricerca interuniversitario "La valutazione dell'impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: factory outlet center, multiplex, parchi commerciali. Un approccio interregionale". Mentre per temi più legati alla città di Milano i contratti di ricerca "L'integrazione delle politiche commerciali nel Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano". Per quello spagnolo, in collaborazione con l'Istituto Universitario de Urbanística IUU dell'Università di Valladolid, fra gli altri "Revisión DOTVaEnt", "DOTCyL", "Auditoría Urbana de las Ciudades de Castilla y León" e la "Revisión del PGOU de Valladolid".



PARTE 1

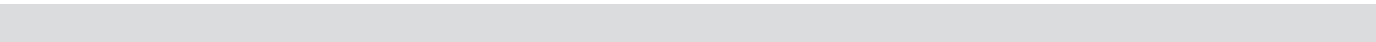
Crisi del paradigma funzionalista e idea contemporanea di città

Non esiste la città ma diverse forme di vita urbana

(Cacciari, 2004; 14)

*Il futuro della città e del territorio, che tendono oramai a identificarsi
nella grande dimensione della 'città regione', dell'estensione
metropolitana e della 'campagna urbanizzata', non appaiono più
pre-figurabili nei termini semplici e abituali; la complessità sembra
necessitare allo stesso tempo di un maggior livello di astrazione e di
maggior precisione*

(Secchi, 2000; 139)





1. Dispersione della città contemporanea nel territorio: cronaca di una trasformazione

Effettivamente è più facile costruire città che vita urbana

(Alexander, 1965; 165)

Il campo di studio di questa ricerca sono le trasformazioni che ha subito la città europea contemporanea e i processi che hanno determinato alcuni dei suoi fenomeni più marcati. Per raggiungere questo obiettivo si è scelto di procedere presentando in primo luogo gli aspetti evidenti di questa trasformazione, per poi passare a riflettere sui processi che li hanno generati e sui risvolti spaziali di questa situazione.

Nel prossimi paragrafi si evidenzieranno alcuni dei caratteri assunti dalla città negli ultimi due decenni; questo non vuole essere un catalogo o una fenomenologia della città in generale ma vuole porre al centro del discorso i caratteri nuovi del territorio, sviluppatasi al margine del progetto funzionalista. La città del Movimento Moderno era un organismo delimitato, progettato e gerarchico; le sue funzioni erano definite e ordinate attraverso i principi della Carta di Atene (1933) come un organismo formato da parti diverse. La crisi del funzionalismo e una serie di trasformazioni sociali, economiche e politiche –straordinarie per velocità e portata- non hanno cambiato solo quella città ed il territorio, hanno alterato per sempre il modo di vivere lo spazio da parte dei suoi abitanti. La descrizione operata in questa fase cercherà di tenere conto in parallelo sia dei cambiamenti che hanno determinato le novità, sia della loro manifestazione materiale. Il tema fondamentale di questo primo capitolo è la fine della struttura duale città-campagna come paradigma interpretativo esclusivo e di alcune delle immagini basate su di esso, come il suburb. Si tratta di affrontare lo studio di una realtà diversa in cui, almeno parzialmente, la città e il territorio agricolo sono fusi insieme.

Il territorio contemporaneo è un campo di studio profondamente cangiante e per questo non è possibile ancorare le analisi dell'urbanistica a tecniche e concetti consolidati. Si tratta di capire, come ha affermato B. Secchi, che nell'immensa quantità di contributi sulla città contemporanea solo pochi autori hanno saputo trattare il tema in modo tecnicamente pertinente. Non è solo un limite dei diversi studiosi: come ha avuto modo di affermare l'urbanista italiano: "La città contemporanea sembra opporre una fiera resistenza alla descrizione, soprattutto se questa è svolta nelle forme codificate dell'urbanistica moderna"³.

Nell'attualità, alle gerarchie spaziali consolidate se ne affiancano altre, molto diverse; così da rendere difficile un approccio basato sulla sola matrice storica del luogo. Allo stesso tempo sono difficili le interpretazioni attraverso la lettura funzionale così come quella morfologica, inerme di fronte alla varietà e genericità (Koolhaas, 1994) della città odierna. Già nel 1979 H. Lefebvre disse che la città era esplosa e aveva generato una serie di ambigue protuberanze, recinti specializzati, cittadelle: complessi residenziali ed industriali, città dormitorio, ecc. Questi ambiti erano composti dagli stessi materiali della città consolidata ma, allo stesso tempo, profondamente diversi da essa. Per questo l'indagine qui contenuta si è sviluppata su un doppio fronte: da una parte si è cercato di ricostruire la situazione da un punto di vista culturale e della disciplina, dall'altro si è cercato di rappresentare –o meglio- di creare un'iconografia adatta a esprimere il cambiamento, la trasformazione, la novità del territorio contemporaneo. Il risultato sembra aprire più questioni di quante ne risolva. Mentre il Movimento Moderno aveva basato il proprio statuto sulla corrispondenza fra principi e azioni, il territorio contemporaneo sembra essere una complessa sovrapposizione di ordini diversi, contrastanti, schizofrenici. Non è compito né volontà di questa ricerca mettere ordine in questo universo di logiche e processi, né si ha la pretesa di costruirne un catalogo completo. Non si vuole però ricadere nella logica del montaggio di immagini e descrizioni che ha immobilizzato la ricerca urbanistica negli ultimi anni. Più che tendere all'universalità del funzionalismo e delle grandi narrazioni si cercherà di portare alla luce quei fenomeni che non possono essere spiegati con la logica ed il linguaggio funzionalista, ma nemmeno con gli strumenti e gli approcci che lo hanno negato, legati al cosiddetto "post-modernismo". I paragrafi che seguono parlano di fenomeni e processi nuovi, che vanno letti e spiegati con linguaggi e approcci curiosi ed innovativi, diversi da quelli finora utilizzati.

DIMENSIONE SPAZIALE DEI FENOMENI

Oggi la dimensione spaziale dei fenomeni urbani ha assunto una importanza centrale non solo per l'architettura e l'urbanistica, ma interessa tutto lo spettro delle scienze umane e sociali. In passato esse

³ Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 77

avevano tralasciato lo studio dei processi nello spazio per privilegiare i contenuti teorici o le astrazioni concettuali. Oggi grazie ai nuovi strumenti tecnologici e alle nostre conoscenze geografiche, il tema spaziale è tornato di grande attualità e lo studio delle dinamiche “dei luoghi” e “nei luoghi” ha assunto un ruolo decisivo per permetterci di interpretare la società contemporanea. Un aspetto importante è che quando gli architetti e gli urbanisti erano troppo legati a un apparato concettuale di tipo funzionalista, furono altri intellettuali, spesso non provenienti dal mondo dell'architettura e dell'urbanistica, a descrivere la città ed a fornire un'ipotesi di lavoro di interpretazione del territorio e dei suoi modi d'uso. Fra di essi G. Amendola, ad esempio, riconosce la difficoltà di interpretare le nuove configurazioni spaziali di una città diversa dalle immagini che fino ad allora venivano realizzate. Egli afferma:

“La città nuova sfugge, grazie alla sua nuova strutturale indeterminazione o ambiguità, ai tentativi di comprensione e di interpretazione totalizzanti sia degli esperti che dei nuovi abitanti. Non solo i modelli di riferimento necessari a scoprire un eventuale ordine sotteso sono deboli ma, soprattutto, essi sono molti, non sempre coerenti e, spesso, mutevoli ed evanescenti. I modelli del passato fondati sulla razionalità forte o su ordini precostituiti mostrano visibilmente la propria crisi e con questa la debolezza dei progetti urbani su di essi fondati. La sfiducia verso le meta- narrazioni denunciata da Lyotard comprende anche i modelli totalizzanti ed onnicomprensivi di città. Il contingente, il frammentario, il relativo, il temporaneo diventano, seppur sussurrate, parole chiave del nuovo planning urbano”⁴.

Quest'ultimo passaggio descrive compiutamente l'idea che è stata delineata finora: la crisi dell'apparato concettuale e metodologico dei funzionalisti, totalizzante ed onnicomprensivo, mostra tutta la sua debolezza e costringe gli studiosi ad una lettura diversa, suddivisa e frammentaria perché tale è la città con cui ci si confronta o almeno tale è l'idea della città che si ha all'interno della disciplina urbanistica.

Ciò che più interessa sottolineare, dei numerosi studi prodotti sulla città da allora, è che questi descrivono la città come una realtà diversa, in cui è avvenuto un passaggio, una cesura rispetto al passato. Ad esempio A. Balducci e V. Fedeli dicono:

“La città contemporanea non è il deterioramento di quella moderna, ma qualcosa di diverso che dobbiamo esplorare e capire: dobbiamo guardarlo come un fenomeno nuovo che non siamo ancora in grado di comprendere pienamente, che è sia il risultato del passato che un assaggio della futura città. È difficile comprendere perché ciascuno degli attori che lo popolano, sia abitante o decisore, abbia una visione solo parziale e possa percepire solo dei frammenti di questa realtà, che rende difficile costruire un quadro completo. Tutto ciò presenta indubbiamente dei rischi, come quelli di accentuare processi di polarizzazione sociale, di frammentazione e di deterritorializzazione, ma presenta anche

⁴ Amendola G. (1997) La città postmoderna: magie e paure della metropoli contemporanea. Roma, Laterza pag.47

delle opportunità straordinarie. Queste derivano dal fatto che la città contemporanea è un punto di contatto tra il locale e il globale, tra reti di luoghi e di reti planetarie, tra il 'mondo della vita' e dei processi di globalizzazione ... Nel 1970 non è semplicemente iniziata l'espansione della città centrale, l'estensione dell'urbanizzazione dal centro verso l'esterno che crea la periferia. La città contemporanea è costruita su discontinuità. Se si passa attraverso di essa, partendo dal nucleo antico per arrivare al bordo, si incontrano una successione di oggetti e spazi che non rientrano nella gerarchia urbanistica originaria⁵.

Anche in questo caso essi affermano che il problema è che il territorio è un “fenomeno nuovo che non siamo ancora in grado di comprendere pienamente” e poiché si ha “una visione solo parziale e possiamo percepire solo dei frammenti di questa realtà”. Essi individuano all'interno di questo problema delle opportunità straordinarie attraverso le quali approfondire la conoscenza dei singoli elementi del sistema e ragionare in termini di relazioni tra le parti ed il tutto. Ancora B. Secchi:

“La città è luogo ove si decide la differenza legittima, ma soprattutto si organizza la ripetizione, eventualmente nelle forme della variazione su un tema e ciò può divenire un'occasione per ritrovare una relazione di senso tra il singolo elemento e il tutto⁶.”

Questa città contemporanea ha subito una trasformazione integrale, durante la quale è cambiato sia il suo nucleo consolidato che quelle aree che erano state urbanizzate durante il periodo funzionalista. Insieme a questo sono cambiati anche i suoi bordi, e più in là, questa trasformazione integrale ha interessato anche lo spazio suburbano, le aree rurali che inframmezzavano i nuclei storici. Non è possibile capire questa trasformazione se non si capisce che il cambiamento di ognuna delle parti è legato –ed incide- nel cambiamento delle altre; solo attraverso uno studio che tenga in considerazione tutto questo sistema di trasformazioni è possibile arrivare alla comprensione del territorio contemporaneo. Questo però è un lavoro esigente e molto lungo, che non è possibile sviluppare dentro un'unica tesi. Questa è una delle ragioni per cui si è scelto, in questo capitolo, di approfondire solo il tema della trasformazione che ha interessato lo spazio suburbano e le dinamiche che lo hanno adattato ad accogliere la vita urbana; proprio studiandole si cercherà di rappresentare un ambiente urbano diverso, interagente e complementare a quello della città consolidata.

5 Balducci A., Fedeli V. (2008) The State of European Cities Report: some critical reflections upon urban phenomena in the European Union in *Urban research and practice*, n. 3. Abingdon, Taylor & Francis pag. 247-252 - trad. M. Paris

6 Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Editori Laterza pag. 62

1.A. La trasformazione della città e la sua dispersione nel territorio

La crescita dimensionale della città non è un fenomeno recente, già nel 1961 L. Mumford chiudeva il suo libro "La città nella storia", affermando che egli aveva aperto con una città che era, simbolicamente, un mondo e chiudeva con un mondo divenuto, sotto molti punti di vista, una città (Mumford, 1961). Ciò che differenzia la città tradizionale dal frutto di questo processo di crescita è la varietà delle forme che assume e la complessità del risultato finale. In realtà la trasformazione è talmente profonda e compiuta che M. Cacciari (2004) ha affermato che ormai non esistono le città, ma diverse e distinte forme di vita urbana. In particolare ha precisato:

"Che cosa abitiamo noi oggi? -si chiedono i teorici più avveduti- Abitiamo città? No, abitiamo territori. Dove finisce una città e ne comincia un'altra? I confini sono puramente amministrativi e artificiali, non hanno alcun senso né geografico, né simbolico, né politico. Abitiamo territori indefiniti, e le funzioni vi si distribuiscono all'interno, al di là di ogni logica programmatica, al di là di ogni urbanistica; si localizzano a seconda di interessi speculativi, di pressioni sociali, ma non secondo un disegno urbanistico, che, anche nei grandi maestri dell'urbanistica, derivava proprio dal fatto che si poteva ragionare sulla base di quelle fondamentali funzioni. Più che scomparse, quelle funzioni si sono diffuse e disseminate"⁷.

Questo stesso concetto era già stato espresso da H. Lefebvre (1976), che criticava la metafora di "tessuto urbano". Egli disse che la città, più che un tessuto sul territorio, era più simile ad una proliferazione biologica, ad una rete di maglie diverse che abbracciava campi più o meno grandi: villaggi e paesi o addirittura regioni intere. Ciò che rendeva inutile l'idea di tessuto urbano era il suo approccio morfologico, l'illusione intrinseca di poter ridurre la città ad un ambito limitato di oggetti edificati. In realtà, secondo le parole dell'autore: "L'interesse legato al tessuto urbano non si limita alla sua morfologia. Esso è l'intelaiatura di una maniera di vivere, più o meno intensa e aggregata: la società urbana. Sulla base economica del 'tessuto urbano' appaiono fenomeni di altro tipo, di un altro livello, quello della vita sociale e culturale"⁸. Un gruppo di ricercatori portoghesi guidati da N. Portas ha approfondito questa trasformazione recentemente e secondo la loro visione si è ampliato il campo semantico del termine "città", esso è divenuto un termine polisemico, utile a descrivere gran numero di luoghi e agglomerati che accolgono modi e forme di vita definiti "urbani" (Portas & alii, 2011). Con questo scenario M. Memoli e C. Rossignolo commentano le già citate parole di L. Mumford ed affermano:

⁷ Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 48

⁸ Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 26

“Il mondo delle città diviene più prossimo (perché più facile da raggiungere); maggiormente diffuso (perché capillarmente innervato di relazioni e reti materiali, immateriali e veloci); più legato al contesto locale (perché le differenze sono più importanti delle similitudini) e, paradossalmente, più simile (perché ogni ambito urbano esprime condizioni reperibili in molti altri). Le aree urbane diventano contenitori multi-variabili nei quali si mescolano economie della comunicazione, dell'informazione, della socialità, della cultura o, perfino, del religioso intersecando il mondo globale, della realtà regionale e il contesto locale”⁹.

All'interno di questo paragrafo si cercherà, nella prima parte, di dare conto di questa trasformazione che può essere sintetizzata, così come fatto da A. Font e F. Indovina in un recente studio, con l'immagine dell'esplosione della città. Nella seconda parte invece si approfondirà il tema di questa città nuova, esplosa e che occupa il territorio come habitat per l'uomo contemporaneo.

1.A.1. L'esplosione della città genera un habitat contemporaneo

Per rafforzare l'idea appena esposta si può citare uno studio portoghese del 2003 che metteva in luce le trasformazioni nei modi di vivere ed abitare della società contemporanea e il loro risvolto sulla città. Secondo N. Portas, A. Domingues e J.Cabral (2003) l'espansione recente, più o meno quella sviluppatasi dagli anni '60 ad oggi, occupa la maggior parte degli ambiti urbanizzati e coincide con la progressiva affermazione dell'automobile come motore della crescita centrifuga della città. Nonostante la lentezza iniziale del processo, simile ad un'esplosione per velocità, forza e capacità distruttiva, le trasformazioni sono proseguite ad un ritmo crescente, quasi sempre con un carattere erratico e spontaneo. Lo stesso H. Lefebvre (1979) ne “Il diritto alla città” affermava che era in atto un processo indotto che possiamo chiamare 'implosione-esplosione' della città.

“Il fenomeno urbano copre una gran parte del territorio nei grandi paesi industrializzati. Addirittura oltrepassa allegramente le frontiere nazionali: la Megalopoli del nord Europa si estende dalla Ruhr fino al mare, fino a toccare le città inglesi e dalla regione parigina ai paesi scandinavi. Questo territorio è sempre più simile a sé stesso, anche se al suo interno non mancano le differenze locali e un considerevole grado di divisione, tecnica e sociale, del lavoro nelle regioni, nelle conglomerazioni e nelle città. Allo stesso tempo dentro e fuori questa maglia, le concentrazioni urbane divengono gigantesche, la popolazione si ammucchia, raggiungendo densità inquietanti per unità di superficie o per abitazione. Allo stesso tempo, molti nuclei urbani antichi si deteriorano ed esplodono. Gli abitanti si muovono verso lontane periferie, residenziali o produttive. Nei centri urbani il terziario sostituisce la residenza. A volte (negli Stati Uniti, per esempio) questi centri vengono abbandonati ai 'poveri' e si

⁹ Memoli M., Rossignolo C. (2011) Economia, società e cambiamento urbano in Governi F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 111

convertono in ghetti per i meno fortunati. A volte, al contrario, le persone con maggiori risorse economiche conservano la loro posizione nel cuore della città come ad esempio nei dintorni del Central Park a New York, a Marais, a Parigi¹⁰.

Alcuni anni dopo nel libro "La rivoluzione urbana" H. Lefebvre aggiunse: "La società urbana deve essere pensata come risultato di un processo in cui esplodono le antiche forme urbane attraverso trasformazioni discontinue"¹¹.

Il terzo contributo che si riferisce all'esplosione¹² della città è quello di A. Font (2007). Introducendo i risultati di una ricerca di diversi gruppi appartenenti a numerose università europee egli utilizzò questa espressione per descrivere la situazione delle città del vecchio continente. Egli disse che l'esplosione della città è "l'immagine sintetica di ciò che è successo nell'ultima tappa del nostro processo di urbanizzazione, nel quale si è realizzata la dispersione nel territorio delle attività e dei flussi, allo stesso tempo in cui si sono trasformati internamente i nuclei urbani. Per questo motivo va studiata sia nei processi più evidenti di dispersione territoriale come dal punto di vista –meno evidente- delle riforme interiori della città, cercando di stabilire delle relazioni fra questi due aspetti"¹³.

Il filo conduttore che sembra guidare i tre contributi è che l'esplosione, come immagine, serve ad indicare la velocità e la portata dirompente dei cambiamenti avvenuti. Quest'immagine sembra racchiudere l'eco dei manifesti e dell'iconografia futurista italiana, che esaltava la guerra come elemento purificatore e rigeneratore. La città esplode nel delicato passaggio della società avvenuto con la fine della rivoluzione industriale e l'avvento della società contemporanea dei servizi, del consumo e dell'automobile. Il tutto è avvenuto in pochi anni e in quasi tutte le città del mondo: la rapidità di questo cambiamento ha lasciato sul suolo una serie di detriti. Proprio quest'ultimo aspetto dell'immagine dell'esplosione è interessante: lo scenario dopo una detonazione è qualcosa di apocalittico e distrutto, dove nulla rimane intero. Ciò vuol dire che dopo la sua esplosione la città è semplicemente distrutta? O, al contrario, è opportuno approfondire alcuni aspetti che quest'immagine lascia nel non detto –o accenna solamente-. Cosa si può dire del possibile cambio nella città avvenuto attraverso la sua esplosione?

10 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 25

11 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag. 8

12 L'immagine dell'esplosione della città non è nuova ed è da riferire al libro di Blumenfeld B. (1958) The Exploding Metropolis: A Study of the Assault on Urbanism and how Our Cities Can Resist it. New York: Doubleday. Un altro libro, considerato un classico nella letteratura americana sulle città è Whyte W. H. (1993) The Exploding metropolis. Berkeley, University of California press in cui l'immagine dell'esplosione ricorre ancora.

13 Font A. (2007) Introduzione all'edizione spagnola in L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositore pag. 10

L'ESPLOSIONE DELLA CITTÀ

Uno studio coordinato dal professore di Barcellona e da F. Indovina riguarda la comparsa ed il potenziamento di dinamiche urbane nel territorio come risultato del processo di progressiva dispersione dei caratteri urbani nello spazio. Non si tratta della semplice crescita dimensionale della città, avvenuta negli anni '60 e '70 come conseguenza del doppio processo di industrializzazione ed inurbamento della società. Quello era un fenomeno legato ad una società di tipo fordista e che produsse una città ancora riconoscibile, ancorata agli strumenti ed ai principi del Movimento Moderno o alla loro negazione post-modernista. In realtà quella studiata da A. Font è una tappa diversa di questo processo, in cui ad un utilizzo estensivo del territorio urbanizzato (crescita dimensionale) corrispondono anche una serie trasformazioni legate all'aumento della mobilità privata (dispersione) ed alla perdita di una struttura gerarchica netta dello spazio (banalizzazione).

Questo cambiamento si rende evidente in una serie di trasformazioni, che essi presentano attraverso un catalogo di fenomeni diversi (Font, 2007):

- Le dinamiche tradizionali di crescita urbana cambiano, e per questo si produce un aumento di popolazione in città e nei territori sempre più distanti dal centro urbano che, al contrario perde, abitanti.
- Le attività industriali e terziarie si spostano verso la periferia, nel quadro delle trasformazioni del sistema produttivo e delle nuove tecnologie della comunicazione.
- La maggior parte della residenza si muove verso territori sempre più distanti dal centro consolidato, per via della logica qualità-prezzo o per seguire lo spostamento del lavoro. Proprio per questo spostamento, alcuni spazi tradizionalmente destinati a seconda residenza si riconvertono a spazi residenziali principali.
- Nei pressi delle grandi arterie dello scorrimento veloce fanno la loro comparsa funzioni terziarie e grandi dotazioni. Questi nuovi elementi si sovrappongono al paesaggio della città compatta e agli ambiti dispersi.
- Gli spazi naturali (boschi, aree agricole, aree fluviali) si riducono e divengono sempre più isole in uno spazio per larga parte mineralizzato.
- Alcune città, soprattutto grandi e medie, promuovono interventi di rinnovamento interno, in cui il terziario ed i servizi giocano un ruolo rilevante.

Tutte queste trasformazioni, testimoniate da una serie di casi studio approfonditi da diversi team locali, non sono altro che la manifestazione

spaziale di una serie di cambiamenti socio-economici che hanno marcato –e marcheranno- lo sviluppo urbano recente. V. Gregotti (1999) a questo proposito ha affermato che “I principi insediativi (tradizionali, nda.) arrivano a scontrarsi oggi con i punti di vista non solo della dispersione (la città regione, la città diffusa, ecc.) ma dell'idea stessa di dissoluzione nella città, nell'invisibilità dell'informazione, nell'ipercittà”¹⁴.

Sembra utile chiedersi se davvero la città è destinata a dissolversi o, al contrario, questo scontro non sia altro che il processo di formazione di una città diversa e nuova, in cui l'esplosione –come ritenevano i futuristi italiani, per esempio- non è solo un momento di distruzione ma anche di rivoluzione creativa.

Per M. De Solá-Morales (1996) questo nuovo modo “laterale” di crescere della città, non solo legato alla creazione di infrastrutture ma anche alla giustapposizione di elementi diversi –a volte anche discordanti fra loro- non era un semplice disordine, ma una potenziale fonte di opportunità e di creazione di valore.

LO STUDIO DELLE CONURBAZIONI PORTOGHESI

Uno dei gruppi di ricerca che partecipò allo studio di A. Font e F. Indovina, è quello coordinato da Nuno Portas e che, in tempi diversi ha approfondito gli stessi temi. Essi hanno cercato di studiare le complessità ed i conflitti che nascono pensando a strategie e soluzioni per le città contemporanee e, per raggiungere questo obiettivo, hanno cercato di approfondirne la natura e le dinamiche.

Si è già ricordato che anch'essi hanno riconosciuto, così come H. Lefebvre o A. Font, che le forme della città attuale nascono dall'esplosione urbana degli ultimi decenni ed è su queste che bisogna modulare i criteri, le pratiche, gli obiettivi e le priorità dell'intervento urbanistico nella città poichè questa, seppur diversa, deve avere un codice genetico identificabile (Portas & al., 2003) e su questo va modulato l'intervento dei tecnici. Essi affermano:

"Dobbiamo riconoscere che la città patrimoniale (consolidata, ndt.), cresciuta sulla spinta dello sviluppo industriale, commerciale e amministrativo, non può più rimanere chiusa nel suo perimetro, nelle sue muraglie amministrative o asfaltate. A ciò l'hanno spinta quella vasta gamma di impulsi che muovono e strutturano quell'urbanizzazione che è stata definita, comunemente, contemporanea. Vari studi analitici e varie mappe dell'esplosione avvenuta negli ultimi venticinque anni nel Portogallo continentale evidenziano i nuovi contorni dell'urbano, dalle conurbazioni emergenti alle città medie: luoghi, questi, in cui i venti della contemporaneità arrivano tardi e non sempre nelle migliori condizioni”¹⁵.

14 Gregotti V. (1999) Identità e crisi dell'architettura europea. Torino, Einaudi pagg. 119

15 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 16 – trad. M. Paris

Il loro contributo è importante per questa ricerca poiché inquadra in modo specifico lo stesso campo di analisi. Inoltre essi riescono a mettere in luce, per il caso portoghese, una serie di temi aperti, ampiamente condivisibili, e a descrivere alcune delle situazioni che si riscontrano in molte altre città dell'Europa del sud.

Nel tentativo di descrivere le forme di urbanizzazione emergente, diverse dalla città consolidata, cresciute rapidamente e che caratterizzano i processi socio-territoriali contemporanei gli urbanisti portoghesi pongono la loro attenzione sulle conurbazioni¹⁶. Questa è un'operazione strumentale alla descrizione dei caratteri propri del territorio contemporaneo, frutto di dinamiche e trasformazioni economiche, sociali e spaziali. Qui non si vuole entrare nello specifico di questi cambiamenti, troppo complessi per essere descritti in questa fase, ma porre l'attenzione sulle conseguenze avvenute nello spazio.

Gli studiosi portoghesi partono dalla considerazione che il suolo urbanizzato è in costante aumento e che questa crescita comporta un salto di scala della città che esce dai suoi limiti tradizionali o progettati e si diffonde nel territorio. Il risultato è un paesaggio solo apparentemente indifferenziato, dove si mescolano residenza, industrie ed altri spazi produttivi. La disomogeneità è legata alla diversa accessibilità di questo tessuto, modulata in base alle infrastrutture del traffico privato e del trasporto collettivo, e ai caratteri specifici del luogo. I diversi gradi di accessibilità frazionano il territorio, creano frammenti e lo rendono discontinuo. La sommatoria di queste due condizioni –discontinuità e frammentazione- influisce da un lato sulla velocità delle connessioni fra un frammento e l'altro, dall'altro marca le scelte localizzative nel territorio degli operatori e degli abitanti. Il risultato finale è una marcata tendenza alla dispersione territoriale degli edifici e delle funzioni urbane che verranno approfondite più avanti.

QUATTRO APPROCCI

Le osservazioni offerte dal gruppo sull'urbanizzazione diffusa traggono spunto da alcune riflessioni sviluppate da A. Bagnasco (1977) sui distretti industriali e la loro influenza sulla dispersione territoriale delle unità di produzione. Essi, nel loro intento descrittivo-intepretativo riconoscono quattro approcci diversi a questo problema da parte della disciplina (Portas & al., 2003):

- L'ostilità, sostenuta da coloro i quali vedono nella dispersione urbana una contrapposizione alla "buona forma urbana". Questa dicotomia costituisce una artificiale barriera epistemologica, secondo gli autori, poiché apre il campo alla rassegnazione

16 Essi suddividono il campo di studio secondo tre tipologie: le conurbazioni metropolitane, quelle non metropolitane e le città medie.

disciplinare, secondo cui cercare di ordinare o governare questi fenomeni, come tecnici urbanistici, è pressochè inutile.

- L'entusiasmo per le logiche complesse che portano alla genesi ed all'evoluzione dei fenomeni di urbanizzazione diffusa. L'aspetto piú interessante in questo caso sarebbe rappresentato, per gli autori, dall'interesse per i modi di vita contemporanei e i loro effetti nello spazio. Essi riconoscono una varietà di aspetti diversi in questo nuovo modo di colonizzare il territorio, alcuni positivi (l'adattabilità e flessibilità delle soluzioni proposte, la permeabilità dei tessuti) altri negativi (consumo di suolo, distruzione di paesaggi, ecc.). La critica mossa a questo approccio riguarda il fatto che attraverso di esso si perpetua un modello dualista che legge separatamente città e urbanizzazione diffusa. Per gli autori questa suddivisione è inutile poichè le due realtà non sono alternative e ciò che si chiama urbanizzazione é un catalogo di situazioni non omogenee, che non possono essere trattate indistintamente.
- L'astrazione e l'idealizzazione della dispersione urbana, porta al progetto di soluzioni di decontestualizzazione ed isolate dal resto e favorisce l'insularizzazione del territorio. Questi approcci non considerano nemmeno lo sviluppo cronologico del territorio ed ignorano le preesistenze presenti.
- L'ottusità dell'approccio legato solo a suddivisioni amministrative (limiti municipali, provinciali, ecc.) delle statistiche ufficiali che limita l'analisi dei fenomeni reali e la creazione di politiche di governo e azione su questi tessuti. Tutto ciò rende difficile capire le reali dimensioni dei fenomeni legati alla diffusione urbana e, di conseguenza, alla loro comprensione. Si tratta di un supporto quantitativo convenzionale che se da un lato serve a testare e dimostrare alcune osservazioni qualitative, dall'altro si dimostra sempre molto rigido. Si rende necessario un lavoro di mappatura alternativo, abbastanza sofisticato da riuscire a leggere le scale intermedie e le dinamiche dei fenomeni territoriali contemporanei.

Ovviamente il suggerimento degli autori, per studiare la condizione urbana contemporanea, è usare un approccio che sia la somma dei quattro precedenti e che metta in luce la natura sistemica delle conurbazioni e il loro carattere inter-scalare. Quest'ultimo è percepibile solo attraverso una somma di osservazioni legate tanto alla scala macro, che permette di studiare le strutture ed i caratteri delle conurbazioni, quanto alla scala micro, che aiuta a capire il contesto e si focalizza sulle scelte strategiche. Il continuo riferimento a questi due tipi di scala è utile per capire il modello, i processi di trasformazione dello spazio con l'agglomerazione e la contemporanea dispersione dei materiali urbani nel territorio.

UNO SGUARDO PAESAGGISTICO

Tra le caratteristiche dell'urbanizzazione diffusa descritta da N. Portas e dal suo gruppo vi è un'alternanza di densità diverse, in cui si giustappongono agglomerazioni edificate più o meno dense a spazi aperti, il tutto inscritto nella topografia movimentata specifica del luogo. Le conurbazioni presentate nel loro libro seguono condizionanti territoriali concreti (fiumi, la linea della costa, un'infrastruttura, ecc.) e creano un paesaggio ibrido, che può sostituire la convenzionale dicotomia urbano/rurale.

Contrariamente a quanto ritenuto comunemente, secondo gli autori, è proprio grazie all'approccio paesaggistico che si può capire e caratterizzare l'urbanizzazione diffusa¹⁷. Questo nuovo modo di guardare al territorio, unione degli approcci sopra descritti, permette di individuare le logiche di sviluppo e i principi gerarchici attraverso cui si sviluppano le conurbazioni. Lo sguardo sul *landscape* permette di leggere il territorio partendo dallo spazio che attraverso altri approcci veniva ignorato. Essi rivolgono la loro attenzione a un modello in cui la maggior parte delle abitazioni ed il lavoro si trovano "fra le città". Questo ruolo di contenitore del territorio si può capire solo in un'ottica policentrica basata sulla rete, in cui lo spazio della diffusione è parte di un territorio in cui le funzioni si localizzano sulla base di logiche settoriali. Questo sistema, basato sulla competizione e l'integrazione fra funzioni, sovverte le gerarchie tradizionali con cui si leggeva il territorio, che poneva al centro solo le città consolidate ed ignoravano il ruolo territoriale delle funzioni disperse nello spazio della bassa densità.

Uno dei contributi più interessanti proposti da questa indagine è proprio quello di mettere in luce l'importanza dal punto di vista demografico, territoriale e funzionale di quello spazio che sfugge alle analisi urbanistiche e territoriali classiche poiché esterno ai limiti delle città consolidate. In realtà la disciplina urbanistica ha spesso ignorato il ruolo di queste aree che oggi rappresentano il vero spazio dove abita la società contemporanea. Alcuni lavori sviluppati all'interno dell'Istituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid sono basati su questa idea e la qualità delle proposte contenute in essi e dei risultati raggiunti dimostrano la sua opportunità. Attraverso uno sforzo

¹⁷ Per capire ed affrontare questo tema è stato fondamentale per l'autore l'esperienza di collaborazione con J. L. de las Rivas e la sua équipe nell'Istituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Portare a termine diversi incarichi e consulenze all'interno di alcuni dei lavori più importanti sviluppati da questo centro di ricerca ha permesso a chi scrive di entrare in contatto con le tematiche e conoscere da vicino alcuni degli autori che meglio e più in profondità hanno trattato il tema dell'integrazione dei metodi e delle tematiche paesaggistiche nei processi di pianificazione. Per poter approfondire questo tema si consiglia la lettura di De las Rivas (2010, 2000 e 1998) e di prendere visione dei materiali inerenti ai piani: (i) DOTVAENT - Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su ENTorno del 1998 - insignito del prestigioso premio concesso dal European Council of Town Planners nel 2002, in occasione della quarta edizione del concorso- e del suo aggiornamento realizzato tra il 2006 e il 2009. (ii) DOTSE - Directrices de Ordenación Territorial de Segovia y entorno del 2003, presentata nel corso della quinta "BIENNIAL OF TOWNS & TOWN PLANNERS IN EUROPE" di Barcellona del 2003. (iii) L'Avance della revisione del PGOU di Valladolid (2013), nella quale questa visione viene applicata ad uno piano municipale (che mostra una forte relazione con i principi guida di DOTVAENT).

cartografico importante si è cercato di creare nuove rappresentazioni del territorio nelle quali il paesaggio, attraverso la compresenza di una molteplicità di scale di riferimento, diviene la regola e la struttura (De las Rivas, 2000 e 1998) che permette di cogliere questi cambiamenti. Nei piani territoriali proposti ricorre l'idea che siano il paesaggio con i suoi valori e i suoi luoghi la chiave per analizzare e strutturare il futuro del territorio.

ABITARE E L'ABITARE IL TERRITORIO

Per N. Audas (2010) vi sono due correnti di pensiero diverse sull'abitare. Una di origine filosofica e legata alla fenomenologia del termine, che si interessa della relazione esistenziale che lega l'individuo e l'intorno. Questa relazione descrive, in quest'ottica, la reale essenza dell'essere umano, e contiene ciò che può essere definita la sua essenza. La francese, per piegare questo concetto, riprende le idee di M. Heidegger (1958), che ritroveremo in J.L. De las Rivas (1992) per cui la proiezione personale dell'uomo su uno spazio specifico ne crea un significato personale e lo rende luogo (v. Cap. 4). L'altra corrente, di origine geografica, si basa sull'accezione spaziale dell'abitare, sulla forma ed i modi di costruire lo spazio che hanno le persone (De Certeau, 1990). La relazione fra uomo e spazio in questo caso è basata sulle rappresentazioni che il primo crea del secondo e delle forme attraverso cui esprime il suo controllo su di esso (i diversi modi di abitare). Una volta combinate le due correnti, secondo la francese, si può affermare che abitare un luogo suppone una relazione di carattere ontologico: l'uomo va considerato un essere, un soggetto, che interiorizza il mondo e lo esteriorizza insieme alle sue pratiche nello spazio. Senza entrare troppo nel senso profondo di questo pensiero, esso può essere sintetizzato dall'idea che l'abitare va considerato come una pratica sia intellettuale che spaziale. Questo deve portare ad una riflessione che superi l'idea di una contrapposizione fra ciò che ella definisce "abitare": l'azione pratica che indica una relazione diretta con lo spazio (Stock, 2004) e ciò che la francese chiama "l'abitare", inteso come le modalità attraverso cui si costruisce un'interazione col luogo, lo si struttura. Questi due aspetti, sicuramente differenti, non sono però secondo N. Audas in contrapposizione ma, al contrario, sono due componenti che formano parte in egual modo la relazione uomo-spazio. Ciò che interessa mettere in luce in questa fase è quello che, usando le parole dell'autrice: "quando si studia l'abitare attraverso la lente dei sentimenti (creati con lo spazio, ndt.) si tratta, in certo modo, di analizzare il rapporto con il luogo attraverso il punto di vista della vita quotidiana: dei modi di usarlo, delle esperienze che a volte diventano abitudini, dei ricordi che vi si instaurano e permettono all'uomo di proiettarvisi dentro..."¹⁸. Tutto questo serve a sottolineare il legame tra l'azione di

18 Audas N. (2010) Le jeu des temps dans le rapport affectif aux espaces publics urbains. In Atti della conferenza "Actualités de la sociologie urbaine francophone" tenutasi nell'Université Lyon 2, il 23-24 giugno 2010. In press.

abitare, considerata nelle sue varie accezioni, e l'idea che da questa dipenda la nascita di un habitat. Allo stesso tempo si tratta di capire che questa dimensione vitale –nel senso di habitat- dello spazio è la ragion d'essere della complessità del territorio, una realtà plurale, eterogenea fatta di una moltitudine di elementi minimi che convivono.

A. Merrifield (2006), nella sua revisione critica dell'opera di Lefebvre, analizza un aspetto della produzione del sociologo francese che riguarda proprio questi temi. In particolare egli mette in luce la lungimiranza dell'analisi di Lefebvre che inquadrava le città secondo la sua personale rilettura dell'ottica marxista. Le città dovevano essere, nella concezione del francese, qualcosa di più che semplici luoghi in cui la gente guadagnava soldi, speculava o semplicemente viveva. Dovevano essere eccezionali progetti dedicati all'abitare delle persone, mentre si erano convertite in habitat tristi, luoghi di de-civilizzazione. Secondo A. Merrifield (2006), H. Lefebvre usava il termine "abitare" per marcare ancor più la ricchezza della vita nella città, associando il vivere urbano al divenire, alla crescita, come fosse qualcosa di dinamico e progressivo. Essere in una città, egli sottolinea, è molto più di un semplice essere in un luogo. Egli sottolinea il legame fra queste idee e quelle di M. Heidegger, e continua spiegando che il francese intendeva l'abitare come una condizione attraverso cui partecipare alla vita sociale di una comunità, di un villaggio o di una città. Per quello la vita urbana possedeva, fra le altre, questi caratteri specifici. L'abitare in una città permetteva agli abitanti di appartenervi, di identificarvisi. L'abitare è per Lefebvre una pratica sociale, politica ed estetica. L'azione di occupare uno spazio va di pari passo con la possibilità di viverlo da un punto di vista dei valori sociali, relazionali, storici. Vale la pena di chiedersi se, a partire da queste considerazioni, si possa estendere questo ragionamento allo spazio abitato risultante dall'esplosione della città. In altre parole, se nello spazio della conurbazione, dell'esplosione della città, si perde la corrispondenza fra *polis*, *urbs* e *civitas*, lo spazio risultante può essere abitato? O è, usando le parole di Merrifield un habitat triste, un luogo di de-civilizzazione? Il problema che ci si pone è quindi se lo spazio della dispersione urbana sia uno spazio abitabile e, una volta risposto positivamente a questa prima domanda, in che modo l'uomo contemporaneo colonizzi, si appropri, occupi e si riconosca in questo spazio.

L'HABITAT CONTEMPORANEO

Nel libro "La rivoluzione urbana" H. Lefebvre specifica che l'abitare è, da millenni, una pratica. Cioè l'atto di abitare i luoghi avveniva, indipendentemente dal grado di coscienza con cui veniva compiuto ed era, pertanto, un'azione concreta, funzionale, multifunzionale, trasfunzionale (Lefebvre, 1979). Già allora egli riconosceva un limite della riflessione urbanistica, che tendeva a saltare il livello dell'abitare, l'azione concreta, per concentrarsi su aspetti di carattere

materiale (l'immobile, la casa come contenitore). Inoltre lo spostamento dell'attenzione riguardava anche la scala: da quella locale, legata all'intorno, a quella generale, per cui i tecnici erano piú interessati alla pianificazione del territorio o alla produzione industriale, alla globalizzazione che al gesto dell'abitare uno spazio (Lefebvre, 1976). L'ambiente in cui si svolgeva tutto ciò era quello della città, e il vivere urbano poteva svolgersi solo dentro questo medio: era realmente il punto di passaggio; d'altro canto questo passaggio arricchisce questa realtà spaziale, la rende complessa, vibrante, diversa. Allo stesso tempo, è bene specificarlo, questo ambiente non è quello della città *strictu sensu* ma quello composto da tutte quelle realtà in cui l'uomo è insediato e sviluppa la sua quotidianità. Si tratta di un insieme che coinvolge almeno la scala locale e quella regionale e si materializza dal punto di vista territoriale, ambientale e del paesaggio, quasi a formare un ecosistema o un'ecologia nuova.

Non si vuole qui anticipare il tema che lega la pratica dell'abitare un luogo e la creazione del luogo stesso, ma in qualche modo vale la pena di analizzare piú da vicino questa stretta relazione. Si è detto che all'abitare, come azione, corrisponde la produzione di un habitat, uno spazio capace di contenere quest'azione, di ospitarla. Quindi, in funzione di questo legame, è possibile desumere che ad un cambio dei modi di vivere ed abitare un luogo, corrisponda un cambio dei luoghi stessi. Si consideri, come propone E.W. Soja (1998), il cambio eccezionale che ha interessato la società contemporanea nell'ultimo quarto del XX sec. e la concentrazioni di nuovi processi urbani. Risulta necessaria una lettura nuova che, piú che spiegarne origini e cause, sappia considerare le significative differenze rispetto al passato, ed espliciti i cambiamenti tanto nel contenitore, la città, come del contenuto, l'habitat contemporaneo. Alle mutate condizioni sociali, economiche, culturali della contemporaneità corrisponde un habitat diverso, slegato da alcuni elementi tradizionali. Uno di questi è sicuramente la città tradizionale, ormai ridotta a cittadella immersa in una urbanità esplosa intorno a lei.

Non vi è un limite preciso nel cambiamento del contenuto e del contenitore, né è obiettivo di questa ricerca stabilire i tempi o i modi attraverso cui questo è avvenuto, anche perchè secondo molti critici la trasformazione è stata il risultato di processi e dinamiche complessi ed interagenti. Alcuni di questi sono talmente importanti che, per alcuni autori, sono quelli che hanno sancito il vero cambio di un'epoca: dalla modernità alla contemporaneità. Il primo contributo a questo tema è stato quello di M. Weber che nella sua opera a piú riprese ha messo in luce il ruolo della mobilità e della comunicazione –in una parola, della tecnologia- nel processo di trasformazione della quotidianità delle persone e, come conseguenza ultima, del loro modo di vivere lo spazio. L. Lippolis ha approfondito affermando che il passaggio dalla modernità alla surmodernità è così caratterizzato dalla sostituzione

della residenza/dimora (dove si abita) con il transito; le immagini ricorrenti di questo cambiamento sono quelle degli svincoli piú che degli incroci (dove ci si poteva incontrare), ma anche quella dei passeggeri piú che degli abitanti e del *grand ensemble* piú che quella del centro urbano (Lippolis, 2009). Altri autori invece mettono in luce il risultato di questo cambiamento e come la somma di questi cambiamenti abbiano modificato il territorio. M. Cacciari ad esempio ha detto:

“L'abitare non ha luogo là dove si dorme e qualche volta si mangia, dove si guarda la televisione e si gioca col computer domestico; il luogo dell'abitare non è l'alloggio. Soltanto una città può essere abitata; ma non è possibile abitare la città, se essa non si dispone per l'abitare, e cioè non dona luoghi. Il luogo è dove sostiamo: è pausa - è analogo al silenzio in una partitura. Non si dà musica senza silenzio. Il territorio post-metropolitano ignora il silenzio; non ci permette di sostare, di raccoglierci nell'abitare. Appunto, non conosce, non può conoscere distanze. Le distanze sono il suo nemico. Ogni luogo al suo interno sembra destinato ad accartocciarsi, a perdere di intensità fino a trasformarsi in null'altro che in un passaggio, un momento della mobilitazione universale”¹⁹.

I due contributi qui proposti mettono in luce il cambiamento nell'habitat contemporaneo: uno spazio marcato da nuovi modi di vivere e concepire il vivere, il lavorare, lo spostarsi, e il riposarsi (curiosamente, le quattro funzioni della Carta di Atene). Entrambi mettono in luce anche il cambiamento dei comportamenti che gli abitanti assumono in un ambiente caratterizzato dalla molteplicità, dove convivono spazi e luoghi.

N. Portas e il suo gruppo di ricerca riassumono i termini del problema e contrappongono ai modelli semplici, o semplificati, degli habitat tradizionali, alcune tendenze legate alla perdita del sentimento di radicamento al luogo e alla molteplicità delle forme possibili di abitare il territorio. Questa situazione si spiega attraverso le numerose differenze che caratterizzano le società contemporanee quali: pertinenze sociali multiple, polarizzazioni, individualismo, compresenza di culture diverse. Secondo loro “la crescita della ipermobilità è direttamente proporzionale alla crescita in numero assoluto di quegli strati sociali dotati di potere di consumo, di istruzione, di capacità di adattarsi al mercato del lavoro e alle opportunità che offre, alla mobilità privata, e moltiplica le possibilità di abitare il territorio, allontana e avvicina, allo stesso tempo, luoghi di residenza e lavoro, quelli dedicati all'ozio, allo studio, e i servizi personali e collettivi. Al contrario, l'esclusione dall'ipermobilità di quelli che appartengono a fasce piú fragili della popolazione per mancanza di istruzione, di competenze professionali qualificate, di un reddito troppo basso, tende a segregare i territori critici e ad allontanare le popolazioni che li abitano dalle possibilità offerte dallo spazio allargato dell'urbanizzazione”²⁰. Si formano in questo modo una serie di luoghi

19 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 36

20 Portas N., Domingues Á., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 78-79 – trad. M. Paris

della povertà, spazi vulnerabili per localizzazione, per condizioni materiali dei loro abitanti e per le possibilità che offrono loro.

Senza entrare nel merito di tutti i temi presentati, in questa lunga citazione si pongono in luce diversi aspetti interessanti. Da un lato si sottolinea una volta ancora la nascita nel territorio, fuori dalla città e in funzione dell'accessibilità, di un nuovo habitat per la società contemporanea. Allo stesso tempo si evidenzia come le classi più svantaggiate tendano a concentrarsi in luoghi dotati di condizioni meno favorevoli e abitate quasi esclusivamente da classi sociali deboli. La composizione di questi habitat, articolati dalle geometrie continue delle infrastrutture, crea il territorio della dispersione urbana. Dentro questo complesso sistema trovano luogo (non si usa a caso quest'espressione) una serie di ambienti diversi, tutti dotati di particolari caratteri e partecipanti ad una nuova, sovrapposta gerarchia territoriale.

Anche F. Indovina (1990) riconosce che il problema dell'habitat e dell'abitare come questione fondamentale ha influito nelle scelte delle famiglie e ne ha provocato lo spostamento nel territorio. Il modo di relazionarsi fra individui e fra gli individui e la città è un prodotto culturale e politico -cioè non una costante-. In realtà fino a dopo il movimento moderno la città era il mezzo entro cui si manifestavano e che rendeva possibile le interazioni ed i servizi collettivi e su di essi si fondava l'habitat di quella società. In questa nuova situazione, in cui la popolazione esce dalle città e si riversa nel territorio, cambiano anche le sue manifestazioni "politiche" e collettive. La perdita della relazione biunivoca per cui alla condivisione dello spazio corrisponde una condivisione dei servizi, secondo l'autore italiano, rappresenta un momento di cesura e cambio, la creazione di un nuovo modo di abitare e, di conseguenza, di un nuovo habitat²¹.

Analizzata quella che è la situazione generale legata all'habitat, nel paragrafo successivo ci si focalizzerà solo su alcuni ambienti: quelli originati dall'esplosione della città, che rappresentano una tipologia nuova, originale. Non è possibile in questa sede analizzare tutti i fattori intervenuti e le situazioni presenti nel territorio. Per questo motivo si cercherà di focalizzare l'attenzione sulle trasformazioni della città nate da alcuni cambiamenti legati al modo di vivere lo spazio della società contemporanea. In primo piano verrà messa l'evoluzione che ha subito il territorio rurale periurbano e quello legato alle infrastrutture che spesso coincidono. Successivamente si approfondiranno le condizioni fisiche e materiali di questi ambiti.

21 Così emerge il problema dello spazio pubblico come "spazio della rappresentazione" (Sennet, 1982)

1.A.2. La trasformazione dello spazio suburbano

Anche all'osservatore piú distratto balza all'occhio che la città ed il territorio sono cambiati. Ed i processi di cambiamento sono divenuti tanto piú profondi e significativi negli ultimi 20-30 anni che non in tutta la storia delle società occidentali. H. Lefebvre (1979) osservava che si può guardare a questi fenomeni, altamente complessi, tramite letture morfologiche (quelle dei geografi e, forse, degli urbanisti), letture tecnologiche, letture amministrative (quelle dei funzionari e dei politici che studiano come intervenire...) Egli però segnalava anche un altro tipo di lettura, quella del possibile (o dell'impossibile) –che egli chiama transduzione- e che permette di ampliare la prospettiva limitata dell'essere umano. Questa visione doveva poter superare quella tradizionale, che limitava pulsioni e valori a causa dei suoi limiti, e per questo doveva essere "urbana". Da questa lettura è stata originata la riflessione sul "terzo spazio" dell'autore che tanta fortuna e seguito ha avuto. Per esempio si può citare quella di E.W. Soja, sulla quale si baseranno alcuni passaggi del quarto capitolo di questo lavoro.

In tutto il paragrafo precedente si è cercato di mettere in luce il cambiamento subito dalla realtà fisica della città dopo il funzionalismo e il significato che questa evoluzione assume per gli abitanti di un territorio. Le trasformazioni subite dalla città hanno decretato la fine di un certo modo di vivere ed abitare lo spazio –che potremmo definire "cittadino"- e la loro dissipazione nel territorio –dando luogo a un modo di vita "urbano"-. In questo paragrafo si esporranno alcuni degli aspetti che hanno portato alla trasformazione della città e alla dispersione dei suoi caratteri perchè, come ha detto A. Rossi (1966), il processo dinamico della città tende piú all'evoluzione che alla conservazione. Così ci si fisserà sugli aspetti dinamici che hanno caratterizzato l'evoluzione della città, prestando maggior attenzione a quelle che ne hanno decretato le trasformazioni piú recenti.

LA FINE DEL PROCESSO DI URBANIZZAZIONE COME CONCENTRAZIONE URBANA

La prima delle dinamiche che hanno portato alla trasformazione dello spazio suburbano è legata alla crescita dimensionale della città. Fin dalla rivoluzione industriale, con il progressivo inurbamento della popolazione, si creò nella città una domanda di residenza che non poteva trovare risposta solo dagli ambiti consolidati così che si cercarono soluzioni alternative. Alcune di esse furono legate alla progressiva colonizzazione del territorio agricolo circostante, in un processo espansivo a "macchia d'olio" che si esauriva nella fissità della struttura centro-periferia.

Fra gli altri, D. Kingsley (1965) coniò un termine specifico per indicare il fenomeno che chiamò "urbanizzazione". Egli lo usò con un'accezione

specificata, “riferita alla percentuale sul totale della popolazione concentrata negli insediamenti urbani, oppure ad un aumento di questa percentuale”²². Questo fenomeno, basato nell’immigrazione è, per l’autore, un nuovo passo nell’evoluzione sociale dell’uomo, che ora vive in società urbanizzate. C. Rossignolo ha specificato in una pubblicazione recente che: “Urbanesimo, inurbamento e urbanizzazione sono spesso usati - erroneamente- come sinonimi del fenomeno migratorio di grandi masse di popolazione dalle campagne verso le città. Quando si parla di urbanesimo/urbanità si pone maggiore attenzione sugli aspetti sociali della vita urbana, cioè i modi di vita degli abitanti della città. Il processo di inurbamento, invece, evidenzia il fenomeno della mobilità di gruppi consistenti di persone dalle campagne ai grandi centri abitati. Urbanizzazione, infine, è il termine che descrive i processi di crescita della popolazione urbana e la conseguente espansione fisica dell’edificato”²³. È bene ricordare in questa fase che l’analisi di D. Kingsley è orientata alle dinamiche territoriali dell’occidente. Per questo egli considera alcuni di questi processi come legati a una fase matura mentre in altre aree del pianeta, come in Brasile, Nigeria e Cina la “sparizione del mondo rurale” e la concentrazione della popolazione –e dei problemi- nelle città è un fenomeno tutt’ora in pieno sviluppo.

I luoghi dove si svolge questo fenomeno erano le città, spazi dotati di grande dimensione e di un’alta densità di popolazione. Pensando a questi caratteri D. Kingsley (1965) affermava che le città sembravano più nidi di insetti che comunità di mammiferi. In essi aveva luogo un intenso contatto umano, generato da una grande complessità sociale che contraddistingueva gli abitanti. Ai fini di questo lavoro è interessante ricordare che per l’autore: “Urbanizzazione e crescita delle città sono due fenomeni che storicamente si sono verificati allo stesso tempo, e da questo fatto è nato un errore di interpretazione è necessario distinguere le due tendenze. Attualmente nei paesi più avanzati, per esempio, il numero degli abitanti delle realtà urbane è ancora in crescita, ma la proporzione di questi sulla popolazione totale tende a rimanere stabile o diminuire. In altre parole, il processo di urbanizzazione -il passaggio da un modello disperso di insediamento umano alla concentrazione nei centri urbani- è un cambiamento che ha un inizio e una fine, mentre la crescita delle città non ha un limite intrinseco. Tale crescita potrebbe continuare anche dopo che tutti si saranno trasferiti nelle città, per effetto del saldo naturale dei suoi abitanti”²⁴.

La differenza fra urbanizzazione intesa come proporzione fra abitanti della città e dello spazio rurale e crescita della città come aumento della popolazione, è centrale anche nella riflessione contemporanea

22 Kingsley D. (1965) The Urbanization of the Human Population in Scientific American vol. 213, n° 3 pag. 41-53 - trad. M. Paris

23 Rossignolo C. (2011) Il fenomeno urbano e le città contemporanee in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell’urbano. Roma, Carocci Editore pag. 24

24 Kingsley D. (1965) op. cit. - trad. M. Paris

e il contributo di questo autore può servire ad approfondire meglio questo tema, soprattutto poichè egli si interrogava sull'esistenza di un possibile limite all'urbanizzazione. In particolare egli proponeva due possibili scenari, visti entrambi allora (1965) come paradossali: da un lato egli credeva che l'urbanizzazione sarebbe potuta finire quando tutta la popolazione sarebbe vissuta in contesti urbani, e dall'altro quando si fosse superata la differenza fra spazi rurali ed urbani. Letto oggi, a distanza di quasi mezzo secolo, tutto ciò sembra straordinariamente attuale e assolutamente aderente alla realtà contemporanea.

D. Kingsley iniziò la sua analisi con l'osservazione dello sviluppo storico della città ed indicò il medioevo come punto di inflessione di una processo evolutivo: le trasformazioni economiche legate alla scarsa redditività dell'attività agricola e i cambiamenti nei meccanismi che regolavano l'organizzazione sociale portarono ad un rafforzamento del ruolo delle città. In realtà egli, in questa fase vide che rimaneva una netta separazione fra città e campagna: due elementi diversi di un territorio che convivevano, ben distinguibili l'uno dall'altro. In realtà tutto ciò cambiò con la rivoluzione industriale che, se da un lato fu il vero motore dello sviluppo della città, dall'altro rappresentò un profondo cambiamento nei modi e nelle forme attraverso cui questo sviluppo si manifestava.

Nella stessa ricerca Kingsley si pone il problema del futuro dell'urbanizzazione e della sua possibile fine nei paesi industriali, così come il legame diretto che lega lo sviluppo economico e la crescita delle città. Questa trasformazione sarebbe legata, secondo l'autore, alla consistente diminuzione del numero di persone che migrano verso le città. Allo stesso tempo egli riconosce che la porzione di popolazione che presenta le dinamiche statistiche demografiche più dinamiche è sicuramente quella localizzata fuori dai nuclei urbani consolidati. Egli ha affermato:

“Gli uffici statistici quando devono contare i residenti della frangia urbana definiscono il concetto di *urbano* non più attraverso la nozione di insediamento denso ma come qualcosa di *non agricolo*. La popolazione urbana si fa più rurale, vale a dire si sposta verso zone meno densamente abitate, così anche gli abitanti di realtà industriali avanzate godono delle comodità della vita urbana, senza l'affollamento eccessivo del passato”²⁵.

Egli arriva a imputarla a tre possibili cause: in un primo scenario la crescita di nuclei esterni alla città consolidata avrebbe sottratto abitanti alla città stessa e decretato la fine dell'urbanizzazione. In un secondo il saldo naturale (morti e vivi) della città sarebbe divenuto negativo con il conseguente riequilibrio delle percentuali di abitanti urbani e dello spazio rurale. Il terzo scenario era legato alla fine dell'immigrazione e

²⁵ Kingsley D. (1965) The Urbanization of the Human Population in Scientific American vol. 213, n° 3 pag. 41-53

del movimento degli abitanti verso la città. Un aspetto interessante della ricerca è che l'autore scartò il primo scenario ipotizzato, considerandolo impossibile o trascurabile. Questo si dimostrerà falso e più avanti vedremo gli effetti che tutto ciò ha avuto per lo sviluppo del territorio suburbano.

D. Kingsley, nella sua analisi, mise in luce una serie di costanti e di fenomeni emergenti. Fra gli appartenenti al primo gruppo egli sottolineò i miglioramenti tecnologici e le dinamiche relative alla produttività che rendevano più favorevole la localizzazione urbana e la concentrazione di persone in un luogo fisico determinato. Insieme a questi egli notò come il territorio era utilizzato come luogo di localizzazione dalle funzioni produttive, logistiche e dell'intercambio, mentre per l'agricoltura era semplicemente uno strumento di produzione. Questa differenza, a dire la verità poco significativa in questa fase, rappresenta una delle chiavi di volta della ricerca.

Fra i fenomeni innovativi egli mise in luce la ruralizzazione del territorio. Secondo D. Kingsley (1965) vi sarebbe dovuto essere un limite alla crescita della realtà consolidata e alla tendenza all'urbanizzazione, non solo per via di un calcolo statistico, ma perchè alcune analisi del sistema e delle condizioni di vita degli abitanti potevano far pensare a questa possibilità. Le difficili condizioni di vita negli ambiti degradati interni alla città e quelle delle zone periurbane evidenziavano la crisi di questo modo di vivere e spingevano i tecnici ad una riflessione. D'altro canto l'analisi della crescita della popolazione in termini assoluti, dovuta al miglioramento delle condizioni igieniche, alla minor incidenza delle guerre, spingevano a prendere in considerazione l'idea che ci si sarebbe trovati di fronte ad un problema di sovraffollamento, sia a livello globale, che locale.

Ciò che interessa maggiormente della ricerca di D. Kingsley è il suo interesse per l'urbanizzazione come fenomeno sia locale, che trasforma la città e il suo intorno, come di area vasta, che cambia il modo di vivere delle persone. Solo attraverso la sua ricerca si misero in luce alcuni aspetti sia materiali che socio-economici collegati all'espansione della città. L'urbanizzazione è un fenomeno in espansione che ha a che vedere tanto con l'estensione superficiale dei territori interessati come per ciò che concerne la popolazione mondiale che oggi vive in una condizione "urbana". Attraggono numerose attenzioni anche le manifestazioni contemporanee di questo processo di urbanizzazione, nella sua doppia condizione di fenomeno in crescita e motore di trasformazioni locali autonome.

LA CRESCITA DELLE AREE URBANE

Il processo di urbanizzazione e di crescita dimensionale della città è solo una delle dinamiche che hanno favorito la trasformazione della

città. Secondo S. Tarragó (1968) da quando è iniziata la vita urbana è sempre esistito il problema della sua espansione. Le forme e le modalità di questa crescita sono legate ad ogni caso concreto –al luogo- e al momento storico in cui si svolge –al tempo-. Ciò che però ha rivelato la vastità della realtà urbana, la sua ricchezza e diversità, è stata, secondo lo spagnolo, l'espansione moderna accelerata e, in tempi più recenti, il fallimento di quel modello di crescita e sviluppo.

La città dopo il funzionalismo e fino ai giorni nostri non è solo cresciuta ma si è trasformata. Per capire quali sono le trasformazioni avvenute vanno considerate scale intermedie e non abituali poiché solo tramite le stesse è possibile spiegare la dimensione, le influenze e gli effetti spaziali di ognuno dei fattori, sia nuovi che consolidati, che incidono sullo spazio e lo trasformano. Questa lettura è più attenta alle dinamiche territoriali di uno spazio urbanizzato che supera i confini amministrativi e interessa i nuclei consolidati delle città, la periferia continua creata dal movimento moderno e lo spazio rurale urbanizzato. L'insieme delle trasformazioni è stato definito recentemente un processo di "attivazione complessa della periferia rurale" (De las Rivas & Paris, 2013). La trasformazione interessa quegli ambiti che fino agli anni '80 avevano accolto solo alcune installazioni industriali, edifici corporativi e, in casi puntuali, gruppi residenziali isolati. Negli ultimi 15-20 anni

Fig. 1.01:

Crescita nello spazio suburbano

La crescita della città di Valladolid verso sud: un paesaggio fatto di spazi produttivi, residenziali e rurali

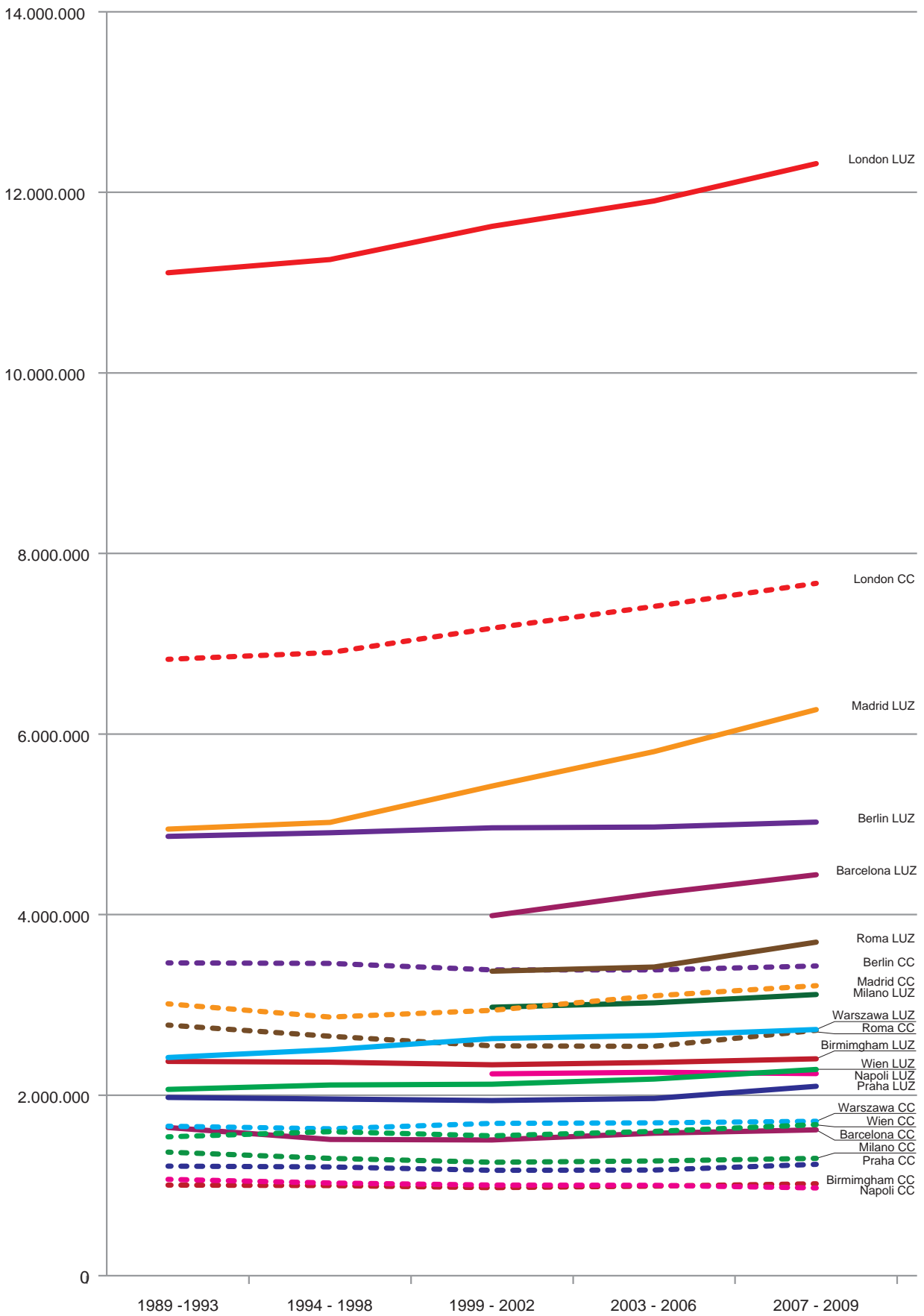
Fonte: Ayuntamiento de Valladolid, archivo fotografico (1998)



questi fenomeni si sono fatti più intensi e diffusi e la trasformazione ha interessato porzioni di territorio sempre più grandi, mostrando discontinuità e insularizzando alcuni spazi. In questo modo si è prodotto un processo di urbanizzazione delle aree periurbane tipicamente residenziale, ma dove anche le industrie e alcune funzioni terziarie si sono spostate dalle loro localizzazioni consolidate verso il territorio rurale. La descrizione di E.W. Soja (2007) esprime in modo sintetico la situazione attuale:

“Non possiamo sperare di cartografare la metropoli moderna, poiché già non conosciamo ‘i suoi estremi, le sue frontiere, i suoi confini ed i suoi limiti’. Rappresentare la città come unità geografica, economica, politica e sociale discreta legata ad un suo intorno ed al suo hinterland risulta più difficile che in precedenza. I limiti della città stanno diventando più porosi che mai, intorpidiscono la nostra abilità di tracciare linee chiare fra quello che è dentro e quello che sta fuori, tra la città e lo spazio agricolo, le zone residenziali e quello che non è città; fra una città-regione metropolitana e l'altra; tra il naturale e l'artificiale. Quello che una volta costituiva chiaramente uno altro spazio per la città, ora è entrato nella sua zona simbolica ampliata. ... In questa nuova era dell'informazione, che si caratterizza per le sue persuasive reti di realtà virtuale, intelligenza artificiale, netscapes, comunicazioni ciberspazi e 'comunità digitali', le solide materialità dello spazio urbano sembrano evaporare nella misura in cui il mondo (e lo spazio ancor di più) è introdotto nella zona simbolica di ogni città. Questa 'estensione simbolica dei dettagli' esiste e crea





Nella pagina precedente

Fig. 1.02:

Crescita Core city - CC vs. Large Urban Zone - LUZ (1989-2009)

Un esempio della crescita delle città e delle aree urbane delle grandi città europee (Pop. 1989 maggiore di 1.000.000 ab.). Si nota come negli anni la crescita delle aree urbane (LUZ) sia stata maggiore di quella delle città centrali (CC) sia in termini assoluti che relativi.

Elaborazione dell'autore - Fonte dei dati Eurostat (2013)

Tab. 1:

Dinamiche di crescita urbana, dal Core City al LUZ (1989-2009)

Confrontando fra loro il numero degli abitanti nella città centrale e quelli dell'area urbana si notano variazioni significative nelle diverse città europee. In particolare si nota come sia una tendenza trasversale quella per cui il centro perde popolazione in funzione dell'area urbana, tanto che la quota di abitanti del primo si abbassa col passare del tempo.

Elaborazione dell'autore - Fonte dei dati Eurostat (2013)

una perdita simultanea del 'confine' di ciò che già ora non può essere definito come 'fuori dalla città'²⁶.

Il municipio centrale (core city) delle 15 città analizzate ha un comportamento vario, influenzato sia da dinamiche economiche di tipo globale che dai flussi migratori, sia locali che internazionali. Per questo motivo in una situazione abbastanza eterogenea l'area centrale di Londra, la maggiore delle città analizzate, presenta una crescita costante nel periodo analizzato (1989-2009), con un incremento di popolazione del 10,9%. Allo stesso tempo anche altre capitali presentano dinamiche simili (Vienna, +8,1%; Madrid, +6,3%; Monaco, +5,3%). Contemporaneamente Budapest mostra una perdita considerevole nel periodo (-18,5%) così come Napoli (-9,7%), Bucarest (-8,4%) e Milano (-5,4%). Le altre città presentano un profilo più stabile.

Nello stesso periodo (1989-2009) dei 15 casi analizzati solo due aree urbane -Bucarest e Budapest- marcano una perdita significativa di abitanti, che coincide con un movimento migratorio generalizzato della popolazione verso paesi dell'europa centrale e del sud. L'area urbana di Napoli è l'unica che presenta un profilo stabile (+0,2%). Le altre

26 Soja E. W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 221

Città	Abitanti che vivono nel core city sul totale (%)					Variazione (%) 1989-2009
	1989 - 1993	1994 - 1998	1999 - 2002	2003 - 2006	2007 - 2009	
Barcelona*	nd	nd	37,7	37,3	36,4	-1,3
Berlin	71,2	70,5	68,3	68,1	68,3	-2,9
Birmingham	42,3	42,2	41,8	42,1	42,4	0,1
Bucaresti	91,5	90,8	90,3	90,1	89,4	-2,1
Budapest	78,0	75,8	72,5	70,1	68,8	-9,3
Hamburg	57,4	56,5	55,4	55,3	55,6	-1,8
London	61,5	61,3	61,7	62,3	62,3	0,8
Madrid	60,8	57,1	54,2	53,4	51,2	-9,6
Milano*	nd	nd	42,2	42,1	41,7	-0,5
Birmingham	52,7	51,1	49,1	49,3	50,2	-2,5
Napoli*	nd	nd	44,9	44,4	43,5	-1,5
Praha	61,4	61,5	60,2	59,6	58,7	-2,7
Roma*	nd	nd	75,5	74,3	73,6	-1,9
Warszawa	68,5	65,1	64,3	63,6	62,7	-5,8
Wien	74,6	75,5	73,1	73,3	73,3	-1,4

Città	Ambito analisi	Abitanti (unità)				
		1989 - 1993	1994 - 1998	1999 - 2002	2003 - 2006	2007 - 2009
Barcelona*	Core city	1.643.542	1.508.805	1.503.884	1.578.546	1.615.908
	LUZ			3.987.983	4.233.638	4.440.629
Berlin	Core city	3.465.748	3.458.760	3.388.434	3.387.828	3.431.675
	LUZ	4.866.047	4.906.861	4.962.800	4.971.331	5.025.272
Birmingham	Core city	1.004.500	998.200	977.087	994.300	1.019.200
	LUZ	2.374.300	2.365.500	2.335.652	2.362.500	2.401.900
Bucuresti	Core city	2.107.080	2.037.278	1.936.724	1.927.448	1.944.367
	LUZ	2.302.992	2.243.634	2.144.442	2.140.194	2.176.117
Budapest	Core city	2.016.458	1.896.403	1.777.921	1.697.343	1.702.297
	LUZ	2.583.635	2.502.069	2.453.315	2.421.831	2.475.737
Hamburg	Core city	1.688.785	1.707.990	1.726.363	1.734.830	1.772.100
	LUZ	2.941.750	3.020.995	3.114.842	3.134.620	3.187.338
London	Core city	6.829.300	6.901.300	7.172.091	7.413.100	7.668.300
	LUZ	11.109.400	11.256.000	11.624.807	11.905.500	12.317.800
Madrid	Core city	3.010.492	2.866.850	2.938.723	3.099.834	3.213.271
	LUZ	4.947.555	5.022.289	5.423.384	5.804.829	6.271.638
Milano*	Core city	1.369.231	1.301.188	1.256.211	1.271.898	1.299.633
	LUZ			2.975.754	3.024.394	3.115.392
Birmingham	Core city	1.256.638	1.225.810	1.227.958	1.249.176	1.326.807
	LUZ	2.385.930	2.399.898	2.501.593	2.531.706	2.644.807
Napoli*	Core city	1.067.365	1.026.702	1.004.500	1.000.449	973.132
	LUZ			2.235.602	2.252.932	2.239.330
Praha	Core city	1.214.174	1.204.953	1.169.106	1.170.571	1.233.211
	LUZ	1.976.178	1.958.368	1.941.803	1.964.750	2.099.282
Roma*	Core city	2.775.250	2.653.253	2.546.804	2.542.003	2.718.768
	LUZ			3.374.511	3.419.287	3.695.148
Warszawa	Core city	1.655.272	1.628.505	1.688.972	1.692.854	1.709.781
	LUZ	2.416.337	2.503.293	2.628.172	2.660.406	2.726.829
Wien	Core city	1.539.848	1.595.402	1.550.123	1.598.626	1.674.909
	LUZ	2.062.969	2.114.054	2.121.704	2.179.769	2.285.988

12 aree urbane una crescita della popolazione, in alcuni casi molto marcata –Madrid +21,1%, Varsavia, +11,4% e Londra +9,8%-.

Se si approfondiscono queste prime osservazioni si possono notare due tendenze generali:

- Le LUZ (sistema composto da municipio centrale + area urbana) studiate guadagnano popolazione. Questo avviene in modo diffuso spesso in modo parallelo all'aumento degli abitanti del centro e, a volte, in modo opposto: le città del sud Europa, da questo confronto, mostrano una tendenza interessante. Mentre il centro perde popolazione, l'area urbana ne guadagna. Barcellona (-1,7% nella core city e +10,2% nella LUZ), Milano (-5,4% e +4,5%), Roma (-2,1 e +8,7%) e Napoli (-9,7% e +0,2%).

Tab. 2:

Crescita urbana, un confronto fra il Core City e LUZ (1989-2009)

La crescita delle aree urbane mostra differenze significative. La Tab. 1 mostra il confronto in numeri assoluti fra la crescita della città centrale (Core city) e dell'area urbana (LUZ)

Elaborazione dell'autore - Fonte dei dati Eurostat (2013)

- Il peso della popolazione del municipio centrale sul totale della popolazione dell'area urbana nel periodo decresce in 13 casi su 15. Questo risultato è sottolineato da alcuni valori: Budapest (-9,6%), Madrid (-9,3%) e Varsavia (-5,8%). Gli unici due risultati non negativi corrispondono a Birmingham, dove la situazione rimane sostanzialmente inalterata (+0,1%) e Londra, in cui il peso del municipio centrale aumenta (+0,8%).

Queste trasformazioni testimoniano che trasversalmente in Europa la città si è evoluta ed è divenuta un'area urbana allargata e porosa, uno spazio di relazione/attrazione fra e di funzioni ed utenti che nasce e si modifica sulla scorta di logiche di adattamento alle condizioni geografiche (più stabili) ed economiche (più volatili). Per questa ragione è quanto mai importante oggi studiare i cambiamenti che ha subito e che continua a subire l'area urbana delle città ed i processi che hanno portato la periferia ad essere il nuovo ambito di localizzazione di abitanti e funzioni tradizionalmente collocati nei nuclei densi.

L'ESEMPIO DELLE CITTÀ IN CASTILLA Y LEÓN

In un recente lavoro di ricerca realizzato dall'Istituto Universitario de Urbanística dell'Università di Valladolid²⁷ si è studiato il sistema urbano della Castilla y León, regione interna della Spagna, a nord di Madrid (su questo tema si rimanda all'approfondimento sviluppato nel cap. 6 di questa ricerca). Questo sistema urbano si caratterizza per la sua organizzazione nel territorio, con una corrispondenza precisa fra la geo-morfologia regionale (montagne, fiumi e le pianure centrali) e le città. Burgos, Salamanca e León sono gli agglomerati urbani maggiori (> 100.000 abitanti) e rappresentano i vertici di un tetraedro virtuale. Nel punto medio di questo tetraedro è posta la città di Valladolid (> 300.000 abitanti), capitale della regione. Il resto delle città medie e piccole sono spazialmente vicine a questi quattro centri principali ed evidenziano vincoli spaziali e funzionali sia con lo spazio centrale della regione che con le infrastrutture che attraversano la Comunidad Autónoma.

Senza entrare nel merito di tutti i fattori territoriali che hanno influenzato la crescita e lo sviluppo delle città e del sistema urbano, va sottolineato come siano le città più piccole ad essere cresciute di più negli ultimi anni, con percentuali spesso molto maggiori rispetto alle grandi. Tutto ciò può aiutare a capire il ruolo che stanno assumendo le città, fattori fondamentali della strutturazione di un territorio che perde popolazione nelle sue ampie zone rurali. Fra queste due tipologie mostrano le percentuali di crescita più alte: le città poste in corrispondenza dei nodi delle infrastrutture nel territorio ed i nuclei prossimi alle città maggiori.

All'interno della ricerca sono stati utilizzati molti dati sulle città medie e piccole, e si è riconosciuto il processo di trasformazione urbana che

²⁷ De las Rivas J.L. (2010) *Estado de las ciudades de Castilla y León*. Valladolid, Junta de Castilla y León

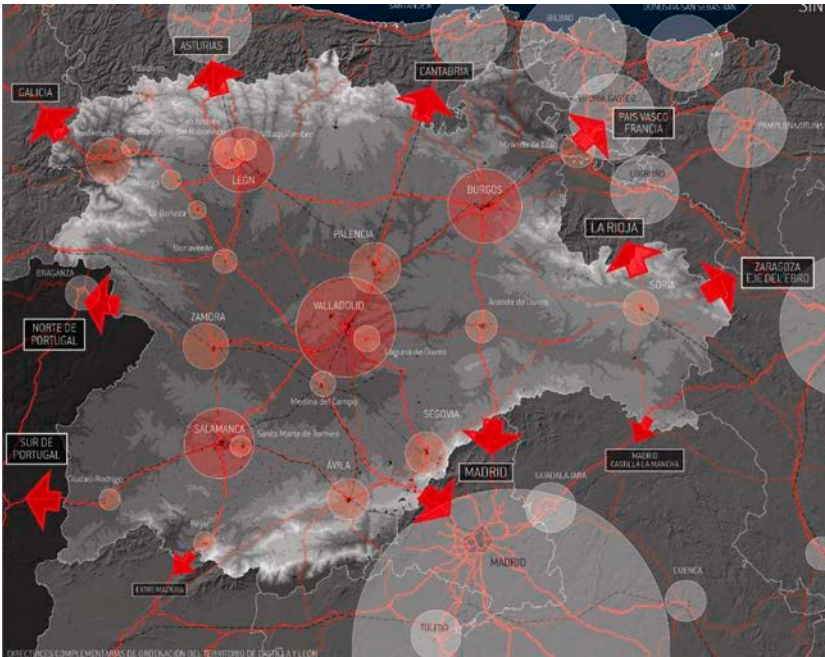


Fig. 1.03:

Il sistema delle città in Castilla y León

Principali città della Comunidad Autónoma di Castilla y León (E) nel contesto nord-ovest della penisola iberica. La loro disposizione segue la giacitura dei corridoi delle infrastrutture e quella delle relazioni storiche che hanno segnato le relazioni fra gli insediamenti della regione e quelli delle Comunidad limitrofe

Fonte: Instituto Universitario de Urbanística de la UVa (2009) in De las Rivas J.L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid: Junta de Castilla y León pag. 17

interessa tanto i nuclei come il territorio in generale. Le trasformazioni subite dalle città sono molto diverse tra loro, a volte con episodi singolari e differenze specifiche legate alla forma e alle condizioni dei luoghi. Il denominatore che li accomuna è la loro rispondenza ad un mutato clima culturale, sociale ed economico, la cui spiegazione trascende le specificità locali (De las Rivas, 2010). Per esempio: Segovia e Valladolid sono città con dimensioni e caratteristiche socioeconomiche profondamente diverse. Nonostante ciò i nuclei intorno a loro sono cresciuti molto negli ultimi 10-15 anni, con modalità e intensità simili. Tutto ciò si riflette nei dati socio-demografici raccolti ed analizzati nella ricerca (v. 6.A.). Per spiegare le ragioni di questo cambiamento è però necessario collegare il dinamismo delle città a ciò che è successo –e continua a succedere- nei rispettivi territori di influenza. Le città non possono essere interpretate in modo isolato, senza considerare l'influenza della vicina Madrid per lo sviluppo di Segovia o il ruolo di capitale regionale per il caso di Valladolid. In questo caso la comprensione e la spiegazione delle trasformazioni deve essere un processo che considera sia lo sviluppo storico che le situazioni nuove, le realtà locali che si mescolano con le tendenze percepibili a scala regionale. Per quanto riguarda i movimenti delle popolazioni, la situazione demografica recente dei municipi di Castilla y León denota due cambiamenti importanti:

- In gran parte del territorio della Regione continua un costante esodo rurale che, dal dopoguerra, muove popolazioni verso altre regioni e le città maggiori della Comunidad. Questo spostamento si manifesta attraverso la riduzione del numero degli abitanti dei nuclei minori, l'invecchiamento della popolazione e la sua

mascolinizzazione. In parallelo i pochi nuclei con una dimensione di certa rilevanza (> 10.000 abitanti) mantengono un marcato carattere urbano e tendono ad incrementare il numero dei propri abitanti. Nei 24 municipios piú grandi si trovano 1,4 milioni di persone, quasi i 3/5 della popolazione totale della regione (Dati INE, 2010).

- Fra i comuni che segnano un aumento della popolazione, quelli che hanno i tassi di incremento maggiore sono *municipios* di rango basso e con un profilo rurale, ma localizzati intorno alle città principali (e formano la loro "regione urbana") o nella frontiera sud della regione (i bordi delle provincie di Àvila e Segovia), -che marcano l'influenza della metropoli di Madrid- oppure quelli intorno ai capoluoghi di provincia.

I comuni che manifestano gli aumenti di popolazione piú evidenti, sia in un caso che nell'altro, non sono quelli piú popolati –le città- ma quelli meglio localizzati, spesso indipendentemente dal numero di abitanti iniziali.

"All'endemico abbandono della campagna si sovrappone un effetto progressivo di accumulo nello spazio rurale di una popolazione con profilo e costumi urbani. Anche in Castilla y León lo spazio urbano si estende, modificando il territorio ed accentuandone le differenze"²⁸.

Un altro aspetto che può aiutare a tracciare il quadro della situazione è legato alle densità della popolazione per municipio. Anche quest'analisi conferma ciò che si è delineato per l'evoluzione della popolazione nel medio periodo. Il territorio della regione ha subito un processo di polarizzazione fra spazi in processo di densificazione, localizzati nelle aree prossime alle capitali di provincia ed ai nuclei maggiori, e fra municipios in cui è nulla la tensione demografica. Si può chiudere l'analisi di questo esempio mettendo in luce tre considerazioni conclusive:

- Alcuni spazi della Castilla y León hanno consolidato la loro condizione di spazi spopolati.
- La popolazione oggi non si concentra solo nelle città, ma anche nelle loro aree peri-urbane. Il raggio di influenza di questi fenomeni è direttamente proporzionale alla dimensione ed al peso demografico del municipio di riferimento. La scala della capacità di attrazione di Madrid travalica i confini provinciali e regionali, influenzando direttamente la crescita delle città di Àvila e Segovia e della parte sud delle loro rispettive provincie. Per Valladolid la scala si riduce ma rimane comunque percepibile a livello provinciale, mentre per altre città il fenomeno è localizzato solo nei municipi confinanti con la capitale. In generale si può mettere in evidenza il fatto che la Castilla y León, pur essendo

28 De las Rivas J. L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León: Informe ejecutivo. Valladolid: Junta de Castilla y León pag. 25 – trad. M. Paris

una regione relativamente poco abitata, è marcata da fenomeni di urbanizzazione dispersa o estensiva, che ricordano quelli legati allo sprawl americano.

- La dispersione nel territorio di abitanti e modi di vita urbani ha creato una maggiore interazione fra città e campagna dipendente sia dall'accessibilità degli spazi rurali e dal loro potenziale produttivo, sia qualitativo che quantitativo). Ambedue queste variabili condizionano un ricco ventaglio di opzioni per questi spazi, che trasformano ed integrano la loro condizione di spazi non-urbani in altri tipi di luogo, a volte più complessi ed articolati.

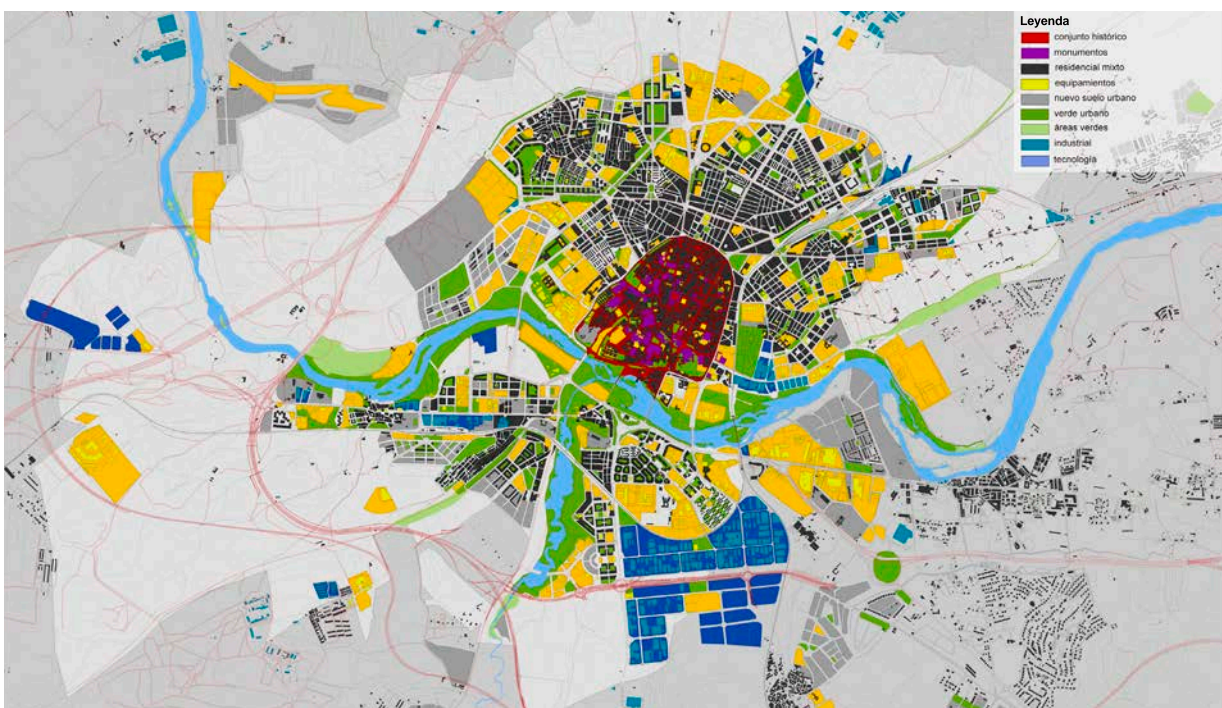
Le grandi città di Castilla y León hanno subito una perdita generalizzata di popolazione negli ultimi 15-20 anni, cosa che le ha portate a perdere diverse posizioni rispetto alle altre città appartenenti al sistema urbano spagnolo. Il fatto che le quattro principali città della regione siano cresciute meno che altre di simile dimensione nella penisola iberica però non significa affatto che esse siano in declino. In realtà nelle loro aree urbane i cambiamenti sono stati straordinari, tanto per velocità quanto per portata. In realtà ci si trova di fronte a casi di profonda suburbanizzazione delle suddette città e per questo ad una doppia tendenza. Da un lato la città centrale (CC se si facesse riferimento alla suddivisione statistica usata negli studi europei) ha perso popolazione, dall'altro l'area urbana (Large Urban Area o LUZ) ne ha guadagnata. Attraverso questo esempio si evidenzia la tendenza degli abitanti dei nuclei centrali a spostarsi verso quelli vicini in cerca di residenze a migliori condizioni: più grandi, più economiche, ecc. (processo di suburbanizzazione).

Fig. 1.04:

La città di Salamanca (E)

La città di Salamanca, terza per dimensione nel sistema dei nuclei urbani di Castilla y León, incarna tutte le caratteristiche citate: un nucleo denso che perde popolazione, la crescita dei nuclei limitofori, la grande proliferazione di nuovi insediamenti sia residenziali che produttivi nei pressi delle infrastrutture.

Fonte: Instituto Universitario de Urbanística de la UVa (2009) in De las Rivas J.L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid: Junta de Castilla y León pag. 163



La Comunidad Autonoma di Castilla y León è un buon esempio per spiegare questo tipo di fenomeni perchè si tratta di una regione interna e poco dinamica, che però permette di esprimere con le sue particolari specificità l'ampiezza dell'esplosione della città.

STUDIARE I CARATTERI DELLA AREE URBANE

Una ricerca che si focalizzi sulle dinamiche che hanno modificato e trasformato lo spazio suburbano deve anche saper determinare, così come affermò M.M. Webber (1968), la distinzione fra la città –intesa come area metropolitana- dal punto di vista spaziale ed i sistemi sociali che in essa sono localizzati. La realtà urbana contemporanea é profondamente diversa da quella studiata dall'autore americano ed in essa si è ampliato lo scollamento fra realtà materiale dei luoghi e la società che li ha creati. Da un lato autori appartenenti alla corrente neomarxista come D. Harvey (2000) pongono l'accento su questa progressiva separazione fra contenitore (la città) e contenuto (la società che la abita). Egli afferma che “una parte importante della borghesia sostiene che le città, in senso tradizionale, sono irrilevanti oggi e che la civiltà a cui possiamo aspirare nel XXI sec. può essere una civiltà senza città. La morte della città, così come la morte dell'autore e del soggetto, è diventata un cliché abbastanza significativo nel discorso contemporaneo tanto da indicare un cambiamento in atto tanto nell'immaginario umano, come nelle istituzioni e nella politica su questo tema”²⁹. Questo tipo di considerazioni ritorna anche in altri autori, come per esempio nelle considerazioni critiche di H. Seldmayr sulla perdita del centro come perdita dell'argomento, del tema centrale oltre che del soggetto nell'arte.

Di tutt'altro avviso è invece L. Wirth (1938) che ha precisato che il grado dell'urbanità del mondo contemporaneo non è dato, né espresso, dalla semplice proporzione degli abitanti che vive nelle città sul totale della popolazione (il semplice processo di urbanizzazione) poichè “le influenze che la città esercita sulla vita sociale dell'uomo sono molto più di quelle che indicherebbe la semplice dimensione della popolazione urbana. La città non è solo la casa o il laboratorio dell'uomo moderno, ma anche il punto di partenza e controllo della sua vita economica, politica e culturale. Sono finiti nella sua orbita gli angoli più remoti del mondo e in essa si è creato un cosmo dove si interrelazionano diverse aree, diversi popoli, diverse attività”³⁰. In realtà le due posizioni non sono contraddittorie come una prima lettura potrebbe far pensare poichè da un lato L. Wirth quando parla di città sposta la sua attenzione dal piano fisico-materiale della realtà costruita al modo di vivere dei suoi abitanti. Allo stesso tempo D. Harvey, quando parla della fine della città, intende

29 Harvey D. (2000) *Mondi Urbani Possibili/Possible Urban Worlds* in (2001) Lotus International n. 110. Milano, Electa pag. 18-22

30 Wirth L. (1938) *Urbanesimo come modo di vita* in Guido Martinotti (1968) *Città e analisi sociologica* Padova, Marsilio pag. 196

la perdita di senso del concetto di città come spazio definito e come ambito delimitato in cui agisce la politica; si tratta di un' area molto diversa dall'intorno agricolo, come poteva essere prima dell'avvento della rivoluzione industriale. Ciò che importa sottolineare in questa fase è che la morte della città e il predominio dell'urbano (Choay, 1994) che conducono all'esplosione non corrispondono a una semplice cancellazione di una realtà, ma ad una cesura che apre la strada a qualcosa di nuovo e diverso, un cambiamento che riguarda sia la realtà sensibile della città che la sua rappresentazione nell'immaginario collettivo.

La recente esplosione della città e la conseguente attivazione complessa della periferia rurale sono processi solo parzialmente influenzati da semplici fattori demografici –anche se il cambiamento influisce su di essi- e devono essere studiati da altri punti di vista. Numerosi autori e innumerevoli ricerche mettono in luce la reciproca influenza fra cambiamenti fisici nella città (l'espansione, la trasformazione, l'insularizzazione, ecc.) e il modo di vivere questi spazi da parte dei suoi abitanti. Questi comportamenti sono caratterizzati da una lunga serie di fattori. Pur volendo evitare le banalizzazioni dovute all'eccessiva semplificazione cui queste schematizzazioni possono prestarsi, se ne possono elencare almeno tre fondamentali³¹: ragioni di tipo sociale e tecnologico (i), relative ai cambiamenti tecnici, economici e dei metodi di produzione (ii) e della mobilità (iii). Un tema così importante e complesso può essere indagato con diversi strumenti e da diversi punti di vista, nei paragrafi seguenti si illustreranno con alcuni dati le condizioni delle aree urbane europee utilizzando questi tre approcci come base dell'analisi. In questo frangente si è scelto un approccio statistico al tema che da un lato è chiaramente semplificativo e probabilmente povero dal punto di vista della spiegazione, dall'altro permette di evitare di dover supportare le riflessioni sui dati con un'analisi morfologica legata ai caratteri sociali e formali di ogni città analizzata.

CONDIZIONI SOCIALI

F. Indovina (1990), in uno studio molto apprezzato, afferma che: "la classe media ha elaborato un concetto dell'abitare (potrebbe essere chiamato modello) che la città concentrata non riesce a soddisfare. L'offerta residenziale accessibile a questo strato sociale non corrisponde a quella desiderata e che, al contrario, sarebbe soddisfatta da un'offerta inaccessibile dal punto di vista economico. In questa situazione la differenza di prezzo delle residenze offerte nell'ambito dell'urbanizzazione diffusa, rispetto a quelle presenti nella città

31 In realtà il numero ed il contributo al cambiamento legato ai vari fattori è estremamente complesso e variabile a seconda delle situazioni locali e dei contesti socio-economici. I tre aspetti analizzati più da vicino in questo paragrafo sono i principali motori delle trasformazioni che poi verranno analizzate successivamente ed è per questo che si è scelto di dedicare una breve –e limitata- riflessione a questi aspetti in particolare.

concentrata, gioca un ruolo decisivo per giustificare lo spostamento della popolazione³². Le ragioni economiche possono essere considerate uno dei motori della trasformazione, ma sicuramente non sono l'unico. A. Balducci e V. Fedeli (2008), affermano che:

“I cambiamenti dei modelli nella struttura urbana, l'accelerazione relativa a processi di movimento, di frammentazione e di networking, i continui processi di radicamento e sradicamento (vale a dire l'essere collegato a / integrato in un luogo, e non) influiscono nella produzione di nuove forme di insediamento e di pratiche sociali. Tutto ciò produce la città e nel fondo, la modifica allo stesso tempo, tanto che a volte non riusciamo nemmeno a riconoscerla come tale”³³.

Insieme a questi fattori non si può dimenticare l'importante influenza sulla società –ma anche sul lavoro e la vita quotidiana- che hanno avuto le nuove tecnologie. Tutti questi hanno avuto un contraccolpo sociale, tanto che si assiste ad una trasformazione della popolazione sia nel municipio centrale che nell'area urbana di riferimento.

La tabella della pagina precedente serve ad illustrare il cambiamento avvenuto e la routinarietà di alcune situazioni comuni alle città europee ed alle loro aree urbane attraverso la comparazione di alcuni indicatori fra municipio centrale ed area urbana. Con questi dati si cerca di rendere conto della quotidianità come “substrato della vita urbana”: nella società di consumo le pratiche d'uso dello spazio sono legate al lavoro, ma anche allo svago, alla vita familiare, alle relazioni sociali trasformate dalle nuove tecnologie ed indebolite dal venire meno del sentimento di appartenenza ai luoghi, ecc. Se si analizzano più da vicino i dati riportati appare che nelle residenze dei municipi centrali le famiglie sono meno numerose e composte da un numero minore di componenti. Nelle aree urbane il numero di persone per unità abitativa è costantemente più alto, ed i risultati più eclatanti si manifestano nelle aree urbane del sud Europa (Catania, +0,23 abitanti per unità abitativa; Milano, +0,25; Salonicco, + 0,28). Questo indicatore manifesta la presenza di famiglie più numerose nelle aree urbane. Probabilmente in relazione al livello di qualità della vita in questi ambiti e dalla relativa possibilità di emanciparsi, aspetto meno frequente nelle aree rurali.

Un altro dato che testimonia il movimento delle famiglie dal municipio centrale all'area urbana è il la minor presenza di famiglie monocomponente fuori dal centro. Questo tipo di famiglia, composto sia dai single che da anziani, tende a concentrarsi negli ambiti più densi e ad usufruire delle opportunità residenziali offerte dai nuclei storici e dalle periferie consolidate. I dati raccolti per il campione analizzato manifestano una tendenza costante, anche se più marcata per le città del nord Europa (Stoccarda, -29,3% famiglie monocomponente nell'area

32 Indovina F. (a cura di), (1990) La città diffusa. Venezia, DAEST pag. 19-43

33 Balducci A., Fedeli V. (2008) The State of European Cities Report: some critical reflections upon urban phenomena in the European Union in Urban research and practice, 1, n. 3. Abingdon, Taylor & Francis pag. 250 – trad. M. Paris

Città	Tipo	Numero di persone per unità abitativa (2007-2009)	Tasso di famiglie monocomponente (2007-2009) - %	Tasso di famiglie con componenti < 18 anni (2007-2009) - %	mq di residenza per persona (1999-2002)
Antwerpen	Core city	2,08	45,7	22,3	35,6
	LUZ	2,25	36,5	24,9	34,4
Bari	Core city	2,43	nd.	nd.	31,7
	LUZ	2,6	nd.	nd.	31,6
Catania	Core city	2,18	33,7	27,3	31,4
	LUZ	2,41	nd.	nd.	32,6
Düsseldorf	Core city	1,85	48,6	18,2	41,6
	LUZ	2,01	40,4	20,8	41,3
Edinburgh	Core city	2,1	38,9	20,8	nd.
	LUZ	2,19	35,2	24,4	nd.
Firenze	Core city	2,03	44,2	18,9	40,3
	LUZ	2,22	nd.	nd.	39,0
Glasgow	Core city	2,04	44,1	24,4	nd.
	LUZ	2,2	36,9	28,3	nd.
Hannover	Core city	1,74	55	16	42,2
	LUZ	1,92	45,4	19,3	44,1
Liège	Core city	2	47,1	22,6	34,9
	LUZ	2,14	40,6	25,2	34,4
Liverpool	Core city	2,22	43	nd.	nd.
	LUZ	2,28	37,3	nd.	nd.
Milano	Core city	1,9	nd.	nd.	37,6
	LUZ	2,15	nd.	nd.	35,9
Murcia	Core city	3,18	16,2	42	37,0
	LUZ	nd.	15,9	42,5	38,0
Oslo	Core city	1,86	54,9	22	47,7
	LUZ	2,1	44,9	27,4	51,4
Plovdiv	Core city	3	16,6	43,9	14,0
	LUZ	3,17	15,9	42,4	14,4
Stavanger	Core city	2,35	35,3	29,1	52,5
	LUZ	2,39	35,9	33,3	54,0
Stuttgart	Core city	1,92	48,1	18,5	39,8
	LUZ	2,14	37,2	22,8	41,9
Tallinn	Core city	2,2	34,1	26,5	29,4
	LUZ	2,29	31,5	28,5	30,4
Thessaloniki	Core city	2,38	30,7	20,1	32,7
	LUZ	2,66	22,7	27,1	31,0
Zaragoza	Core city	2,15	21	29,6	33,0
	LUZ	nd.	20,6	30,3	44,0

Tab. 3:
**Cambiamenti sociali, un
confronto fra Core City e LUZ**

Lo sviluppo delle aree urbane passa anche da una trasformazione sociale: il confronto fra alcuni dati mostra il cambio di profilo fra gli abitanti della città centrale (Core city) e dell'area urbana (LUZ)

Elaborazione dell'autore - Fonte dei dati Eurostat (2013)

Città	Tipo	Densità (2007_2009) ab./km2	Densità CC-LUZ (2007_2009) ab./km2	Densità LUZ rispetto al CC (2007_2009) %
Antwerpen	Core city LUZ	2758,5 1045,6	1712,9	-62,1
Bari	Core city LUZ	2775,5 695,2	2080,3	-75,0
Catania	Core city LUZ	1652,6 987,1	665,5	-40,3
Düsseldorf	Core city LUZ	2689,6 1271,6	1418,0	-52,7
Edinburgh	Core city LUZ	1791,6 474,4	1317,2	-73,5
Firenze	Core city LUZ	3561,6 554,5	3007,1	-84,4
Glasgow	Core city LUZ	3345 524,6	2820,4	-84,3
Hannover	Core city LUZ	2545,4 453,8	2091,6	-82,2
Liège	Core city LUZ	2093,1 610,8	1482,3	-70,8
Liverpool	Core city LUZ	3944 2093,7	1850,3	-46,9
Milano	Core city LUZ	7163,9 2310,6	4853,3	-67,7
Murcia	Core city LUZ	486 392,9	93,1	-19,2
Oslo	Core city LUZ	1312,9 166,6	1146,3	-87,3
Plovdiv	Core city LUZ	nd. 389,7	nd.	nd.
Stavanger	Core city LUZ	1756 110,8	1645,2	-93,7
Stuttgart	Core city LUZ	2894 731,9	2162,1	-74,7
Tallinn	Core city LUZ	2708,6 125,3	2583,3	-95,4
Thessaloniki	Core city LUZ	nd. 684,1	nd.	nd.
Zaragoza	Core city LUZ	nd. 331,2	nd.	nd.

Tab. 4:

Cambiamenti sociali, il tema della densità abitativa

La Tab. 4 mostra il confronto fra i dati della densità abitativa in numero assoluto e in percentuale fra la città centrale (Core city) e dell'area urbana (LUZ)

Elaborazione dell'autore - Fonte dei dati Eurostat (2013)

urbana rispetto al municipio centrale; Anversa, -25,3%; Hannover -21,3%). Fra queste il risultato più marcato è però relativo all'area urbana di Salonicco, che presenta un -35,2%. Questi e altri indicatori aiutano a delineare il profilo delle famiglie che abitano l'area urbana delle città: esse sono formate da un numero maggiore di componenti, di cui molto spesso almeno uno è minore d'età. Le famiglie si muovono nell'area urbana –come già detto- alla ricerca di case più grandi e con un prezzo minore. Questa costante è diffusa in tutte le città analizzate, ma assume differenze molto marcate a Dusseldorf (+12,5% di famiglie con bambini nell'area urbana rispetto al municipio centrale), Hannover (+17,1%), Oslo (+19,7%), Stoccarda e Salonicco (rispettivamente +18,9% e 25,8%).

La ricerca di case più grandi è testimoniata da indicatori specifici, che mettono in evidenza che nell'area urbana l'offerta è composta da tipologie residenziali diverse, più spaziose. A questo proposito nell'analisi effettuata sul campione di città presentato è emerso che in un buon numero di casi i dati testimoniano questa ipotesi, con il caso emblematico di Saragozza, nella cui area urbana le residenze offrono il 25% in più di spazio rispetto a quelle del municipio centrale. Il dato che testimonia più di ogni altro questo cambiamento è sicuramente la differenza di densità della popolazione fra municipio centrale e area urbana.

Nonostante le difficoltà legate all'eterogeneità delle situazioni –e a volte dei dati- appare grazie all'analisi della tabella precedente che il calo di densità dell'area urbana rispetto ai municipi centrali delle città è molto marcato, con episodi di differenze notevolissime legati per esempio a ragioni storico-politiche come nel caso delle ex repubbliche sovietiche. (Tallin, -95,4%, per esempio),

CAMBIAMENTI ECONOMICI

Secondo l'opinione di H. Lefebvre (1976) alcuni processi globali (economici, sociali, politici e culturali) hanno conformato lo spazio urbano e modellato la città ma non è possibile definire quest'azione creatrice in maniera diretta e deduttiva. Secondo il francese l'influenza esercitata sui tempi e gli spazi urbani da parte di questi processi è stata la ragione che ha permesso a determinati attori di insediarsi nella città ed appropriarsi di alcune sue parti. Questa dinamica non è stata portata avanti da un singolo o da un'entità soggettiva, ma da gruppi di persone simili. Egli afferma:

“Questi gruppi hanno innovato il modo di vivere, di avere una famiglia, di allevare ed educare i figli, hanno ripensato il ruolo della donna, e il modo di utilizzare e trasmettere le ricchezze. Queste trasformazioni nel modo di vivere quotidiano hanno modificato la realtà urbana senza cancellarla, La città era allo stesso tempo luogo e ambito, teatro e obiettivo di queste complesse interazioni”³⁴.

A. Zárate (2003) ha messo in luce che fra i cambiamenti recenti che incidono nella configurazione della città attuale –intesa nel significato ampio di area urbana- hanno un ruolo predominante le trasformazioni strutturali delle economie, in termini di produzione, di come questa produzione avviene e di chi se ne incarica. Si è passati velocemente da un'economia basata sul predominio dell'agricoltura e dell'industria manifatturiera ad una fondata sulle attività di servizio. Il risultato di questa trasformazione è una maggior concentrazione e centralizzazione delle funzioni di controllo e direzionali e, al contrario, una frammentazione della produzione e dell'assemblaggio, segnata da specializzazioni

34 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 70

regionali e nazionali, che seguono la geografia del minor costo della mano d'opera.

Senza entrare nell'analisi dei processi di globalizzazione economica, una delle ipotesi che si vogliono dimostrare in questa fase è che uno dei processi globali che ha modificato lo spazio periurbano e contribuito a trasformarlo è legato ai nuovi metodi di produrre, distribuire e consumare. Le aree urbane contemporanee contraddicono il modello di pianificazione del funzionalismo e mostrano una gran numero di ambienti in cui gli spazi produttivi e corporativi si insediano. Non tutte le scelte dipendono dalla realtà duale del binomio centro-periferia -eredità caratteristica del funzionalismo e della sua strategia dello zoning (funzionale e sociale)- ma una realtà variegata e complessa, frutto della sovrapposizione di logiche distinte. A. Bagnasco (2003) mette in luce che lo sfondo di tutte queste trasformazioni è quello del capitalismo con nuove tecnologie di controllo accentrato e produzione dispersa in unità minori, delle reti mutevoli nel tempo e nello spazio, con tempi accelerati di funzionamento.

Secondo il report "*State of the European Cities*" (EU, 2007) le città sono divenuti i principali motori dell'economia e, fra queste, le più attive sono quelle dotate di aree urbane complesse ed articolate, non legate al ruolo di un unico nucleo o municipio centrale. In quasi tutti i paesi europei gli agglomerati urbani sono i principali produttori di conoscenza ed innovazione, allo stesso tempo in cui essi si comportano come interfacce che mettono in relazione le dinamiche economiche globali alle realtà locali.

Allo stesso tempo le economie urbane europee si sono convertite in economie legate ai servizi. Il settore terziario oggi -nonostante il contesto di crisi economica degli ultimi anni- è quello che offre il maggior numero di posti di lavoro e quello che ne ha creati di più negli ultimi anni. Fra i cinque maggiori centri lavorativi dell'UE-27 (Londra, Parigi, Berlino, Madrid e Roma) i posti di lavoro offerti nel settore dei servizi rappresentano una quota del 80-90% sul totale (Dati Eurostat, 2011). Altri importanti centri di servizi sono quelle città che rivestono importanti funzioni amministrative o economiche (le capitali statali, regionali e, in alcuni casi, provinciali), quelle città in cui si trovano importanti centri educativi, di ricerca e le maggiori università, e nelle città medie che rivestono il ruolo di sub-centro nelle grandi agglomerazioni urbane. Allo stesso tempo rimane importante il ruolo del lavoro nelle città, anche se essa si è trasformata: da un lato la grande fabbrica dell'economia fordista si è frammentata in una serie di piccole e medie imprese, che si localizzano secondo logiche proprie. Queste logiche sono spesso indipendenti da quelle della pianificazione e dell'urbanistica, ma rispondono a criteri legati alle occasioni puntuali offerte dalle singole realtà locali e ai diversi gradi di accessibilità ed interrelazione dei territori. Dall'altro la dispersione e la frammentazione dà luogo a nuove

forme di aggregazione -fondate sulle economie di agglomerazione- che sono il motivo della comparsa dei distretti industriali (Bagnasco, 1997) e di altre forme di produzione diffusa. Senza voler entrare nelle ragioni economiche di queste trasformazioni, è interessante vederne gli effetti a livello territoriale.

IL RUOLO VERTEBRATORE DELLE INFRASTRUTTURE

Nell'analisi di F. Ascher (2004) la storia delle città è sempre stata segnata dalla storia dei mezzi e delle tecniche di trasporto e stoccaggio delle merci. Insieme a questa non si può dimenticare altri tipi di infrastrutture, che costituiscono i veri e propri motori del cambiamento del territorio contemporaneo: si tratta delle attività di servizio agli abitanti e alle imprese: la ricerca, la disponibilità di connessioni internet e software, la logistica integrata, ecc. sono tutti fattori dalle ampie ricadute spaziali. Pur riconoscendo l'interesse di tutti questi temi, per raggiungere l'obiettivo di questo capitolo sembra necessario concentrarsi sui sistemi della mobilità e della logistica che costituiscono –anche secondo l'autore francese- gli elementi dinamizzatori delle realtà urbane e ai quali si deve la loro crescita attuale.

Le aree urbane e la loro condizione attuale sono il frutto dello sviluppo e dell'aumento della mobilità individuale e collettiva. Questa complessità che ha prodotto una trasformazione così profonda ed articolata, tanto dal punto di vista tecnico come di quello sociologico, è tutta da indagare ma è importante capire che la realtà materiale delle aree urbane contemporanee è diretta conseguenza di queste trasformazioni. T. Ito (1995) ha ben descritto questa nuova condizione:

“Gli spostamenti della gente aumentano continuamente, anche in contraddizione con l'opinione pubblica. Non danno nessun segno di diminuzione, sia quelli realizzati quotidianamente all'interno della città, come quelli realizzati fra le città e l'estero. Forse perché l'aumento degli spostamenti fisici è proporzionale a quello dell'informazione? Sembra che la forza della parola 'nomade' sia completamente esaurita e abbia perso d'impatto. Questo non toglie che i modi di vita ed i comportamenti della gente sono molto più nomadi di prima, tanto che l'abnorme aumento degli spostamenti ha cambiato il significato della parola 'luogo'. L'aumento degli spostamenti ha come conseguenza logica l'accorciamento del tempo di permanenza della gente in ogni punto, in maniera inversamente proporzionale al tempo dedicato allo spostamento. Portando al limite questa proporzione, si inverte la relazione fra meta e spostamento, ovvero la destinazione non è altro che un momento di passaggio fra gli spostamenti, che divengono protagonisti. Non è solo un problema di tempo: lo spostamento non è tempo passato nel viaggio fra due punti, è una cosa essenziale ed indispensabile nella costituzione di una società informatizzata”³⁵.

La riflessione del giapponese fa emergere la rilevanza di alcuni ambiti spaziali del transito, luoghi dello spostamento e delle infrastrutture

35 Ito T. (1995) *Arquitectura pública como punto de paso* in Toyo Ito, Torres Nadal J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos pag. 175-176 – trad. M. Paris



Fig. 1.05:

L'asse autostradale A4 in uscita da Milano (I)

Il ruolo vertebratore delle infrastrutture si nota nel loro essere spazio di connessione ma anche di accumulo di funzioni e trasformazioni. Nell'immagine l'asse autostradale A4 in uscita dalla città di Milano, l'incrocio con la tangenziale Est della città e il cantiere del futuro svincolo della tangenziale Est-Esterna nel comune di Agrate Brianza. Il territorio è profondamente marcato dalla presenza di questi assi e i tessuti urbani si adattano ad essi.

Fonte: Google Maps (2013)

che rappresentano degli habitat "in sè". Insieme a questi, egli riflette sulla nuova condizione nomade degli abitanti, a cui è corrisposta una frammentazione della città e alla sua dispersione nel territorio. Diversi autori hanno messo in luce questo aspetto: "La rottura concettuale e fenomenologica fra città e urbanità -affermano N. Portas & al.- è da ricercarsi, in larga parte, nei grandi cambiamenti legati alla mobilità"³⁶.

Anni dopo, gli stessi autori torneranno sul tema e rimarcheranno:

"La metamorfosi del territorio si è accelerata in funzione delle nuove condizioni di accessibilità create dal tracciato delle autostrade e dei loro nodi. Tutto rimane invariato, tranne la nuova cartografia delle relazioni e della velocità. A questa sono legate nuove possibilità che prima dipendevano strettamente dalla prossimità fisica e dall'attrito territoriale"³⁷.

La portata spaziale di questi cambiamenti è notevole e interessa tanto le tecniche e le politiche settoriali dedicate alla mobilità come il planning in generale. In particolare se si vogliono approfondire le dinamiche spaziali che inducono questi cambiamenti, si possono mettere in luce due conseguenze principali di queste trasformazioni: il cambiamento delle condizioni di accessibilità del territorio e il superamento del concetto di prossimità.

36 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 74 – trad. M. Paris

37 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2011) Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 31 – trad. M. Paris

F. Indovina (1990) ha definito l'accessibilità come "l'insieme delle condizioni territoriali che permettono l'uso di un servizio ad una rilevante massa di utenti"³⁸. L'accessibilità quindi non è una qualità dei sistemi in generale, ma riguarda ogni singolo elemento in particolare. A questo proposito l'autore italiano ha precisato che essa non solo dipende dalle infrastrutture di traffico cui si relaziona ogni funzione od ogni spazio, ma anche dalle strade di accesso, dai parcheggi e dalle condizioni specifiche che ne favoriscono o pregiudicano la fruibilità. A livello urbano e territoriale la mobilità e l'accessibilità dei diversi ambiti contraddistinguono una geografia specifica delle relazioni. Queste relazioni sono quelle che marcano ed influenzano lo spazio ed il suo sviluppo. Per Portas la chiave per interpretare il territorio e la sua strutturazione attuale è il suo essere uno spazio relazionale, dove la mobilità e l'accessibilità occupano un ruolo centrale nella costruzione delle nuove cartografie urbane (Portas & al., 2003). Anche secondo F. Ascher (2004) lo sviluppo economico delle città risiede sempre più nella loro accessibilità e nella loro connessione con le grandi reti del trasporto. A questo proposito B. Secchi ha affermato:

"L'ultima metà del secolo XX ha mostrato quanto i problemi della mobilità fossero sottovalutati: per affrontare e risolvere quelli generati dalla congestione del traffico occorre spazi e infrastrutture sempre più importanti che avrebbero potuto instaurare nuovi e interessanti rapporti spaziali solo entro un ripensamento complessivo, non limitato alle sole questioni del traffico, della loro natura in quanto elementi di una composizione urbana e del loro ruolo d'intermediazione tra materiali urbani che nel frattempo si erano profondamente modificati"³⁹.

Per questa ragione va riconosciuto alle infrastrutture un ruolo strutturante nel territorio contemporaneo. A questo punto è necessario introdurre una distinzione. Quando si sostiene l'idea che le infrastrutture hanno un ruolo strutturante nel territorio non si vuole semplificare il problema e dare a semplici elementi tecnici un ruolo che non hanno. Le strade, le ferrovie, gli aeroporti e tutte le altre infrastrutture non determinano "in sé" l'evoluzione e le trasformazioni del territorio. Ciò che si vuole sostenere a questo proposito è che tutte queste dotazioni che facilitano –o trasformano- l'accessibilità del territorio sono una base fondamentale per la sua colonizzazione. In questo senso si può citare il contributo di F. Ascher (2004) quando afferma che i nuovi strumenti di trasporto e comunicazione ampliano le possibilità delle scelte localizzative sia della residenze che delle altre funzioni e modificano la natura del locale che non si eredita né si impone, ma diviene un fattore da considerare nelle complesse riflessioni che sottendono alle decisioni localizzative. Più le persone o le organizzazioni dispongono di mezzi di trasporto e comunicazione, più queste riflessioni si fanno complesse.

38 Indovina F. (a cura di), (1990) *La città diffusa*. Venezia, DAEST pag. 19-43

39 Secchi B. (1998) *Città moderna, città contemporanea e loro futuri* in AA.VV. (1999) *I futuri della città. Tesi a confronto*. Milano, Franco Angeli pag. 41-70

Inoltre il ruolo di “struttura portante” delle infrastrutture del territorio é legato alla possibilità che queste ultime da un lato permettono di superare le barriere e le distanze fisiche dello spazio e creano nuove prossimità, dall'altro esse possono dare luogo a nuove forme di segregazione. Sempre secondo F. Ascher:

“La mobilità fisica delle persone e delle informazioni partecipa attivamente alla differenziazione sociale. Questi due aspetti sono, allo stesso tempo, uno strumento e un risultato: essi rendono possibile i contatti e gli scambi, sia sporadici che regolari, al di là delle prossimità. Ma così facendo essi allargano la forbice su cui si basano le differenze”⁴⁰.

Per quanto riguarda l'analisi sulla condizione delle aree urbane, è risultato prezioso il contributo di Portas, Domingues e Cabral (2003). Essi affermano che le infrastrutture ed il sistema di mobilità ricoprono un ruolo centrale nella strutturazione del nuovo modello urbano emergente, e sono, allo stesso tempo, “causa ed effetto dei suoi principi organizzativi”⁴¹. Il territorio delle aree urbane risente e dimostra questa doppia condizione:

- Il tessuto urbano è marcato dalla complessità delle scelte localizzative operate dai vari gruppi e soggetti in funzione dell'accessibilità di ogni singolo ambito.
- I diversi gradi di accessibilità si evidenziano anche nella perdita della continuità del tessuto, e nella sua insularizzazione. Le aree urbane, a differenza delle periferie compatte del funzionalismo, sono spazi spugnosi e frammentati in cui spesso solo le infrastrutture mettono in luce una logica di continuità (Secchi, 2000).
- Le infrastrutture non solo uniscono: allo stesso tempo separano, creano cesure e nuove barriere fisiche, funzionali, percettive, ecc. Il territorio delle aree urbane è una rappresentazione di questo doppio ruolo.

LE AREE URBANE COME SPAZIO DELLA COMPLESSITÀ

Attraverso i brevi e schematici accenni dei paragrafi precedenti si è cercato di mettere in luce alcune delle caratteristiche delle aree urbane contemporanee. Le descrizioni di diversi autori evidenziano i caratteri aperti, mutevoli e dinamici di queste realtà. Gli antropologi che hanno studiato la città come artefatto hanno scelto di metterne in luce la complessità risultante dalla sovrapposizione di tracce nel tempo e nello spazio. In realtà fra tutte le descrizioni delle città contemporanee fornite di volta in volta dai diversi autori ciò che permane é la presa di coscienza che le realtà urbane oggi sono complesse, cangianti. Nelle descrizioni

40 Ascher F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza Editorial pag. 38

41 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 71 – trad. M. Paris

riportate vi è una tensione fra la città come fatto costruito, edificato ed immutabile e la sua realtà spontanea, mutevole. P. Perulli descrive la forma che sta assumendo la città come “un provvisorio ordine in costante movimento caotico. Ma anche tessuto di relazioni sempre in bilico, creazione di ordini spontanei in perenne adattamento, socialità consapevole che si mescola con un substrato quasi biologico”⁴². Le aree urbane contemporanee presentano questi caratteri, spazi formalizzati ed adattamenti ai caratteri locali, spazi progettati o ereditati dalla storia e ambiti di nuova trasformazione. Azioni dirette dall’alto si sovrappongono –ed interagiscono- con trasformazioni spontanee, portate avanti dagli abitanti.

Una delle conclusioni proposte da A. Font (2007) a proposito dell’esplosione della città é che lo stato attuale delle aree urbane siano la traduzione spaziale dei profondi cambiamenti avvenuti nella struttura economica della nostra società e che hanno avuto conseguenze importanti nell’organizzazione delle realtà locali, nel cambiamento dei paesaggi, nei comportamenti e negli stili di vita degli abitanti. Allo stesso tempo egli riconosce che insieme alla realtà fisica della città negli ultimi anni sia esplosa anche la capacità degli urbanisti, sia come tecnici che come critici, di identificare le nuove modalità ed i nuovi processi che interessano la realtà urbana attuale e per i quali l’espressione “città contemporanea” a volte risulta poco efficace o precisa. Si tratta di cercare nuove definizioni che si avvicinino maggiormente alla realtà dei fatti urbani o che possano integrarsi con i concetti classici che se da un lato continuano a descrivere alcune situazioni stabili, dall’altro non permettono di chiarire quelle più dinamiche ed innovative. Per questo si intende descrivere la natura di alcuni cambiamenti avvenuti e di riflettere sui loro effetti territoriali.

1.A.3. Crisi della differenza urbano-rurale

La città è, secondo F. Choay (1994), un fenomeno troppo complesso per poterlo rappresentare come una semplice concatenazione di cause ed effetti, per questo un’analisi sistematica difficilmente può svelarne per intero la complessità, legata a circoli e retroazioni. Anche a questo proposito uno dei primi passi da compiere da parte degli urbanisti per ricostruire la loro capacità di studiare ed interpretare il territorio è quello di conoscere l’oggetto del loro studio e di definirlo. A questo proposito diversi autori hanno messo in evidenza l’inutilità di alcune categorie utilizzate fino ad oggi poichè attraverso di esse non si riesce a categorizzare una realtà, dinamica e sfaccettata, come quella attuale. Per N. Portas, À. Domingues e J. Cabral (2011), per esempio, tenendo conto dei diversi modi di produrre, abitare e consumare la territorializzazione della società si svolge in modi molto diversi. Ciò che prima era la dicotomia città-campagna (urbano-rurale) si è trasformata attraverso varie mutazioni di entrambi i termini della relazione, ed ha

⁴² Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 6

prodotto paesaggi piú transgenici che ibridi, se vogliamo continuare ad usare la metafora botanica. Da un lato le forme dell'urbanizzazione non corrispondono piú a nessun tipo di modello canonico, dall'altro anche le trasformazioni degli spazi della produzione agricola sono state profonde, conseguenza della commercializzazione e della globalizzazione del mercato. Queste trasformazioni, vanno ricomprese in una riflessione che superi il "modello canonico" che fornisca una nuova narrativa – non solo una nuova concettualizzazione- della realtà spaziale degli ambiti insediativi europei, che metta in relazione le diverse componenti presenti e non si occupi solo di descriverle. Sembra inoltre necessario chiedersi l'utilità di quest'immagine proposta dagli autori portoghesi. L'immagine di un territorio transgenico è adeguata per descrivere l'ambito di studio? L'immagine degli ambiti "ibridi" é quella di spazi dove vi è una fusione o mescolanza di fattori, mentre l'idea di transgenico richiama la manipolazione genetica (un po' come fa L. Castello con i places of cloning). Nella riflessione su questi spazi si dovrà chiarire se la trasformazione subita da questi spazi sia spontanea o no, poichè nel primo caso si sarebbe di fronte, piú che a un paesaggio transgenico, a uno mutante.

A chiarire questa prima analisi dei cambiamenti subiti dal territorio giunge A. Zárate (2003) quando afferma che i recenti cambiamenti economici, tecnologici, demografici e sociali hanno portato a una società sempre piú complessa, in cui nuove discriminazioni si aggiungono a quelle che fino ad oggi erano state quelle legate allo status socio-economico, quello familiare e quello etnico o migratorio. Tra i nuovi fattori di differenziazione vanno considerati, secondo Davies (1984): (i) il rafforzamento delle differenze etniche come risultato dell'arrivo di nuovi gruppi di migranti, sia nelle città nord-americane che in quelle europee, (ii) l'apparizione di forme di discriminazione dal punto di vista lavorativo, in cui compaiono nuove professioni legate ai servizi, (iii) le significative differenze relative al benessere, in cui la povertà e le condizioni di vita marginali sono diventate patrimonio urbano. Insieme a queste si consolidano quelle differenze sociali e spaziali che sono state il risultato delle trasformazioni nella struttura della famiglia –con il moltiplicarsi dei giovani adulti single e degli anziani- e quelle legate alle condizioni di vita nella frangia "periurbana".

Per studiare la realtà di questi paesaggi transgenici, come li ha definiti N. Portas, gli urbanisti hanno una doppia difficoltà: da un lato nell'individuare l'oggetto di studio, la città, che oggi è divenuta cosí complessa ed eterogenea che sembra difficile trovarvi una definizione univoca, attraverso cui inquadrarne e riassumerne i vari aspetti nelle loro innumerevoli manifestazioni; dall'altro è difficile –per non dire impossibile- determinare una metodologia univoca e valida universalmente per l'analisi di questo oggetto. Ciò che si vuole sostenere, è l'assoluta inutilità di un approccio morfologico alla città contemporanea e la necessità di affrontare questo studio in modo diverso. I risultati piú

interessanti dei nuovi approcci portano al superamento dell'idea di città come entità limitata nello spazio, ed impongono da un lato la necessità di cercare nuovi modi di studiare queste realtà geografiche, dall'altro il bisogno di conoscerle e capirle per provare a governarle.

LIMITI DI UN APPROCCIO MORFOLOGICO

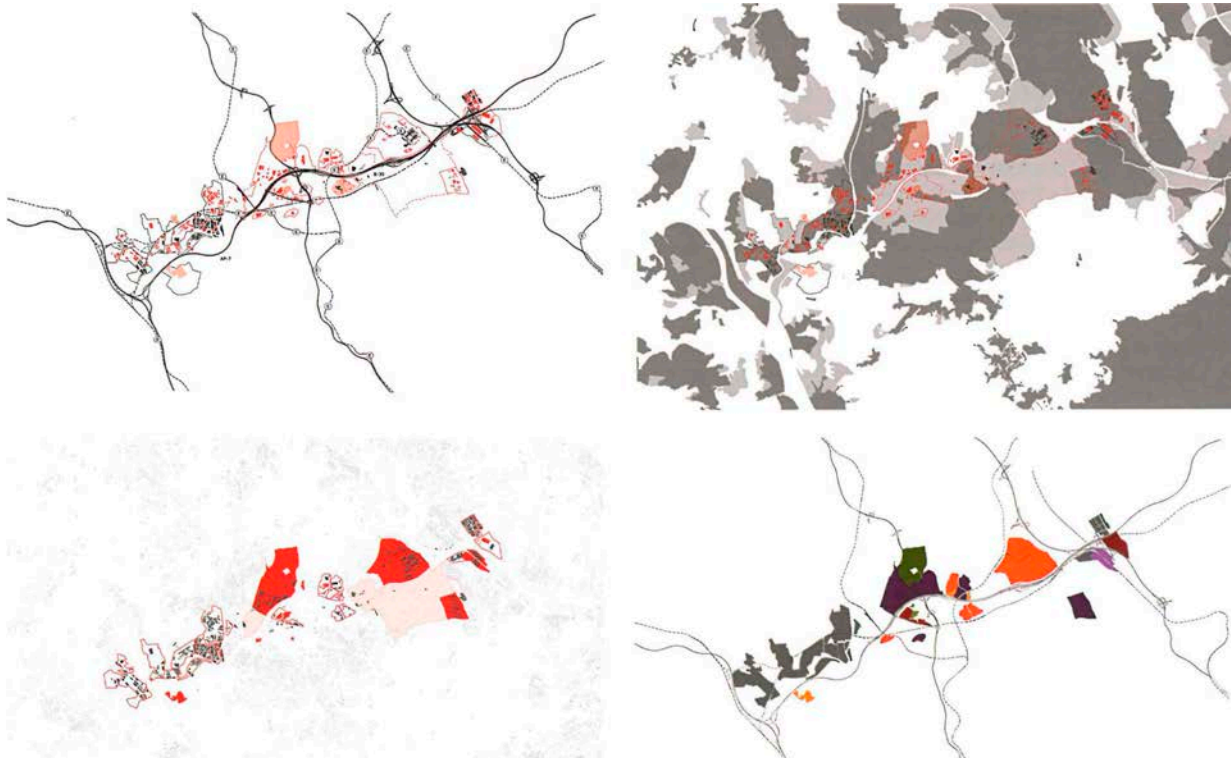
Autori come A. Rossi (1966) e G. Samonà (1959), ma anche gli stessi A. Martín e A. Font e –più in generale- i componenti della scuola di Barcellona, sono stati sostenitori di un approccio morfologico alla città: essi lo vedevano come un elemento cardine della scienza della città, che permetteva di studiare la reale struttura e le condizioni della sua evoluzione. Secondo A. Zarate (2006) lo studio morfologico si interessa della produzione sociale dei contesti urbani, della percezione del paesaggio, della sua qualità e combina aspetti fisici e sociali, usa tecniche qualitative e quantitative che si differenziano dalle descrizioni soggettive all'utilizzo di sistemi di analisi fattoriale. A. Levy (1965) definisce la morfologia come il contenitore –la sostanza fisica- del contenuto –la sostanza sociale- ed insieme, queste due componenti, formano la città. Lo studio della morfologia, nella lettura di questi autori, riflette gli stili di vita, i modelli e le condizioni socio-economiche di una società che si sono succedute nel tempo. A. Zárate riconosce allo stesso tempo che gli studi basati sulla morfologia, nonostante il loro interesse, non sono guidati da una metodologia chiara e specifica, né questa è riconosciuta universalmente. Allo stesso tempo egli giudica scarso il loro impatto pedagogico ed istituzionale. Anche A. Rossi,

Fig. 1.06:

Studio morfologico degli spazi della produzione, del commercio e del consumo

In uno studio recente A. Font e L. Vecslir hanno approfondito le recenti trasformazioni degli spazi della produzione e del consumo della regione metropolitana di Barcellona (E). La loro tesi è che queste strutture abbiano inciso in modo rilevante sulla struttura spaziale, funzionale e paesaggistica di questo ambito territoriale dando luogo a una "regionalizzazione" sempre più forte della struttura produttiva, distributiva e dei servizi. Attraverso lo studio morfologico dei tessuti essi vogliono mettere in luce la crescente osmosi fra parte delle attività terziarie e quelle industriali, così come le profonde modifiche dei modelli organizzativi d'impresa che caratterizzano questo territorio.

Fonte: Font A., Vecslir L. (2010) *Nuovi spazi della produzione, commercio e consumo: la regione metropolitana di Barcellona* in *Urbanistica*, n. 141 (2010) pag. 24



nonostante il suo entusiasmo per l'analisi formale ammette che un fatto urbano che sia determinato da una sola funzione, non è comprensibile se lo si separa dalla spiegazione di quella funzione specifica. A livello architettonico alcuni dei contenitori delle funzioni possono diventare monumenti. Senza entrare nel merito della ricerca di A. Rossi, sembra piú interessante seguire la proposta di B. Secchi, quando afferma:

“Ciò che diviene difficile nella descrizione della città e del territorio, ciò che solleva i maggiori problemi pratici e teorici è però lo studio delle relazioni tra gli aspetti fisici della città e del territorio, tra il mondo degli oggetti e i piani di vita dei soggetti che li utilizzano e abitano. Per troppo tempo gli studi degli urbanisti, dei sociologi e degli economisti hanno lasciato queste relazioni nel non detto, oppure, compiendo un vero e proprio salto nel proprio stile di analisi, le hanno ideologicamente presupposte e date per scontate, non le hanno problematizzate; non hanno distinto ciò che appartiene al sapere contestuale, da ciò che appartiene al vissuto degli individui o dei gruppi, da ciò che appartiene alla loro sensibilità o, se si vuole, non hanno distinto tra ciò che la società o i suoi singoli appartenenti hanno oggettivato ed è divenuto storia, da ciò che appartiene ancora a una loro soggettività e memoria, dalle aspirazioni infine che spingono gli stessi gruppi e individui verso la ricerca di nuove soluzioni”⁴³.

Allo stesso tempo anche A. Martín (2004) ha posto in luce che l'infinita varietà di risposte offerte dalle città alle numerose trasformazioni che possono interessarle rendono inutili i tentativi di un approccio esclusivamente morfologico al tema.

LA CITTÀ SENZA CONFINI DI O. NEL-LO (1998)

O. Nel-lo, nel suo articolo del 1998 “Los confines de la ciudad sin confines” offre un interessante approfondimento su questo aspetto e riassume i termini del problema in modo chiaro. Egli parte dalla considerazione che dopo la rivoluzione francese si è rotta la separazione sia formale che giuridica fra la città e lo spazio rurale. In questo periodo, sulla spinta di numerose trasformazioni economiche e tecnologiche, si assiste ad una integrazione fisica e funzionale fra questi due ambienti, fino ad allora separati. Egli dice:

“Le attività economiche e le forme di vita di tipo urbano si sono sparse sulla totalità del territorio. Per questo motivo i concetti di città e confine, oggi non possono essere utilizzati, tanto che il territorio si è convertito in quella città sconfinata (in lingua originale nel testo, ndt.) di cui hanno parlato alcuni autori italiani. Questa entità senza confini, proprio per la loro assenza, non può essere considerata una città in senso tradizionale”⁴⁴.

43 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanística. Roma, Editori Laterza pag. 142

44 Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57 – trad. M. Paris

Della stessa idea sono altri autori, ad esempio R. Cattedra e F. Governa (2011) affermano:

“In tempi passati, la distinzione era più semplice: le città erano circondate da mura che mettevano chiaramente in evidenza il dentro e il fuori, la città e la non città. Ora non è più così: le città, da tempo, si sono diffuse, hanno superato i limiti imposti dalle mura e anche quelli indicati dalla chiara separazione fra città e campagna. La città è ovunque, e il riferimento all'urbano è parte integrante per molte delle nostre attività quotidiane”⁴⁵.

In realtà secondo l'autore catalano il processo di progressiva integrazione dello spazio non lo ha reso illimitato –eliminando cioè le barriere ed i confini che lo marcavano–, ma ha trasformato il loro carattere e imposto la necessità di cercare nuove delimitazioni per i fenomeni emersi nel nuovo *status quo*. In realtà O. Nel-lo rimarca la contraddittoria natura di questo spazio illimitato, profondamente frammentato sia socialmente che amministrativamente e parla del paradosso in cui vive la società urbana contemporanea suddivisa dai limiti di una città che li ha progressivamente cancellati. Anche M. Cacciari, nella sua analisi arriva alle stesse conclusioni ed afferma che nella contemporaneità “I confini amministrativi sono tutti fittizi, artificiali, ma continuano ad esserci.”⁴⁶. Inoltre appaiono e si sovrappongono a questi, altri limiti e confini, quasi sempre non ufficiali ma non per questo meno evidenti o riconosciuti.

La città pre-industriale secondo M. Cacciari era uno spazio chiuso, limitato e ben definito dalle mura. Al loro esterno si estendeva lo spazio rurale. Autori come M. Aourousseau (1921) hanno basato parte della loro ricerca sulla differenza che intercorreva fra questi due spazi, che si manifestava attraverso caratteri profondamente distinti tanto del territorio come della popolazione. Secondo l'autore francese erano rurali quei settori della popolazione “diffusi nella regione, che si dedicano alla produzione di articoli primari che fornisce la terra. I settori urbani, al contrario, comprendono grandi masse concentrate che non si occupano –almeno in modo immediato- di ottenere materie prime, beni alimentari, tessili o di consumo in generale. Questi settori forniscono servizi legati ai trasporti, alle attività industriali, al commercio, all'istruzione e all'amministrazione o, più semplicemente, si dedicano a vivere nelle città”⁴⁷. A dire il vero queste due realtà non erano semplici compartimenti stagni, che convivevano senza relazioni. Al contrario fin dal medioevo essi erano legati da un dialogo permanente e che portava ad influenze reciproche e mutue trasformazioni (Pirenne, 1925). Anche D. Harvey (2000) concorda con quest'idea ed ha sostenuto che fino al XVI o XVII secolo l'urbanizzazione è stata limitata da una relazione metabolica concreta fra la città ed il suo territorio produttore. Secondo D. Harvey

45 Cattedra R., Governa F. (2011) Definizioni di città: concetti e teorie nella geografia urbana in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 43

46 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 51-52

47 Aourousseau M. (1921) The distribution of population: a constructive problema in Dickinson, R. E. (1961) Ciudad, región y regionalismo. Barcelona, Editorial Omega pag. 42 – trad. M. Paris

questa relazione è stata progressivamente sostituita dalla produzione –tutta interna alla città– di plusvalenze di carattere immobiliare.

F. Choay (1994) ha ricordato che per spiegare i cambiamenti spontanei o progettati della città europea pre-industriale gli storici hanno spesso posto l'accento sui fattori economici e politici (ruolo del capitalismo, lotta di classe) così come sugli aspetti demografici (crescita, massificazione, flussi, ecc.), tutti fattori condizionati anche dalle condizioni di vita, dalle epidemie e dall'esodo rurale.

La rivoluzione industriale portò, come si è visto nell'introduzione, ad una densificazione all'interno delle mura cittadine, tanto che, sotto la pressione della spinta demografica e dell'immigrazione, queste ultime vennero messe in discussione e, in molti casi, abbattute. Pur in presenza di questo grande cambiamento l'autore sostiene che le città rimasero per lungo tempo chiaramente differenziate dallo spazio rurale che le circondava. Egli cita in questo caso L. Gambi (1990) che le definiva “un coagulo di attività secondarie e terziarie perso in un mare di ruralità”⁴⁸.

Per O. Nel-lo, che in questo caso si assesta su di una lettura geografica classica, in realtà la vera trasformazione della relazione fra città e spazio rurale è dovuta all'interazione fra tre cambiamenti epocali: la generalizzazione dei mezzi di comunicazione moderni, la meccanizzazione dell'agricoltura e la diffusione dell'industria e dei servizi sul territorio.. Questi tre fattori, che devono essere ancora

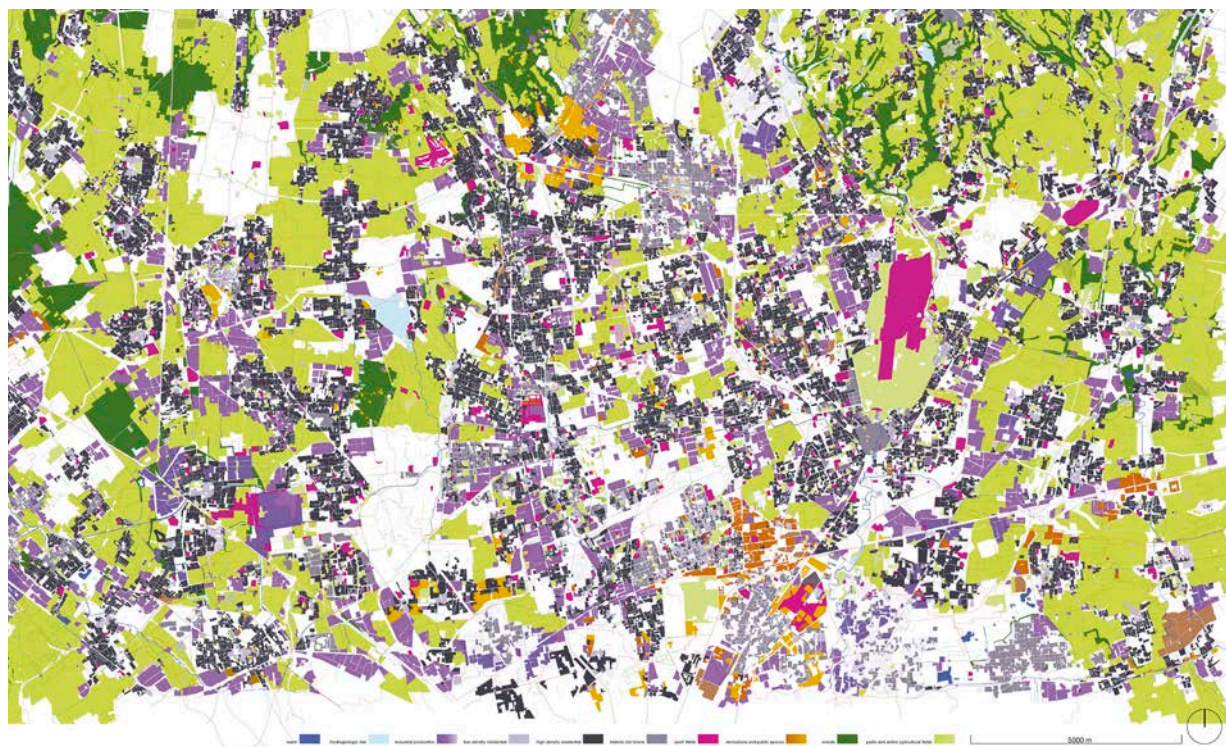
Fig. 1.07:

Human sensible areas in Monza e Brianza Province (I)

Nell'immagine si nota come la sovrapposizione e l'interazione di limiti amministrativi, di competenze settoriali e di influenze frammenti la gestione di un territorio che è attraversato da un processo trasversale e continuativo di colonizzazione da parte dell'uomo. Si forma in questo modo un ambiente complesso, in cui questi limiti continuano a marcare lo spazio della amministrazione ma spariscono nella successione di frammenti diversi e sempre simili a se stessi

Fonte: Sturla P. (2010) *Crossing Boundaries: the Aesthetics of Fragments (an Operation of Regional Camouflage)* in Howeler E. (a cura di), (2011) *GSD Platform 4*. Barcellona, Actar pag. 347

48 Gambi L. (1990) *Ragionando di confini delle città* in Paba G. (1990) *La città e il limite. I confini della città*. Firenze, La casa Usher pag. 40-49



approfonditi, hanno generato la nascita progressiva di sistemi di relazioni fra i vari nuclei urbani originari, e ciò ha portato alla creazione di "spazi vastissimi in cui predominano attività e forme di vita urbane"⁴⁹. Tra i tre fattori citati dall'autore, sembra più interessante in questa fase dedicarsi al punto centrale della sua riflessione, secondo cui le nuove realtà risultanti da questa trasformazione non sono in alcun modo il risultato di un semplice ampliamento dei confini della città ma una conseguenza della dissoluzione dei concetti di città e campagna.

Questa trasformazione, che F. Indovina ha definito cambio di stato (Indovina, 1990) è testimoniata da diversi autori, ad esempio Portas, Domingues e Cabral (2011), che affermano:

"Le città sono punti o macchie con una forma, un limite ed un centro definito, almeno in teoria, e la campagna è il territorio aperto dell'agricoltura e della foresta. Con la perdita delle mura, le città sono cresciute a macchia d'olio nello spazio rurale che, progressivamente, si è urbanizzato. Con il neologismo "rurbanizzazione" nato a metà degli anni '70 si vuole descrivere la collisione e la mescolanza fra città e campagna che hanno dato origine alla colonizzazione dei territori rurali, questa contaminazione è stata favorita anche dalla democratizzazione dell'automobile e dal miglioramento delle vie di comunicazione"⁵⁰.

O. Nel-lo approfondisce questo processo. Per lui dal punto di vista fisico-materiale, le città hanno conosciuto diverse fasi negli ultimi quarant'anni del loro sviluppo ed esse sono state contraddistinte da specifiche manifestazioni. La loro descrizione, peraltro breve e schematica, serve più a dare conto di un quadro complesso della situazione che a spiegare il tema nella sua completezza. Le principali fasi individuate sono:

- La crescita della città a macchia d'olio. Questa crescita si manifesta per semplice aggregazione o la costruzioni di veri e propri settori di nuova urbanizzazione. Non vi sono cesure fra le nuove parti della città ed il nucleo preesistente e questo tipo

49 Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcelona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57 – trad. M. Paris

50 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2011) Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 23 – trad. M. Paris (A0275)

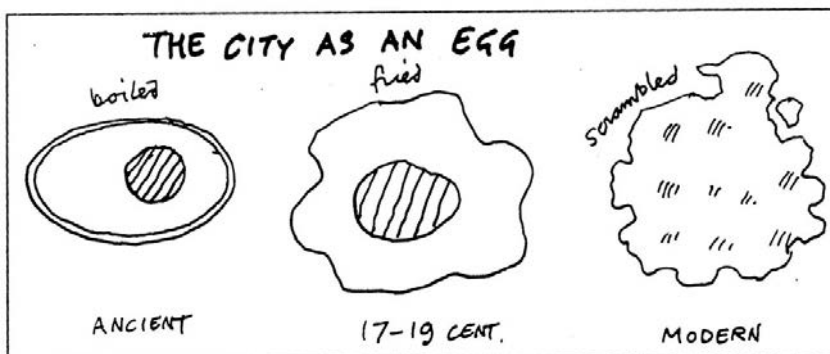


Fig. 1.08:

Dopo l'uovo bollito, quello fritto e quello strapazzato, cosa ci aspetta?

In un conosciuto schema C. Price ha rappresentato lo sviluppo della città attraverso l'immagine di un uovo e dei suoi diversi tipi di cottura: dall'uovo bollito, che rappresenta la città antica, densa e compatta, si è passati a quella pre-industriale, che cresceva occupando gli spazi prossimi al proprio limite. Con il movimento moderno l'espansione della città ha assunto una geometria frammentaria e non più continua. Per rappresentarla l'autore ha scelto l'immagine delle uova strapazzate.

Fonte: Price C. (1992) The city as an egg

di manifestazione è caratterizzato dalla continuità del tessuto costruito

- La suburbanizzazione. Secondo l'autore questo fenomeno è legato all'apparizione di periferie metropolitane più o meno dense, spesso senza soluzione di continuità con la città centrale che continua a mantenere un ruolo egemone e che attrae verso di sé la maggior parte dei flussi di persone e beni.
- La periurbanizzazione (vd. 1.B.1.) come dinamica di integrazione dei nuclei che circondavano la città. In questo modo il territorio diviene un sistema metropolitano, in cui le differenze e le specializzazioni dei diversi elementi influiscono e si integrano nell'insieme. Nei territori interessati da questa dinamica si perde progressivamente la continuità dei tessuti edificati e si mostra una nuova ed originale integrazione fra il costruito, il sistema degli spazi liberi e le infrastrutture.
- La rurbanizzazione, attraverso cui le dinamiche metropolitane si spingono ed interessano spazi rurali anche molto distanti dai nuclei consolidati. Le trasformazioni dello spazio agricolo presentano una fenomenologia molto vasta che vanno da capillari azioni di colonizzazione di spazi agricoli e naturali alla urbanizzazione di interi settori con la nascita di insediamenti di tipo urbano –anche denso- senza nessuna relazione con lo spazio agricolo circostante

L'immagine d'insieme delle trasformazioni descritte corrisponde più che a un proceso per fasi a quella di una serie di dinamiche simultanee. La complessità di alcuni spazi contemporanei è quindi il risultato della sommatoria di queste dinamiche. Il territorio ora è marcato da una "ragnatela di urbanizzazione" (Nel-lo, 1998) che mette in dubbio la semplicistica classificazione delle popolazione nelle due categorie "rurale" ed "urbana"⁵¹. Già negli anni '70 H. Lefebvre disse:

"La città in espansione attacca la campagna, la corrode, la dissolve ... La vita urbana penetra nella vita campestre spogliandola dei suoi elementi tradizionali: piccoli centri che spariscono a beneficio dei centri urbani (commerciali ed industriali, reti di distribuzione, centri decisionali, ecc). I villaggi si ruralizzano perdendo le caratteristiche agricole"⁵².

Come afferma anche A. Zárte (2003) oggi le differenze fra città e spazio rurale tendono a sparire e questa sparizione è il risultato della dimensione acquisita dai fenomeni di suburbanizzazione e rurbanizzazione, parte dell'evoluzione generalizzata che porterà verso la città globale. In questo senso è interessante l'opinione di R. Koolhaas

51 Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57 – trad. M. Paris

52 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 89

Campo	Aspetti analizzati	Cos'è la città?	Limiti dello studio
Statuto giuridico	Rango dimensionale del municipio centrale	Le città sono tali solo quando raggiungono un certo numero di abitanti (10-20.000 in base al territorio di riferimento).	In realtà questo tipo di analisi è insufficiente poiché non spiega in modo esaustivo ciò che significa la vita in uno spazio popolato (le relazioni, i modi di vita, il social drama di Mumford). In realtà tutti questi aspetti non sono limitati dai confini del municipio centrale e per questo si diffondono nel territorio. Una lettura che tenga conto solo di ciò che succede dentro precisi limiti amministrativi è per questo insufficiente poiché non spiega la continuità del fenomeno urbano.
Continuità	Analisi morfologica dello spazio costruito	La città è il continuo edificato che si sviluppa senza soluzione di continuità dal nucleo centrale.	Non si può basare la lettura e l'interpretazione del fenomeno urbano solo sul parametro della continuità perché, grazie all'elevato livello di mobilità della società contemporanea, la città è un sistema di frammenti integrati non più basati sulla prossimità. Allo stesso tempo, quest'analisi si basa solo sugli ambiti edificati ed ignora il ruolo strutturante ed attrattivo del sistema degli spazi liberi.
Aree funzionali	Criteri funzionali della mobilità e rete delle relazioni presenti nel sistema urbano	La città è l'ambito segnato dall'insieme dei flussi e delle reciproche pertinenze ed interdipendenze fra le parti.	Quest'analisi non tiene conto dei tempi e delle frequenze degli spostamenti (variabili fondamentali nell'analisi dei flussi) né della geometria variabile delle reti, legate alle singole caratteristiche di attrazione di ognuno degli elementi del sistema. Per queste ragioni i risultati di queste analisi sono sempre modelli semplicistici, che scompongono la complessità di un territorio in un numero variabile di schemi di funzionamento, senza tener conto dell'effetto combinato.
Struttura economica	Analisi fattoriale delle condizioni socio-economiche della popolazione	La città è tutto ciò che non presenta caratteristiche di ruralità.	Come affermano R. Cattedra e R. Governa (2011) Toschi, già nel primo manuale di geografia urbana pubblicato in Italia nel 1966, sosteneva la possibilità di individuare la distinzione fra urbano e rurale attraverso l'elaborazione di un indice di urbanità dato dalla combinazione di dieci variabili (i.e. la percentuale di popolazione attiva, di popolazione dotata di titolo di studio o di abitazioni fornite di servizi). Non si descrive in questo modo la complessità dello spazio suburbano che, oggi più che mai, è uno spazio poco agricolo ma segnato da numerose specializzazioni, con caratteristiche sempre diverse.
	Città come ambito produttivo (economia di prossimità)	La città è l'ambito in cui l'accumulo di attività e lo scambio del know-how permette l'efficienza e la riduzione dei costi	Oggi molto spesso queste dinamiche avvengono nello spazio dell'urbanizzazione diffusa, fuori dai nuclei consolidati
Consumo dei servizi	Analisi della domanda e dell'offerta dei servizi nel territorio	La città è quella località che può offrire beni e servizi non reperibili in altri nuclei del territorio.	Come per le aree funzionali, anche il consumo di beni e servizi dipende dall'offerta specifica e dalle condizioni cui viene offerto (geometria variabile del bacino d'utenza). Questo porta ad un'altra semplificazione del problema. Allo stesso tempo questo tipo di analisi non considera il ruolo delle nuove tecnologie che hanno influito nell'accesso ai beni ed ai servizi, così come sulla gerarchia del territorio.

Nella pagina precedente

Tab. 5:

Che cos'è la città?

La Tab. 5 mostra la varietà delle definizioni date alla città a seconda dei diversi campi di analisi individuate da O. Nel-lo. Per ogni caso si è cercato di mettere in luce i problemi interpretativi che ogni approccio monodisciplinare comporta.

Elaborazione dell'autore su base Nel-lo O. (1998) *Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa* in Monclús F.J. (a cura di), (1998) *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57

che, in una recente intervista, alla domanda su quali cambiamenti si stessero verificando nelle aree rurali rispose:

“La completa trasformazione delle aree rurali è straordinaria. Ho visto trattori robotizzati lavorare nei prati alpini della Svizzera. Si può vedere una bambinaia thailandese prendersi cura dei figli di gente che vive due settimane all'anno in fienili trasformati. Tutto ciò è tanto radicale e -probabilmente- artificiale come ciò che sta accadendo nelle città”⁵³.

Secondo O. Nel-lo questi cambiamenti hanno reso inservibili sia le vecchie definizioni di città che le suddivisioni amministrative consolidate. Di conseguenza si rende necessario lo spostamento dell'attenzione degli studiosi del territorio verso il sistema delle relazioni che segnano il territorio e ne condizionano lo sviluppo. Queste relazioni si manifestano in forma di reti spazio-temporali che, usando le parole dell'autore: “articollano e integrano e collegano il territorio con flussi di portata continentale e mondiale. Così si formano i territori attuali, in cui la tradizionale distinzione fra città e spazio agricolo, basata sulla struttura economica, sul reddito e sulle forme di vita o accesso ai servizi, non ha più ragion d'essere dal punto di vista scientifico”. Ciò che l'autore sostiene è che in un contesto entro il quale la città, intesa in senso ampio con i suoi modi di vivere e colonizzare lo spazio, si è diffusa nel territorio, si è ormai superata la realtà duale città-campagna che, si è visto, era perfettamente distinguibile prima della rivoluzione industriale.

Nelle sue riflessioni O. Nel-lo mette in luce le difficoltà di numerosi studiosi della città e statistici nel cercare di definire l'oggetto del loro studio e per questo procede ad una esposizione degli approcci principali, basati su parametri diversi: per ognuno egli illustra pregi e difetti, propone esempi e cerca di dare conto del lungo percorso che la disciplina ha percorso nei suoi numerosi tentativi di ricerca. Si tratta di letture principalmente statistiche, basate sui limiti amministrativi o su suddivisioni statistiche convenzionali. Si tratta di tentativi, spesso poco riusciti, di definire un ambito di analisi più che di un'analisi in sé. Una rielaborazione delle idee dell'autore è presente nella tabella precedente.

Secondo l'autore un approccio basato su di uno di questi criteri deve essere considerato non esaustivo per determinare ciò che può essere chiamato città. La sua conclusione è che oggi questa è una questione irrisolvibile in un modo univoco dal punto di vista scientifico. Inoltre non bisogna dimenticare la realtà sincronica del territorio, per cui i nuovi concetti e le nuove interpretazioni difficilmente possono sostituire integralmente quelle consolidate, ma si devono adattare a queste ultime e conviverci. Per questo si rende necessario, più che un nuovo paradigma che sostituisca quello attuale, un insieme articolato

⁵³ PriceWaterhouseCoopers LLP (a cura di), (2011) *Intervista a Rem Koolhaas in Cities of opportunity 2011* (IV ed.). New York, The Partnership for New York City ed. pag. 25 – trad. M. Paris

di concetti e letture, utili nella misura in cui riescono a spiegare la città contemporanea e le sue realtà.

Se prese singolarmente queste analisi non aiutano nel compito di definire la differenza fra rurale ed urbano, la loro combinazione può essere utile per dare una definizione, diversa e più complessa di quelle attuali, su cosa sia lo spazio urbano. La conclusione cui arriva l'autore è che attualmente non si può distinguere la città dallo spazio urbano e, citando D. Harvey, riformula il problema in altri termini:

“Credo che sia importante ripensare la questione urbana non come il problema dello studio di entità quasi naturali, che possono essere chiamate città, aree suburbane, zone rurali o in qualsiasi altro modo, ma come qualcosa di fondamentale importanza nello studio dei processi sociali che producono e riproducono condizioni spazio-temporali che sono di un tipo nuovo e diverso [...] il processo di urbanizzazione non va più inteso in base alla creazione di una città, come entità socio-organizzativa (idea cara ai geografi, ai demografi e ai sociologi), ma in base alla produzione di formazioni spazio-temporali specifiche ed eterogenee, legate a diversi tipi di comportamenti sociali”⁵⁴.

Questo nuovo approccio, vicino a quello ecologico, e che non dimentica la realtà economica permette di considerare lo spazio dal punto di vista dei suoi processi complessi, assume importanza poiché le trasformazioni in atto stanno trasformando significativamente il campo di studio sul quale si agisce, come ha affermato J. Jacobs: “Che le zone urbane ristrutturate e gli sconfinati nuovi quartieri d'espansione suburbana stiano trasformando città e campagna in un'unica distesa monotona e sterile non può fare meraviglia. Tutto ciò deriva, direttamente o indirettamente, da una stessa confusione intellettuale, per cui i caratteri, i bisogni, i vantaggi e il modo di funzionare delle grandi città sono stati confusi grossolanamente con quelli di altri insediamenti più statici”⁵⁵. Va ricordato che anche questi ultimi, pur con lentezza, si muovono e si trasformano.

LA CRISI DELLA DICOTOMIA URBANO-RURALE

Come altre analisi geografiche convenzionali, quella di A. Zárate (2003) vede la città che corrisponde a questi cambiamenti –che egli definisce post-industriale- come una città dispersa, dove risulta difficile distinguere fra modi di vita urbani e rurali. In essa “Metropoli e aree metropolitane sono centri di innovazione, di concentrazione di popolazione e di capitali, e gli insediamenti urbani di rango minore, sono nuclei di diffusione di novità tecnologiche, modi di pensare e flussi

54 Harvey D. (1996) Cities or Urbanization? In City. Analysis of urban trends, culture, theory, policy, action. Londra, Routledge n. 1 pag. 38-61

55 Jacobs J. (1969) Vita e morte delle grandi città: Saggio sulle metropoli americane. Torino, Einaudi pag. 6

Fig. 1.09 e 1.10:

Insedimenti urbani nel Nord Italia nel 1965 e nel 2005

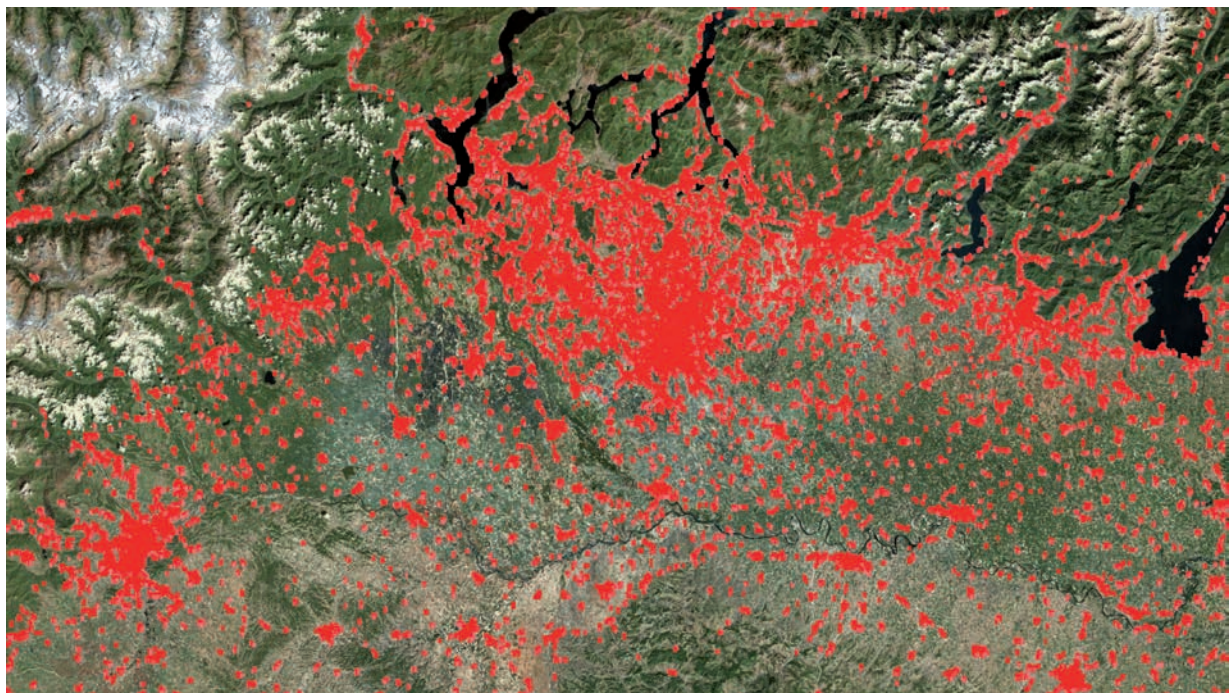
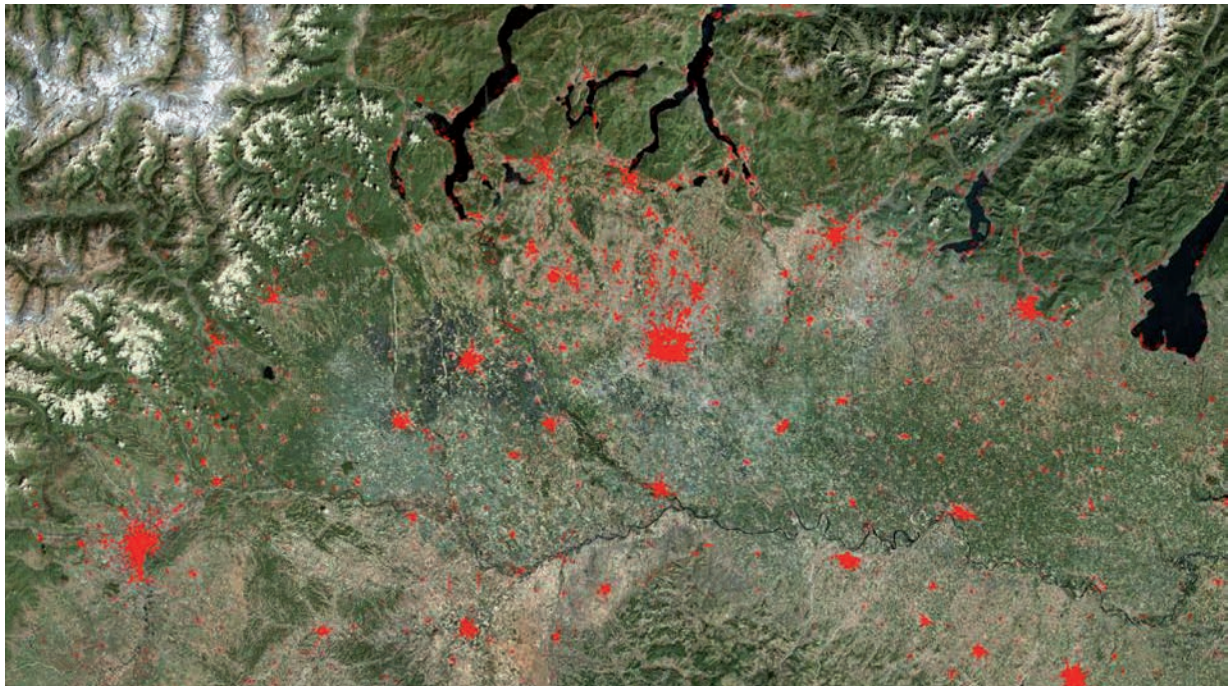
Crescita del territorio urbanizzato nella fascia pedemontana lombarda che dalle porte di Milano si prolunga a comprendere la pianura padana e l'area prealpina fino a Bergamo.

Fonte: Systematica Italia - Società di progettazione architettonica e mobilità (2008)

economici formano parte di un sistema urbano mondiale che trova ragion d'essere nei concetti di città globale o ecumenopoli”⁵⁶.

L'analisi effettuata qualche anno prima da D. Harvey (2000) chiarisce meglio questo punto: egli dice che il risultato di queste trasformazioni non è stato solo la creazione di una infinita suburbanizzazione in continua espansione (la crisi economica attuale era ben lungi dal

56 Zàrate Martín A. (2003) El espacio interior de la ciudad. Madrid, Sintesis Ed. pag. 29



manifestarsi allora). Un altro risultato è quello che ogni villaggio e ogni insediamento rurale del mondo occidentale si è convertito in un elemento di una complessa trama di urbanizzazione, e che sfugge a qualsiasi semplicistica suddivisione fra componenti rurali ed urbane della popolazione. Come dice F. Ascher (2003) in questo modo si creano nelle persone profili di vita e consumo più differenziati, che rendono meno percepibile l'appartenenza a gruppi sociali definiti e, al tempo stesso gli esperti di marketing sono costretti a riconoscere il moltiplicarsi di una serie di gruppi di identità definita che si moltiplicano nel territorio. Dal punto di vista spaziale, così come afferma A. Zárate (2003), processi contrapposti di riurbanizzazione, politiche di rinnovamento e riforma degli spazi centrali, de-urbanizzazione rendono sempre più difficile la distinzione fra modi di vita urbani e rurali e, per questa ragione, i confini della città sono sempre più imprecisi e si trasformano in ampie aree urbanizzate. Secondo N. Portas & al. (2011) la dicotomia sociologica fra urbano e rurale non funziona più in presenza di questo tipo di territori e di fronte alla società che li abita. Essi però affermano che questa trasformazione non comporta per forza un impoverimento culturale. Al contrario, annullati i tradizionalismi ed i tratti tradizionali delle vecchie società agricole, ora il territorio è tutto permeato da una cultura urbana che comporta contrasti e diversità. Queste parole sembrano voler corroborare la tesi di A. Corboz (1983) che afferma che dopo la fase di estensione dell'urbano all'insieme del territorio sarebbe avvenuta la creazione di un nuovo concetto territoriale, che avrebbe superato l'opposizione fra rurale ed urbano.

In questa fase si ritiene più interessante un approccio che tenga conto del risultato di queste trasformazioni, più che la ricerca di una definizione precisa delle componenti rurali ed urbane risultanti o l'approfondimento sulle ragioni storiche del loro superamento. Come dice K. Shannon (2006) da un lato dal punto di vista fisico oggi "Tutto il globo è segnato da un'urbanizzazione continua e i territori vengono descritti come paesaggi artificiali senza soluzione di continuità, senza limiti fisici. I confini concettuali sono sfumati così come le distinzioni fra urbano e rurale, fra città e campagna, e queste ultime sono diventate meno importanti nel dibattito contemporaneo sulla città"⁵⁷.

E' necessario approfondire e conoscere meglio molti dei caratteri fisici, organizzativi e strutturali di questa urbanizzazione continua. Dal punto di vista sociologico invece si nota che, come diceva già H. Lefebvre (1979) la società, passata dal rurale all'industriale e dall'industriale all'urbano è interessata da molteplici complessità, sia per ciò che riguarda lo spazio ed il tempo, ed influisce sui comportamenti, i ritmi e la colonizzazione dello spazio operata dagli abitanti.

57 Shannon K. (2006) From theory to resistance: landscape urbanism in Europe. in Waldheim C. (a cura di) The landscape urbanism reader. New York, Princeton Architectural Press pag. 144-145 – trad. M. Paris

La posizione di N. Portas & al., che sostiene che la ricchezza della vita sociale e culturale della città rende migliore quella dello spazio rurale urbanizzato, non è condivisa in modo unanime. In realtà negli ultimi anni si è creato un dibattito abbastanza acceso che riguarda l'impovertimento culturale che coincide con l'abbandono della vita rurale e la diffusione dei modi di vita urbani nel territorio. P. Geddes (1949) in un brano illuminante del libro "*Cities in evolution*" accetta la crescita della città senza ritenere questo processo negativo a priori ma come condizione intrinseca della condizione urbana. L'obiettivo nel suo caso non è quello di limitarne la crescita ma di governarne lo sviluppo. Secondo R. Pavia (1996) con P. Geddes la città può perdere il suo limite e spandersi nel territorio, essa diventa una "barriera corallina umana", un organismo vivente che si adegua continuamente all'ambiente grazie alle sue regole genetiche e alle sue strutture interne, dando luogo alla conurbazione. Al contrario C. Raffestin (1981), A. Turco (1998) e A. Bagnasco (2003) sostengono posizioni opposte, quasi nostalgiche rispetto al territorio storico, e parlano di questo processo come di una possibile perdita di capitale fisso territoriale, una vera e propria erosione sociale⁵⁸.

LA PERDITA DI UN CAPITALE FISSO SOCIALE?

Così come A. Bagnasco nel suo libro "*Società fuori squadra*" del 2003 prima di analizzare l'affermazione precedente è necessaria una piccola premessa.

Per organizzazione sociale si intende una unità creata per raggiungere scopi specifici, quello che R.S. Burt (1992) definisce un modello relativamente stabile di relazioni fra individui e sottogruppi all'interno di una società o di un gruppo, basato su sistemi di ruoli sociali, norme, e significati condivisi che producono regolarità e prevedibilità nell'interazione sociale. Secondo A. Bagnasco l'organizzazione sociale "è anzitutto anche il continuo lavoro di tessitura di tessuto sociale che mettono in opera le persone, con l'interazione continua in famiglie, reti di relazioni, rapporti di conoscenza o amicizia, associazioni volontarie, al tempo stesso prodotti e contesti dell'interazione"⁵⁹.

L'organizzazione sociale è diversa dalla struttura sociale, che è l'insieme dei caratteri di fondo, dei valori duraturi e degli elementi di riferimento di una società specifica. In una fase di profondi cambiamenti sociali ciò che cambia non sono le organizzazioni ma le strutture, le coordinate su cui la società basa le sue logiche, la sua gestione e il progetto del suo futuro. Questo avviene al culmine di una trasformazione sociale che comporta non solo il cambiamento degli equilibri e delle dinamiche

⁵⁸ Si tratta di analizzare il problema classico della "perdita del centro" o del punto di riferimento. In questo frangente si evidenzia una visione della contemporaneità negativa, legata alla decadenza culturale e che ignora completamente quegli aspetti della creatività umana che, grazie all'evoluzione della scienza, della tecnologia, all'aumento degli stimoli sociali e culturali, ecc. hanno subito un notevole avanzamento.

⁵⁹ Bagnasco A. (2003) *Società fuori squadra* : come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 11

vigenti, ma anche le aspirazioni degli individui e gli scopi per cui si organizzano e lavorano. La conseguenza del cambio degli obiettivi è il cambiamento delle unità organizzative atte a raggiungerli. Questa trasformazione avviene non tanto negli elementi “in sè” ma nel loro insieme e può essere colta attraverso l'analisi dei comportamenti –sia formalizzati che informali- che manifestano l'ordine nuovo raggiunto dalla società. Tutto ciò non ha solo effetti dal punto di vista sociale ma anche materiale e spaziale. F. Indovina e I. de Solá-Morales concordano con B. Secchi, quando afferma:

“Molti dei segni materiali lasciati nel territorio sono l'esito, non sempre voluto, delle intenzioni e delle decisioni, non sempre tra loro coordinate, di un'intera società, assunte sulla base di regole dettate da credenze e immaginari incorporati nella tradizione; mentre altri segni sono l'esito di decisioni e intenzioni di uno solo, di una casta o di un gruppo, eventualmente di esperti che hanno mosso immagini e argomenti che aspiravano a essere condivisi e inconfutabili; che alcuni di questi segni sono il risultato di un progetto che ha cercato di descrivere anticipatamente un possibile stato futuro e altri sono l'esito di una successione di mosse attraverso le quali si è cercato di dare risposta a un insieme disperso di esigenze contingenti che si modificavano nel tempo”⁶⁰.

A. Bagnasco chiama capitale sociale quelle risorse all'azione che derivano dal tessuto di relazioni cooperative in cui una persona è inserita. Secondo l'autore:

“I tessuti di relazione che costituiscono capitale sociale sono caratterizzati da una certa chiusura e continuità di rapporti: si tratta dunque di relazioni che implicano un riconoscimento reciproco degli attori, ovvero un atteggiamento non puramente strumentale nell'interazione. Così inteso, il capitale sociale è un dato dell'organizzazione sociale, è il potenziale dell'interazione cooperativa che questa mette a disposizione delle persone”⁶¹.

In un'organizzazione sociale il capitale può essere definito come il potenziale delle interazioni fra gli individui che vi appartengono. Essi hanno una base fiduciaria sia legata alla solidarietà, con legami forti, che alla reciprocità, con legami più deboli. Questa base è legata al riconoscimento ed al rispetto delle identità in gioco.

Il capitale sociale entra in crisi quando si perdono i legami informali che lo generano, lo mantengono e lo rafforzano. Le attuali trasformazioni economiche (capitalismo post-taylorista), sociali e spaziali (globalizzazione, occidentalizzazione degli stili di vita, dispersione della città nel territorio ecc.) portano ad una reale crisi organizzativa della società che impone un cambiamento nella sua struttura sociale. Questa operazione consiste nel riconoscere e confrontare la società contemporanea con la figura della rete e adattarsi alla domanda di

60 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 5

61 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 24



Fig. 1.11, 1.12,, 1.13:

Esempi di strutture sociali non convenzionali

Un esempio di struttura sociale non convenzionale è quello delle comunità che si formano in base all'interesse per un tema comune, (come i guerrilla garden) o per sensibilizzare le persone su di un tema (i critical mass) o semplicemente per creare un evento (i rave o i flash mob).

Fonte, dall'alto: Atelier Coloco (2012);
Criticalmass.hu (2009); Panorama
(2010)

flessibilità che essa produce. Queste istanze sono, oggi, sostenute da movimenti e gruppi più o meno organizzati (ad esempio le ONG, ma anche i famosi 15M in Spagna e il Movimento 5 stelle in Italia, ecc.)⁶².

Secondo A. Bagnasco la società urbana contemporanea è segnata da una profonda corrosione del capitale sociale, legato a tre fattori: il cambiamento delle singole personalità, ora segnate da una forte insicurezza, il mutamento dei vincoli che legano i gruppi fra loro e con lo spazio e l'allentamento dei legami fra le persone. Per esempio, secondo A. Amin e N. Thrift (2005):

“Esiste un'illustre tradizione che si basa sull'uso pubblico di spazi aperti o condivisi (strade, piazze, parchi, bar, biblioteche e grandi magazzini). A partire dagli anni Trenta si è insistito soprattutto sulla costruzione di un pubblico civico attraverso la mescolanza e l'interazione. G. Simmel e più recentemente R. Sennett hanno immaginato l'anonimato e il contatto casuale fra estranei come parte della sostituzione di tradizionali legami familiari e di parentela con nuovi legami di associazione civica”⁶³.

La somma di questi tre fattori porta ad una diminuzione della dipendenza reciproca fra le persone e la società, che per sopravvivere e rigenerarsi, deve confrontarsi con questa circostanza e ri-organizzarsi. Questo equivale a dire che lo spazio urbanizzato della città esplosa di A. Font richiede ed allo stesso tempo genera un “uomo flessibile”. Grazie a questa nuova figura si nota il rafforzamento di alcune strutture sociali diverse da quelle convenzionali: le tribù di individui interessati agli stessi temi sovrastano il potere coercitivo/associativo della famiglia tradizionale, ecc.

H. Lefebvre definiva la città come “la proiezione della società globale sul terreno”⁶⁴. Questo poichè qualsiasi società ha un preciso modo di essere, contrassegnato da una specifica concezione della relazione fra spazio e tempo e la città è la manifestazione materiale dell'organizzazione basata su questa relazione. A. Bagnasco sceglie di approfondire gli aspetti spaziali di questo tema e si focalizza su due concetti: quello di luogo e quello della regionalizzazione. Quando parla di luogo egli intende che le relazioni sociali e le organizzazioni che da esse dipendono sono sempre localizzate, situate in uno spazio specifico. Questo spazio specifico (con i suoi caratteri, le sue forme ecc.) influenza le relazioni —ad esempio gli incontri- e può a seconda delle situazioni favorire o limitare lo sviluppo della rete e l'interazione fra i suoi nodi. L'autore parla poi del processo di regionalizzazione poichè sostiene che nella società contemporanea la scala delle relazioni e delle interazioni sta cambiando, spostandosi verso ambiti diversi e nuovi, non confrontabili con modelli passati. Egli afferma: “L'attività umana è regionalizzata, vale a dire si organizza a seconda dei suoi contenuti in porzioni diverse

62 Su questi temi vi sarebbero molte letture e posizioni da considerare ma per uno sguardo intelligente e documentato sul tema si consiglia la consultazione di J. Rifkin (2010)

63 Amin A., Thrift N. (2005) Città: ripensare la dimensione urbana. Bologna, il mulino pag. 188

64 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 75-76

di spazio. La società stessa appare dunque regionalizzata in differenti ambiti locali, zone dedicate a specifici tipi di interazione⁶⁵. In questo senso si può capire la frase di A. Bagnasco in cui afferma che: “I nostri sensi sono locali, mentre la nostra esperienza è regionale”⁶⁶.

Nella riflessione di A. Bagnasco la città, così come oggi è strutturata, con il suo tessuto disperso e spugnoso, frammentato e vario organizza interdipendenze e interazioni fra le persone. Tutto ciò si manifesta nei processi di progressiva appropriazione dello spazio, dove si registrano progressivi addensamenti di persone, funzioni e dinamiche simili in quegli ambiti che presentano le medesime caratteristiche. Tra gli aspetti critici di un processo così esteso dal punto di vista spaziale ed interessante da quello disciplinare va riconosciuta, nel territorio contemporaneo dell'urbano disperso, una certa tendenza alla segregazione sia sociale che spaziale. Questa tendenza non può essere dimenticata ed ha una delle sue origini proprio nell'incapacità –o nella mancanza di volontà- di ri-organizzarsi da parte della società in funzione delle nuove dinamiche spaziali avvenute. In un contesto culturale che Z. Bauman (2006) ha definito liquido, in cui le situazioni in cui agiscono gli uomini si modificano prima che i loro modi di agire riescano a consolidarsi in abitudini e procedure, la crisi urbana si delinea come una perdita di coesione fra i grandi aggregati sociali, come ad esempio le classi, ora frammentate e poco definite, e una trasformazione dei valori e delle istituzioni tradizionali, come ad esempio la famiglia (Secchi, 1998). Per usare le parole di A. Bagnasco: “Una fase di cambiamento sociale si è aperta, nella quale strutture una volta solide sono erose da tensioni e flussi che le attraversano. Si tratta di processi che mettono in difficoltà un vecchio ordine sociale, vecchi equilibri fra diverse componenti e aspetti della società”⁶⁷. F. Ascher (2004) ha affermato che le società occidentali sono cambiate ed entrate in una nuova fase della modernità in cui si sono evolute profondamente le forme di pensare ed agire, la scienza e la tecnica, le relazioni sociali, l'economia, le differenze sociali ed i modelli democratici. Queste trasformazioni presuppongono e rendono necessari cambiamenti importanti per ciò che riguarda il progettare, il produrre ed il gestire le città e i territori. Inoltre si tratta di “trasformazioni attive”, non semplici conseguenze nello spazio urbano: l'evoluzione della società dei consumi crea identità e modi di vivere ad essa associate. Si tratta –per il francese- di una nuova rivoluzione urbana moderna, la terza dopo quella che ha creato la città classica e quella che ha fatto nascere la città industriale.

65 Bagnasco A. (2003) *Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale*. Bologna, Il Mulino pag. 70

66 Lynch K. (1981) *Il senso del territorio*. Milano, Il saggiatore pag. 8

67 Bagnasco A. (2003) *Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale*. Bologna, Il Mulino pag. 7

1.B. Dalla dualità città/campagna al mosaico territoriale

Uno dei problemi che gli urbanisti devono affrontare e dei pericoli che devono evitare quando studiano lo spazio urbano contemporaneo è quella di avere un approccio focalizzato solo all'idea che la città si è diffusa nel territorio inglobandolo ed omologandolo. Già A. Amin e N. Thrift (2005) si chiedevano se esistesse e quale fosse la natura del mondo non urbano. Essi affermarono:

“La città è dovunque e in ogni cosa. Ma se oggi il mondo urbanizzato è una catena di aree metropolitane collegate fra loro da luoghi/corridoi di comunicazione (aeroporti e vie aeree, stazioni e linee ferroviarie, aree di parcheggio e autostrade, portali telematici e autostrade informatiche), che cos'è dunque il non urbano? È la piccola città, il villaggio, la campagna? Forse, ma solo fino a un certo punto, perché le impronte della città si trovano in tutti questi luoghi sotto forma di pendolari, turisti, telelavoratori, media e urbanizzazione degli stili di vita; la tradizionale linea di divisione fra la città e la campagna è venuta meno”⁶⁸.

Per queste ragioni, secondo N. Portas ed il suo gruppo di ricerca (2011), l'urbanizzazione diffusa ammette una diversità enorme di situazioni, contesti, scale territoriali, morfologie, destinazioni d'uso ecc. semplicemente poichè si oppone all'immagine convenzionale dell'urbanizzazione. G. Simmel (1903) aveva anticipato di quasi un secolo molte di queste trasformazioni definendo la realtà metropolitana delle città come uno spazio di flussi, ritmi e discrepanze diverse e che si integravano. Il punto chiave di questo parallelo è che i fenomeni e le dinamiche che all'inizio del secolo scorso erano percepiti solo in alcune grandi metropoli, oggi si manifestano in una gran quantità di territori, spesso urbanizzati con intensità molto basse.

In questo paragrafo si cercherà di analizzare alcuni degli aspetti degli ambiti interessati dall'urbanizzazione diffusa, cercando di mettere in luce, soprattutto, l'idea che questo processo rappresenta un momento di creazione, attraverso cui prende corpo un nuovo tipo di città, che influenza e si integra con quella consolidata. Tutto ciò è importante per gli urbanisti poichè, come ha affermato D. Harvey (2000), la maggioranza dell'umanità oggi vive in aree interessate da processi di urbanizzazione, per questo la qualità delle vite urbane nel XXI secolo definirà la qualità della vita della società.

1.B.1. Ibridazione del suburbio: il nuovo ruolo di un territorio urbano-rurale complesso

Nel titolo di questo paragrafo si è scelto di fare specifico riferimento al “*suburb*”. La lingua inglese serve a marcare in modo ancor più

68 Amin A., Thrift N. (2005) Città: ripensare la dimensione urbana. Bologna, il mulino pag. 17

forte l'origine anglosassone di questo modo di fare città. Pur essendo nato a Londra (Fishman, 1987), J.V. Rufí (2003) ha spiegato che Suburbia era il nome con cui, a partire dagli anni '60, si è iniziato a definire l'insieme degli spazi periferici colonizzati dalla classe media intorno alle grandi città nord-americane. Questo termine apparteneva ad un campo semantico che fa preciso riferimento alle idee di H. White e alla sua lettura dello *sprawl* americano di quegli anni. In realtà il processo di suburbanizzazione negli Stati Uniti era iniziato già negli anni venti ma è solo dopo un trentennio, dopo la seconda guerra mondiale, che il fenomeno si rese tanto massiccio e diffuso. In Europa la suburbia si manifesta con alcuni tratti caratteristici ed assume forme definite. In particolare attraverso questa dinamica si creano nuovi insediamenti urbani più o meno vicini alle grandi città –o alle grandi vie di comunicazione- con una morfologia che tende alla diffusione ed alla bassa densità (Rufí, 2003). In realtà anche in Europa il fenomeno si manifesta attraverso una fenomenologia specifica, e nei prossimi paragrafi si cercherà di rendere conto di queste particolarità.

SUBURBANIZZAZIONE E PERIURBANIZZAZIONE (G. DEMATTEIS)

Fra gli autori che hanno sostenuto questa idea vi è G. Dematteis. Egli sosteneva che i processi di periurbanizzazione e di diffusione reticolare della città hanno prodotto periferie urbane diverse da quelle formatesi in Europa dopo la rivoluzione industriale. In particolare l'autore, superando una certa tendenza alla semplificazione del tema, sottolinea che attraverso la progressiva colonizzazione delle aree che circondavano la città consolidata:

“I modelli di suburbanizzazione di tipo latino-mediterraneo e di tipo anglosassone, che per molto tempo avevano seguito strade diverse, tendevano a convergere in un modello unico, comune a tutta Europa, legato a strutture reticolari i cui nodi (i sistemi urbani) conservano ed accentuano le identità specifiche attraverso processi innovativi di competizione e cooperazione. Le nuove periferie sembrano così destinate a diventare le nuove metropoli. A questo cambiamento consegue una trasformazione dell'immagine della periferia, da quella negativa che apparteneva alla città fordista a quella positiva, caratteristica della città post-fordista”⁶⁹.

Nella prima parte del suo articolo l'autore cerca di smentire l'opinione generale secondo cui la periferia suburbana sia un archetipo urbano di matrice esclusivamente anglosassone penetrato da poco in ambito mediterraneo. In realtà la colonizzazione dello spazio suburbano è una dinamica che ha interessato tanto le città dell'Europa settentrionale come quelle mediterranee. Questa doppia natura rappresenta il carattere complesso e composito che ha, oggi, lo sviluppo periurbano delle città europee e che può essere considerato una loro combinazione.

69 Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32 – trad. M. Paris

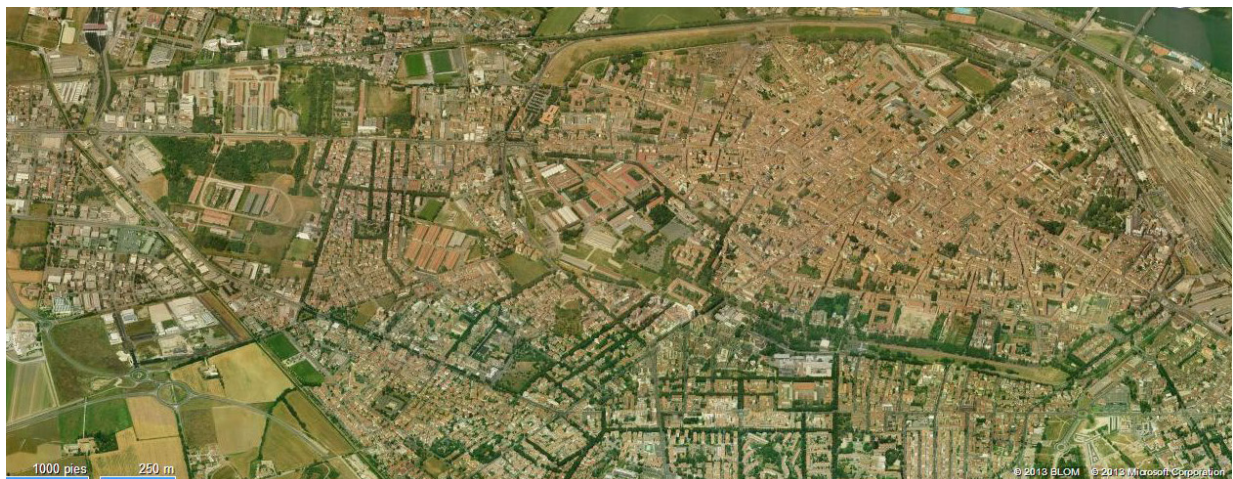
Fig. 1.14 e 1.15:

Manchester (UK) e Piacenza (I)

Le due semplici oblique permettono di vedere la differenza nei tessuti delle due città, nel caso italiano le tipologie edilizie ricorrenti sono legate alla residenza collettiva. In quello inglese prevalgono le soluzioni mono/bifamiliari.

Fonte: Bing Maps (2013)

Da un lato l'autore ricorda come le città mediterranee, siano universalmente riconosciute per la loro compattezza, densità e forma definita, grazie alla quale è facile operare una distinzione netta fra ambiti urbani e territorio rurale. Tradizionalmente nella città mediterranea si concentravano i segni dell'antropizzazione del territorio e fuori da questi ambiti definiti restava il territorio rurale, lo spazio agricolo dove si producevano i beni portati, scambiati e consumati nelle città. Al contrario, alla tradizione germanica ed anglosassone appartiene l'abitudine di distribuire nel territorio elementi urbani (castelli, monasteri, ecc.) che incidono nel paesaggio e lo marcano con evidenti –ma radi- segni di antropizzazione. Queste due tendenze, secondo G. Dematteis, arrivarono a contaminarsi solo nell'alto medioevo e, anche dopo l'inizio di questo scambio, rimasero come elementi distintivi dei rispettivi territori. Altre interpretazioni sostengono che più che un riferimento alle due culture la diversità delle realtà insediative sia da addebitare alle differenti tradizioni di sfruttamento agrario del territorio legate al feudalesimo. E certo, al di là di accesi dibattiti che il tratto che ha caratterizzato le due tradizioni –e che è rimasto anche dopo l'inizio della loro ibridazione- è sicuramente quello della tipologia abitativa



usata: in ambito mediterraneo si è sempre preferita una tipologia pluripiano, mentre in quello anglosassone è sempre prevalsa la casa uni/bifamiliare.

Questo però non equivale a dire che la vita nelle città mediterranee fosse una vita esclusivamente urbana. G. Dematteis ricorda come nell'antichità fosse abituale alternare stagioni passate nella domus (urbana) e nella villa (in campagna) per le classi abbienti ma che, già dal medioevo, questa fosse un'abitudine diffusa anche fra le classi del ceto medio. Questo aspetto però ha caratterizzato la vita suburbana ed essa è sempre stata marcata come espressione di una dipendenza dello spazio agricolo rispetto alla città cui apparteneva e cui faceva riferimento. Per questo la suburbanizzazione latino-mediterranea, almeno nelle sue origini storiche, non è legata alle dinamiche espansive della città e lo spazio colonizzato come risultato di questo processo non si trasforma automaticamente in spazio urbano ma rimane forte la sua natura rurale. Nel caso delle città anglosassoni invece la dipendenza dell'area agricola rispetto al nucleo antico è sempre stata meno accentuata –poiché l'agricoltura dipendeva dai depositari dei diritti di sfruttamento della terra (i *landlords*)- e il processo di suburbanizzazione più recente si è sommato alle dinamiche espansive delle città, da cui è rimasto irrimediabilmente segnato. Fra i più documentati studiosi del *suburb* vi è R. Fishman (1987) che lo descrive come una invenzione originale della classe media, attraverso cui la stessa aveva ripensato la relazione fra la città e la casa in modo del tutto nuovo rispetto alla tradizione. Egli afferma:

“Il *suburb* incarna un nuovo ideale di vita familiare: questo spazio è stato così caricato di emozioni da parte della borghesia che è divenuto per essa più sacro di un qualsiasi luogo di culto ... Il *suburb* è qualcosa di più di una collezione di edifici residenziali, è qualcosa che esprime valori così profondamente legati alla cultura borghese che può essere chiamato l'utopia borghese”⁷⁰.

Secondo l'autore fin dalle sue origini nel XVIII sec. a Londra il *suburb* ha assunto i caratteri di una porzione specializzata della metropoli in espansione. Indipendentemente dal suo trovarsi dentro o fuori dai confini della città centrale, era sempre funzionalmente dipendente dal nucleo urbano centrale. Detto in altri termini, la crescita del *suburb* ha sempre significato un rafforzamento dei servizi specializzati nel centro della città (Fishman, 1987).

Si ritornerà nel prossimo capitolo sull'analisi di R. Fishman. Il risultato spaziale è stato una invasione dello spazio suburbano da parte della città. A dire il vero questo passaggio non è stato così lineare e il processo di trasformazione porta in dote alcuni elementi caratteristici. La antica natura rurale di questi spazi si manifesta nella presenza del

⁷⁰ Fishman R. (1987) *Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. New York, Basic Books pag. 3-4 – trad. M. Paris

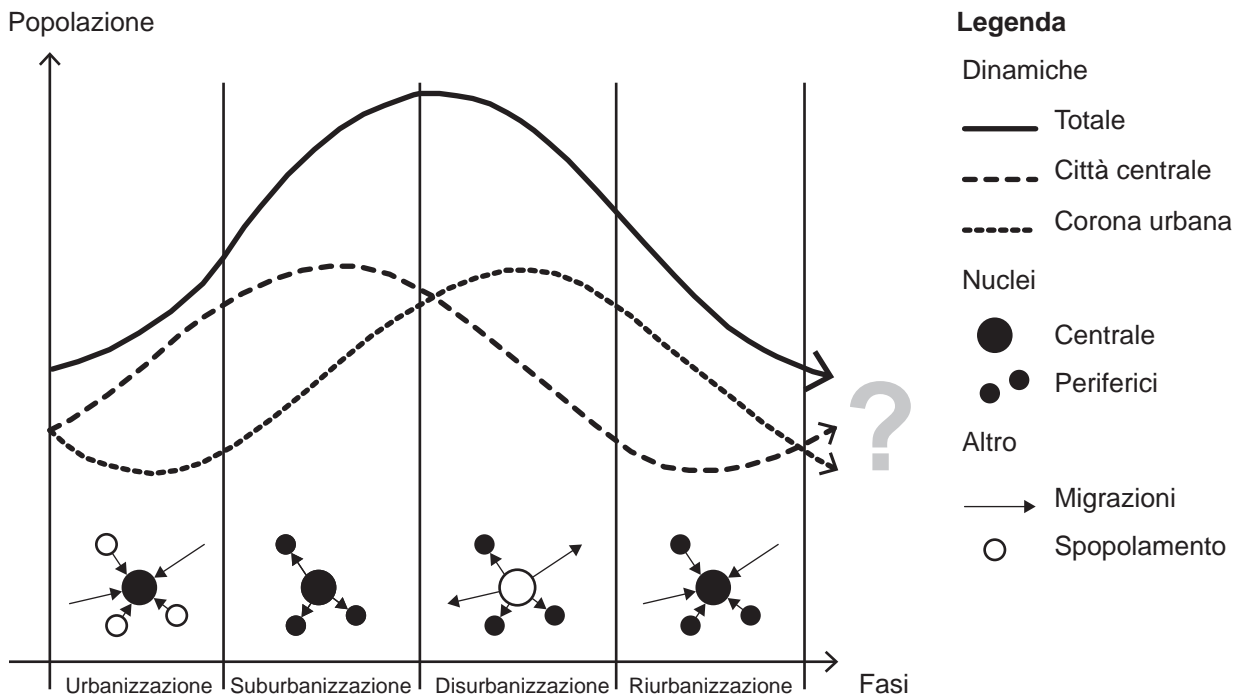
giardino, nella dimensione delle residenze e nei materiali da costruzione utilizzati. G. Dematteis mette in luce questa differenza:

“Vi sono due modelli tipici di espansione suburbana. Quello mediterraneo é tradizionale e molto precoce. La città fisica (la *urbs*) fino alla fine del XIX sec. non si dilata molto piú in là delle vecchie mura, mentre la società urbana (la *civitas*) colonizza l'area agricola circostante in un ampio raggio e ne trasforma il paesaggio che però continua ad essere un paesaggio rurale. Al contrario in quello anglosassone, piú tardo, la *urbs* si espande di pari passo con la *civitas*: il paesaggio urbano sostituisce quello rurale e ne ricrea, al suo interno, alcuni elementi. Nel primo caso il suburbio era il giardino della città e nel secondo si crea la città-giardino”⁷¹.

In realtà questa è una semplificazione dell'autore italiano, poichè non bisogna dimenticare che pur manifestandosi nelle città compatte con l'apparizione delle fabbriche, la rivoluzione industriale trasse le sue origini dal territorio rurale (con le miniere, la forza motrice dell'acqua, la rete dei canali per il trasporto, ecc.). In realtà bisogna riconoscere al territorio rurale una complessità maggiore rispetto a quella descritta da G. Dematteis, e questo è evidente quando si osserva il territorio inglese, quello belga, quello tedesco o quello ceco.

Il ragionamento di G. Dematteis assume un tono convenzionale quando collega il processo di suburbanizzazione delle città europee occidentali degli anni '60 solo all'influenza di ciò che stava succedendo negli Stati Uniti. Dall'altra parte dell'oceano fin dalla seconda guerra mondiale gli abitanti delle città avevano iniziato a trasformare le aree suburbane attorno alla città in ambienti artificiali. Strutture commerciali, residenziali ed industriali sono state riposizionate per venire incontro alle esigenze degli utenti motorizzati piú che dei pedoni. Segnali del traffico, grandi aree parcheggio, strade con corsie separate, sportelli per il drive-in e fast-food sulla strada –tutti elementi che appartengono al mondo del suburbio- hanno rimpiazzato i percorsi lenti e legati alla prossimità tanto cari alla generazione precedente (Jackson, 1985). Allo stesso tempo si è ripreso e radicalizzato l'atteggiamento di quanti, sulla scorta delle utopie proposte da E. Howard, F.L. Wright e Le Corbusier, perseguivano la creazione di una città nuova, fondata sulla tecnologia avanzata, sull'armonia estetica, e sulla giustizia sociale, dove non ci fosse posto per la periferia e, allo stesso tempo, per suburb come espressione banale e banalizzata dell'*urban sprawl* (Fishman, 1987). Il caso europeo è interessante poichè marcato da diversi fenomeni combinati. Da un lato –questa è stata una caratteristica abbastanza comune- il nucleo consolidato ha perso popolazione. Allo stesso tempo la prima corona periferica, che molto spesso coincideva con gli ambiti urbanizzati con progetti legati al funzionalismo, inizia a presentare dinamiche legate a quello che diversi autori hanno chiamato il ciclo di

71 Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32 – trad. M. Paris



vita urbano (Hall & Hay, 1980; Van den Berg & Drewett, 1982; Cheshire & Hay 1989).

In parallelo con questo aspetto si verifica, per G. Dematteis, un fenomeno nuovo in ambito europeo, completamente originale rispetto all'urbanizzazione o ad altre manifestazioni legate alla crescita della città: lo sviluppo di centri urbani minori e rurali rispetto ai nuclei medi e grandi. Questo fenomeno, venne studiato da B. Berry (1976) negli Stati Uniti e chiamato da lui "controurbanizzazione" e si presenta come elemento originale nello sviluppo urbano europeo.

"Ciò che lo distingueva da una semplice dilatazione delle corone urbane era il fatto che i centri minori che guadagnavano popolazione si distribuivano in un ambito più ampio del raggio di influenza o di pendolarità delle grandi città. Questo decentramento divenne rilevante a scala regionale –a volte nazionale- ed includeva zone anche molto lontane dai poli metropolitani"⁷².

L'idea della controurbanizzazione come processo di produzione di un ambiente originale assume valore soprattutto perchè anticipa l'idea della città dispersa, basata nei centri minori delle grandi are urbane che avrà il suo sviluppo maturo nella *edge city* (Garreau, 1991). G. Dematteis mette in evidenza che questo tipo di sviluppo suburbano, sviluppatosi e radicalizzatosi a partire dagli anni '80 è diffuso sia nelle città anglosassoni che mediterranee. Profondamente diverso dalle dinamiche precedenti che hanno portato alla creazione del suburb di matrice anglosassone, questo della controurbanizzazione è frutto di un

Fig. 1.16:

Il ciclo di vita urbano di Van der Berg & al. (1982)

Nello schema proposto da Van der Berg & al. (1982) il sistema urbano si modifica secondo una successione di fasi che riguardano sia la città centrale (core) che la corona di centri dipendenti dal nucleo centrale (ring). Nel ciclo di vita delle città si susseguono quattro fasi di sviluppo che si distinguono per le dinamiche residenziali (urbanizzazione, suburbanizzazione, controurbanizzazione e riurbanizzazione). Ognuna di esse è caratterizzata da movimenti specifici della popolazione che si insedia usando tipologie edilizie ricorrenti (ed. residenziali collettivi o mono/bifamiliari, ecc.).

Fonte: Elaborazione dell'autore su base Van der Berg & al. (1982)

⁷² Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32 – trad. M. Paris

decentramento urbano continuo ma non omogeneo né per la densità, né per le modalità con cui si colonizza lo spazio. Questa disomogeneità, per l'autore, è frutto della presenza di due dinamiche differenti, diverse dalla semplice dilatazione dimensionale della città consolidata:

- La dilatazione progressiva delle corone esterne e delle ramificazioni radiali dei sistemi urbani (legata allo sviluppo delle infrastrutture) ed una tendenza del centro a perdere popolazione nel suo nucleo centrale. Questo fenomeno è diffuso in modo trasversale anche se negli ambiti più sviluppati (per esempio l'Italia del Nord e parte del centro) i campi dove si esercita la polarizzazione urbana si sovrappongono e si giustappungono ad aree in cui è presente un'espansione reticolare non polarizzata e che danno luogo alla nascita di una vasta zona di urbanizzazione continua.
- L'espansione delle aree urbanizzate indipendente dall'azione di polarizzazione dei grandi centri consolidati: il supporto per questo sviluppo è la crescita di insediamenti reticolari in forma di maglie più o meno dense. In relazione con la dimensione della maglia –che trae origine dalla presenza di strutture territoriali solide (strade, suddivisioni amministrative, ecc.)- questo tipo di crescita urbana può generare aree di relativa densità e compattezza, alternate ad aree meno dense, memoria dell'origine agricola dello spazio.

Dalla combinazione di queste due componenti, secondo l'analisi del geografo italiano, possono nascere tre tipi morfologici distinti (v. Tab. 6).

G. Dematteis dopo aver elencato i grandi tipi morfologici ed averne descritto brevemente le caratteristiche, analizza il quadro a due differenti scale. Nel locale egli approfondisce la relazione fra formazione degli ambienti urbanizzati e la dipendenza di questo processo dalla presenza di nuclei consolidati più o meno importanti. In realtà egli mette in luce in modo evidente che la formazione di aree urbanizzate non si lega necessariamente alla presenza di un centro urbano importante ma può legarsi ad altri tipi di dinamiche che attivano la crescita periferica. La seconda conclusione dell'autore è che in molte di queste aree urbane si è persa la predominanza del centro urbano –inteso come il nucleo storico consolidato- rispetto all'area urbana, tanto che la forza attrattiva ed il ruolo predominante di questo ambito nel contesto spaziale di riferimento si sono affievoliti. A scala territoriale il geografo riconosce che le aree metropolitane più innovative e dinamiche sono presenti nelle aree europee più sviluppate e che sono praticamente assenti in contesti relativamente periferici (l'Italia meridionale, l'entroterra della Spagna e del Portogallo, la Grecia ecc.). Questo aspetto è indice di uno squilibrio territoriale che sembra molto difficile correggere: il forte legame di queste figurazioni territoriali con i grandi assi delle infrastrutture ed i nodi dello scambio e della comunicazione –situati nelle aree più ricche

Tipologia	Descrizione	Morfologia
Periurbanizzazione	<p>Situazione di sviluppo debole: questo tipo di crescita dipende solo dal ruolo di fornitore di servizi (e di ambito di localizzazione del lavoro) di un polo urbano all'interno di un più vasto sistema regionale povero sia per ciò che riguarda i servizi che di industrie. Quando la colonizzazione arriva ad interessare gli ambiti più distanti dal centro, ma ancora fisicamente posti entro la sua area di influenza si distingue una terza corona chiamata "area rurale".</p>	<p>Creazione di un tessuto compatto e continuo nelle immediate vicinanze del nucleo centrale, che si dissolve mentre ci si allontana e si condensa attorno ai grandi assi del traffico veicolare.</p>
Diffusione reticolare	<p>Realtà spesso dinamiche, in cui si evidenziano la varietà e la frammentazione dei tessuti entro i quali appaiono, in forma di isola, corridoio o frammento anche spazi naturali o agricoli. I materiali urbani sono distribuiti in modo eterogeneo. Il risultato non è semplice disordine: la complessità è data dalla sovrapposizione ed interazione di numerose logiche semplici che in uno stesso spazio convivono e si influenzano. Secondo J.V. Ruffi (2003) si tratta di una struttura debole che tende ad evolversi in città.</p> <p>NB. Questa Questa definizione suppone una difficoltà in quanto l'autore non chiarisce cosa intenda per città: questa città è quella che ha le forme e l'aspetto della città densa tradizionale, o quali sono i criteri che distinguono la città dallo spazio che tende a divenirlo? In generale ciò che è sembrato più interessante, senza entrare nel merito della definizione, è la componente dinamica che l'autore cerca di inquadrare e di focalizzarsi sul suo farsi città, assumerne i caratteri</p>	<p>Sviluppo di tessuti misti residenziali e produttivi in relazione con le infrastrutture (industriali, terziario-produttivi, agro-industriali, turistici) derivati sia da dinamiche endogene, specifiche per ogni contesto (ad esempio i distretti industriali) o da fenomeni di decentramento di intere aree metropolitane.</p>
Combinazione delle due dinamiche precedenti	<p>Secondo G. Dematteis dove si sommano queste due componenti possono nascere aree metropolitane (monocentriche o policentriche): contesti favorevoli per la nascita e lo sviluppo di funzioni industriali e terziarie avanzate.</p>	<p>La combinazione fra queste due componenti dà luogo ad ambiti frammentati e complessi, marcati da grande varietà tipologica, funzionale e nelle destinazioni d'uso del suolo. Ciò che stupisce di questi spazi è anche la velocità con cui a processi di colonizzazione e trasformazione si affiancano episodi di abbandono, che rimangono nel tessuto come incrostazioni e rafforzano l'immagine della barriera corallina umana usata per descrivere questi spazi sia come risultato sia per il loro processo di formazione.</p>

e sviluppate- ne impediscono la distribuzione omogenea sul territorio. Quando non si risolve la carenza cronica di infrastrutture e investimenti come elemento dinamizzante del territorio, sarà difficile riuscire a dare allo sviluppo urbano di queste aree territorialmente periferiche il carattere dinamico ed innovatore che assumono quelle meglio dotate e servite.

Ciò che per G. Dematteis sembra più importante mettere in luce è che questo modo di colonizzare il territorio produce un nuovo tipo di periferia, diversa sia da quella continua prodotta nel periodo funzionalista che dalla città consolidata e, ovviamente, dal territorio rurale. Essa è diversa dal suburb poichè esso, come si è visto, dipendeva dalla ricerca di uno spazio alternativo alla città consolidata da cui la classe media fuoriusciva. Il suburb, in questo senso, è più che mai legato al mondo dell'urbano denso, delle industrie insediate nella città, della congestione poichè rappresenta "un altro" modo di vivere. Nel momento in cui si perde la contraddizione fra questi due elementi, fra la città densa e congestionata e il bucolico contrappunto, entra in crisi l'idea del suburb anglosassone e se ne produce un altro tipo, diverso.

Le differenze si manifestano sia nella forma (già non è una città dove solo esiste la bassa densità, la residenza mono o bi-familiare, le trame reticolari, ecc.) che nelle modalità di organizzazione territoriale, di composizione sociale e di sviluppo (Dematteis, 1998). Altri autori supportano questa idea e, per esempio, R. Fishman (1987) sostiene che la dinamica di sviluppo suburbana attuale non rappresenta il culmine di 200 anni di storia del suburb anglosassone ma, al contrario, ne rappresentano la fine poichè i principi delle trasformazioni recenti (fondamentalmente non anti-urbani) contraddicono quelli che sostenevano la città giardino ed i suoi archetipi. Ciò che era nato come una "utopia borghese" si è trasformato spesso in una area urbana di scala regionale che ha perso il contatto col nucleo originale dal quale la classe media voleva fuggire e dove, oggi, si sono localizzate le società e le imprese più avanzate ed importanti (Fishman, 1987). L'americano –che ha approfondito i suoi studi sul territorio degli Stati Uniti- afferma ancora:

“La caratteristica più importante dello sviluppo americano del dopoguerra è l'uscita dal centro quasi simultanea della residenza, dell'industria, dei servizi specializzati e di quelle funzioni che richiedono lavori d'ufficio. Per queste ragioni non sembra più essere necessaria la separazione della periferia urbana dalla città centrale, resa inutile dalla creazione di un ambito decentrato che possiede tutto il dinamismo economico e tecnologico che di solito è associato alla città. Questo fenomeno, straordinario ed unico, non è la suburbanizzazione ma la creazione di una città nuova”⁷³.

Nella pagina precedente:

Tab. 6:

Tre tipi morfologici

La Tab. 6 mostra i tre tipi morfologici illustrati da G. Dematteis, cercando di mettere in luce tanto la realtà materiale risultante, come i processi che li hanno prodotti.

Elaborazione dell'autore su base Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32

73 Fishman R. (1987) Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia. New York, Basic Books pag. 184 – trad. M. Paris

Alcuni esempi dei risultati di questo processo, chiamati “figure”, saranno descritti nel secondo capitolo.

M. Sorkin (2005) cerca di descrivere questo nuovo tipo di città, che emerge negli ultimi anni. Questa città ageografica –secondo l’americano- ha molte manifestazioni diverse:

“nei grattacieli che si elevano dai campi recintati vicini alle strade interstatali, negli enormi centri commerciali, installati da catene nazionali di grandi magazzini e circondati da assembramenti di automobili; negli hotel con grandi hall ermeticamente sigillati e clonati da costa a costa; nelle agglomerazioni uniformi e storiche della gente benestante, e nei festival markets; nelle disgregate e interminabili estensioni dei nuovi suburbs, senza un centro urbano; e nella marea di antenne formata da centinaia di tetti, da Secaucus fino a Simi Valley, nelle nuvole di antenne paraboliche orientate verso uno stesso punto geosincronico, che trasmettono tutte insieme serie televisive direttamente dallo spazio. In realtà la struttura di questa città è come quella della televisione. La scoperta televisiva più importante è il taglio, l’elisione fra bits di emissione, il passaggio senza interruzione da una telenovela ad un documentario, o alle parole dello sponsor. Nella televisione il progetto consiste semplicemente nel cancellare le differenze che esistono fra i bits, nell’assegnare lo stesso valore a tutti gli elementi della rete, col fine che qualsiasi delle infinite combinazioni prodotte quotidianamente possa avere un senso”⁷⁴.

Ciò che descrive M. Sorkin è una completa riorganizzazione delle configurazioni che assume lo spazio e delle forme urbane. Questa riorganizzazione è spinta da un cambiamento delle condizioni attraverso cui si collegano i vari frammenti dello spazio e si produce sia la città, sia tutti i beni di cui questa città ha bisogno (Harvey, 2000). Allo stesso tempo si sono moltiplicati i termini ed i concetti che gli urbanisti, ma anche i sociologi, i geografi, i giornalisti ecc. hanno usato per tentare di definire questo spazio.

“A fronte di una realtà urbana che difficilmente può essere chiamata città –forzando un po’ la semantica ancora in uso- si mette in luce proprio la difficoltà di dare un nome a questa entità che emerge nei nomi e negli aggettivi usati dalla letteratura recente: essa è stata chiamata emergente, generica, estesa, dispersa, diffusa, discontinua, frammentata, mosaico, ecc. e ancora, viene definita priva di qualità, di modelli, di luoghi e di confini, città della bassa densità, città fra le città, ex-urbia, città-altra, edge city, e città dell’urbano. Si configura, nella maggior parte delle espressioni usate che se da un lato non si preoccupano di essere esaustive, dall’altro vorrebbero caratterizzare l’urbanità emergente, in opposizione ai caratteri che connotano la città ereditata”⁷⁵.

Più che riuscire in questo intento però questo incremento dei termini ha reso visibile (Rufí, 2003) un fenomeno che, forse lungi dall’essere

74 Sorkin E. (2005) Variaciones sobre un parque temático. La ciudad americana y el fin del espacio público. Barcellona, Gustavo Gili ed. pag. 9 – trad. M. Paris

75 Portas N., Domingues Á., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 17 – trad. M. Paris

adeguatamente spiegato, oggi almeno viene studiato e non ignorato o –peggio ancora- negato.

UNA NUOVA IMMAGINE DEL TERRITORIO URBANO-RURALE

Ciò che marca secondo G. Dematteis la differenza fra la periferia della città consolidata e questo nuovo tipo di città è anche l'immagine che ne viene percepita. Senza entrare nel merito di un discorso che verrà sviluppato nel cap. 2 di questo lavoro, va ricordato come gli studi sviluppati sulla periferia nel periodo che va dagli anni '50 agli '80⁷⁶ forniscano, quasi in modo unanime, un'immagine negativa di questo spazio. Senza pretendere di esaurire qui un discorso complesso come quello sulla percezione della periferia da parte dei suoi abitanti, può essere utile riflettere su due delle ragioni principali che hanno creato –o rafforzato- quest'immagine negativa.

Da un lato secondo L. Bellicini (1989) vi è un tipo di periferia che è indefinito se non relazionato con un centro e in questo rapporto impari, in cui un ambito controlla e “dà significato” all'altro, l'immagine dello spazio controllato viene irrimediabilmente compromessa sia dal punto di vista spaziale (ambito che circonda il centro ma non è centro, uno spazio diverso e con meno qualità) che gerarchico (nella periferia si localizza ciò che non può stare nel centro, ciò che il centro rifiuta o espelle). Tutto ciò può essere vero per un certo tipo di periferia, quella nata con il funzionalismo in cui “la scarsa qualità formale, la ripetizione senza ordine né criterio, la atopia (lo spazio sprovvisto di luoghi) e la mancanza di identità si associano con i tempi troppo rapidi della crescita periferica”⁷⁷.

Durante un intero periodo, quello che coincide con la diffusione e la maturità del movimento moderno, uno dei tratti che lo ha contraddistinto –si potrebbe dire uno dei tratti stilistici- è stata la ripetizione e l'omologazione (Gropius, 1959). Questo principio ha generato ambiti urbani rigidi, schematici, privi di interesse e completamente slegati dal luogo in cui erano localizzati. La percezione della loro realtà da parte degli abitanti, ancor prima di quella degli urbanisti, era di uno spazio –e non già un luogo- inabitabile.

Secondo P. Ley (2005) questo tipo di periferia è quello nato dallo spostamento dell'attenzione –da parte di tutti quegli agenti che costruiscono la città- dai valori collettivi: gli spazi pubblici e gli altri luoghi di incontro e di scambio, altri tipi di valori o necessità. Questo scarso interesse nel disegno e nella costruzione dello spazio pubblico e privato si materializza spesso in parti di città che denotano una certa trascuratezza nel progetto e una mancanza di identità. Questi spazi

76 Fra gli altri l'autore ricorda Bellicini (1989), Della Pergola, (1989), Clementi et al. (1990).

77 Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32 – trad. M. Paris

deboli sono segnati da contraddizioni e conflitti. Realmente si tratta di spazi frammentati e rigidi in cui il progetto spesso manca di sensibilità sia verso il luogo che verso le esigenze degli abitanti. Il risultato è una serie di ambiti incapaci di accogliere la vita dei loro abitanti, di darle qualità.

D'altro canto sull'immagine della periferia nell'immaginario collettivo ha inciso per molto tempo l'"utopia borghese" riconosciuta da R. Fishman (1987) per cui il suburb è la reazione ad una città degradata ed ostile. Esso è il santuario esclusivo di una classe privilegiata, la grande e media borghesia, in cui non vi è mescolanza, interazione e contatto con l'estraneo, il diverso, lo sconosciuto. Questa periferia è il regno dell'omologazione e della cancellazione dello spazio pubblico, che si ripresenta sotto altre forme nei mall e negli altri simulacri di una realtà urbana che nel suburb non esiste. Ma anche questo modo di creare e costruire città, appartenente ad un mondo in cui per opporsi a ciò che succedeva nel nucleo consolidato lo si abbandonava e ci si allontanava, è finito. La conclusione è arrivata nel momento in cui la città è esplosa e, in un solo grande stravolgimento, ha eliminato la causa della nascita di Suburbia –la vita urbana caotica senza nessun contatto con la natura e le ha rubato lo spazio dove svilupparsi –diffondendosi nel territorio-. Questa nuova realtà urbana, progettata per frammenti, manca non solo di progetti condivisi, ma anche di quei valori condivisi, traccia del succedersi degli abitanti lungo il passare del tempo.

Oggi il prodotto dei cambiamenti non solo urbani che si sono succeduti, compresi i processi di periurbanizzazione e dispersione della città nel territorio, è un ambito che non può essere definito solo in modo negativo rispetto ai centri consolidati.

G. Dematteis individua tre cause principali per questo cambiamento di immagine. Da un lato egli mette in luce le qualità ambientali e legate alla qualità della vita dello spazio suburbano ed afferma che sono queste che marcano la differenza dallo spazio centrale. In un singolare ribaltamento, in alcuni casi, è stato il centro ad assumere connotati negativi e alcuni dei caratteri che prima ne decretavano la qualità, quali il senso di eterogeneità, i contatti e gli scambi, la congestione, ora sembrano assumere un connotato negativo e pregiudicare l'immagine che allo stesso tempo è cambiata perchè lo spazio suburbano ha, in parte, superato la dipendenza dal centro e può rappresentare un'alternativa alla relazione duale centro-periferia. Al contrario gli spazi suburbani sono ambiti dove si localizzano il lavoro e i servizi qualificati; per questa ragione possono convertirsi in sistemi urbani reticolari autonomi, debolmente legati –o del tutto indipendenti- dai centri che li hanno formati. Infine queste aree sono una sorta di laboratorio sociale e territoriale dove si sperimenta il cambiamento, le trasformazioni e una *mixité* sconosciuta alla città funzionalista.

Nelle pagine successive:

Tab. 7a e 7b:

Da spazio degradato a ambito di opportunità

La Tab. 7a e 7b mostrano le definizioni di periferia e spazio suburbano, in funzione di diversi campi di analisi e attraverso questo confronto si nota il cambio di atteggiamento verso questi ambiti territoriali da parte della disciplina.

Elaborazione dell'autore su base Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32

Critério	Periferia città moderna (fordista)	Spazio urbano-rurale (post-fordista)
Posizione geografica	Intorno al centro della città consolidata, verso cui converge la maggior parte degli spostamenti dei suoi abitanti	Ambito di diffusione della città secondo modelli reticolari vincolati alle infrastrutture della mobilità privata
Posizione geopolitica	Spazio dominato dal centro, ambito di localizzazione delle funzioni che non possono stare nel centro e di ciò (abitanti, funzioni ecc.) che dinamiche immobiliari, economiche o sociali hanno portato a rifiutare o espellere dal centro consolidato.	Area urbana marcata da una fitta rete di connessioni, che collegano ambiti urbani complementari e interdipendenti
Qualità e valori urbani	Spazi urbani senza qualità, in cui i valori urbani sono sempre inferiori a quelli del centro, e i valori ambientali sono sempre inferiori a quelli dello spazio rurale. Spesso si tratta dei frutti di risposte affrettate date a necessità impellenti (problema della casa, del lavoro, ecc.)	Nuovo modo di costruire la città, in cui vi è un livello di qualità della vita più alto rispetto all'area rurale. Al contrario del centro la minore densità permette la frammistione di spazi naturali e spazi umanizzati, in cui convivono diverse speci e generi.
Desiderabilità	Ambito di localizzazione per gli strati della popolazione con meno risorse da investire nell'abitazione.	Spazio abitato da coloro i quali non vogliono vivere nel centro e lo abbandonano per migliorare la loro qualità di vita.

Critero	Periferia città moderna (fordista)	Spazio urbano-rurale (post-fordista)
Posizione geografica	Intorno al centro della città consolidata, verso cui converge la maggior parte degli spostamenti dei suoi abitanti	Ambito di diffusione della città secondo modelli reticolari vincolati alle infrastrutture della mobilità privata
Posizione geopolitica	Spazio dominato dal centro, ambito di localizzazione delle funzioni che non possono stare nel centro e di ciò (abitanti, funzioni ecc.) che dinamiche immobiliari, economiche o sociali hanno portato a rifiutare o espellere dal centro consolidato.	Area urbana marcata da una fitta rete di connessioni, che collegano ambiti urbani complementari e interdipendenti
Qualità e valori urbani	Spazi urbani senza qualità, in cui i valori urbani sono sempre inferiori a quelli del centro, e i valori ambientali sono sempre inferiori a quelli dello spazio rurale. Spesso si tratta dei frutti di risposte affrettate date a necessità impellenti (problema della casa, del lavoro, ecc.)	Nuovo modo di costruire la città, in cui vi è un livello di qualità della vita più alto rispetto all'area rurale. Al contrario del centro la minore densità permette la frammistione di spazi naturali e spazi umanizzati, in cui convivono diverse speci e generi.
Desiderabilità	Ambito di localizzazione per gli strati della popolazione con meno risorse da investire nell'abitazione.	Spazio abitato da coloro i quali non vogliono vivere nel centro e lo abbandonano per migliorare la loro qualità di vita.

Questa periferia per G. Dematteis non è un ambiente anti-urbano e per questo non sono solo percepiti in modo diverso rispetto alla periferia funzionalista e al suburb anglosassone, ma anche vissuti e costruiti attraverso modalità innovative. Per l'autore si tratta di spazi urbani alternativi e complementari alla città consolidata, sorta di spazi urbano-rurale complessi (De las Rivas & Paris, 2013) che si attivano.

ATTIVAZIONE DI UNO SPAZIO URBANO-RURALE COMPLESSO

Si è già detto che il cambio che ha subito lo spazio peri-urbano non è solo percettivo ma riguarda soprattutto la sua realtà materiale e la sua identità. F.J. Monclús (1998) ha cercato di analizzare i processi di suburbanizzazione e di studiare la relazione che li lega alla dissoluzione della città compatta e alla genesi di una città diversa, dispersa e frammentata. In realtà l'autore riconosce un certo interesse da parte delle discipline urbanistiche verso il tema, attorno al quale, dal 1942 ad oggi, si è generato un animato dibattito fra i diversi autori. Senza entrare nella discussione, F.J. Monclús riconosce due effetti principali nello studio della città europea: da un lato l'urbanista riconosce che in Europa, fino a tempi relativamente recenti, gli autori hanno riciclato idee, analisi e concetti già utilizzati per lo studio delle metropoli americane spesso trascendendo condizioni e specificità locali. Dall'altro egli mette in luce l'estesa proliferazione recente di neologismi e concetti usati per descrivere la nuova condizione delle città europee.

Attraverso questa moltiplicazione di nomi, descrizioni ed immagini l'autore vuole mettere in evidenza che buona parte degli urbanisti inizia a considerare obsoleti o inutili alcuni termini ed alcuni approcci alla città. Termini come "area urbana" fanno riferimento a casi specifici in cui il centro esercita un'influenza definita su di un'area mentre in molti casi, come si è visto, si è persa questa forza ordinatrice e direttrice dei nuclei consolidati. Allo stesso tempo, quando parla di un'area urbana, buona parte degli urbanisti considera solo quella parte di territorio interessata dal continuo degli edifici e ignora –o non considera- i frammenti agricoli, liberi o abbandonati che si sono incrostatati nel tessuto della città. In realtà sarebbe più adeguato parlare di un nuovo tipo di città decentrata e considerare i nuovi processi sociali, economici, tecnologici e culturali in corso (Fishman, 1994). Per questo è necessario trovare un'altra immagine, che richiama quella della "città-regione" o della "città-territorio", policentrica e diversa.

Il territorio europeo e le città in esso contenute, a fronte di un generale schiacciamento dei modi di vivere e pensare sui modelli della cultura statunitense, presenta ancora una relativa specificità e, per questa ragione, sfugge e mal si adatta alle spiegazioni importate *tout court* dalla cultura urbanistica nord-americana. Uno degli aspetti che va però messo in luce è che i caratteri specifici del territorio europeo non sono più solo quelli tradizionalmente associati alla città mediterranea

quali compattezza e continuità. In realtà quest'immagine già non trova corrispondenza nella realtà del territorio contemporaneo, la specificità europea, rispetto alla città americana sembra essere la complessità della sua periferia, prodotta da processi di suburbanizzazione che ne hanno frammentato ed espanso il tessuto. L'autore ha descritto il fenomeno della periurbanizzazione:

“Si associa anche al decentramento e al carattere sempre più esteso delle nuove aree industriali, gli spazi recintati degli uffici, i campi sportivi di tutti i tipi, le università, gli aeroporti e le installazioni civili e militari, i centri commerciali, gli edifici dedicati a funzioni che divorano sempre più spazio, senza contare le destinazioni d'uso semi-urbane come le discariche, le cave, gli specchi d'acqua artificiali e le serre. Sono elementi sempre più autonomi che si giustappongono in modo discontinuo e fra i quali proliferano gli spazi interstiziali, i vuoti urbani ed i *terrain vagues*. Tutto ciò produce uno spazio urbano frammentato e disperso in cui si possono distinguere zone destinate a funzioni diverse e che contengono diversi gruppi sociali: dai ghetti alle sacche di marginalità fino agli ambiti residenziali più esclusivi o le aree di centralità”⁷⁸.

La risultante dei processi di esplosione della città e di periurbanizzazione è uno spazio urbano-rurale complesso entro cui convivono elementi storici e nuovi sviluppi, sia dal punto di vista della struttura (per esempio la gerarchia dei nuclei storici è influenzata dalle nuove aree di centralità) che della morfologia (l'incontro/scontro/interazione fra elementi urbani e memorie agricole in uno stesso spazio). In questo spazio trasformato convivono le anime del suburbio anglosassone, della periferia funzionalista, ma anche del paesaggio agricolo produttivo e delle preesistenze storiche che lo marcano da secoli. Allo stesso tempo in questo spazio appaiono i segni originati dal cambiamento delle condizioni produttive e dei fattori tecnici e culturali legati al post-fordismo. Su questa linea coincide anche A. Zárate quando afferma che lo spazio del suburbio, dopo aver superato l'idea della dualità fra centro e periferia si è convertito in un ambito sempre più complesso dal punto di vista morfologico, sociale e funzionale dove convivono una gran varietà di paesaggi, una gran diversità di gruppi sociali e una gran molteplicità di funzioni, soprattutto pensando all'omogeneità che caratterizzò al principio queste zone come il rifugio residenziale della classe media.

1.B.2. La città-regione ed il mosaico territoriale

I paragrafi precedenti pongono in luce i cambiamenti avvenuti nel territorio contemporaneo. Allo stesso tempo risulta evidente che esso è incomprensibile se lo si analizza attraverso il paradigma classico, dove esiste una rigida divisione città/campagna, come esso fosse

⁷⁸ Monclús F.J. (1998) Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 5-15 – trad. M. Paris

un contenitore in cui gli elementi sono ben definiti (dotati cioè di limiti precisi), e distinti fra loro. In realtà l'immagine più efficace per descrivere il territorio è quella del mosaico in cui le città non sono più la figura che si staglia sullo sfondo costituito dallo spazio agricolo. Al contrario i diversi elementi costituiscono un sistema urbano-rurale complesso (De las Rivas & Paris, 2013) in cui le relazioni non sono più basate sulla contrapposizione ma sull'influenza reciproca. I fattori che hanno reso possibile la formazione di questo mosaico territoriale nei diversi paesi europei sono legati alla dinamica di diffusione di elementi e funzioni della città nel territorio e alla progressiva trasformazione dell'agricoltura e dei suoi sistemi produttivi. Dal punto di vista delle dinamiche urbane vi sono tre elementi che ritornano: la densità relativamente bassa del territorio fra i nuclei urbani consolidati, la frammentazione della proprietà, soprattutto in alcune aree, e la scala municipale degli strumenti di zoning che hanno influenzato l'assegnazione e la scarsa coerenza fra le destinazioni d'uso del suolo. Un altro fattore che ha influenzato in modo deciso il territorio è quello della progressiva industrializzazione della attività agricola produttiva (Vanier, 2011). Questo cambiamento ha portato in alcune aree alla creazione di un paesaggio marcato dallo sfruttamento estensivo del territorio e, in altre, dal progressivo abbandono delle aree agricole poco produttive, esauste o meno.

L'azione congiunta di questi fattori sul territorio ha creato una situazione favorevole allo *sprawl* e, in generale, alla sostituzione della realtà duale città-campagna con uno schema più complesso, in cui la residenza, le funzioni produttive ed i servizi si sono poco a poco insediate anche in ambiti diversi da quelli del tessuto urbano compatto.

UN MOSAICO TERRITORIALE

R.T.T. Forman con la prospettiva dell'"ecologia del paesaggio" ha sviluppato un modo diverso di guardare il territorio contemporaneo che ricalca questa linea per cui il suolo è una struttura a mosaico. Egli è partito dalla considerazione che queste opere d'arte sono strutture formate da macchie e linee colorate, spesso assemblate su di uno sfondo con forma di griglia o matrice. Le macchie, le linee e le griglie sono formate da piccole tessere di pietra o ceramica che si raggruppano. Secondo l'autore (1995) il territorio assomiglia molto ad un mosaico dal quale si differenzia semplicemente per un fattore di scala, così da formare un vero e proprio mosaico territoriale.

L'autore statunitense giustifica questa sua affermazione partendo dall'analisi delle cause. Egli ritorna al secondo principio della termodinamica e al concetto di entropia di un sistema. In particolare fa riferimento alla formulazione del principio attraverso cui un sistema in uno spazio omogeneo tende alla casualità senza l'apporto di energia. In altre parole quando non si applica un lavoro al sistema questo tende alla disorganizzazione. In realtà per R.T.T. Forman la prima grande

differenza sta nel fatto che il territorio non è uno spazio omogeneo ma, al contrario, si presenta sempre e solo come eterogeneo. Questa eterogeneità è legata a una struttura che, a sua volta, dipende dalle condizioni materiali specifiche di ogni luogo e che si manifesta in due modi. Da un lato vi è la eterogeneità come gradiente, dall'altro lato vi è l'immagine del mosaico. Nel primo caso, una struttura del territorio che si presenta come variazione graduale e continua dei suoi elementi è un gradiente che trasforma la natura del sistema passando per un grande numero di stadi diversi senza soluzione di continuità, in modo progressivo. L'assenza di stacchi bruschi e di limiti fra i vari passaggi rende difficile l'identificazione dei vari elementi del sistema e delle dinamiche che lo attraversano poichè è difficile isolarne gli elementi principali, separare i fattori dalle variabili. Nel secondo caso invece, la rappresentazione sottintende un aggregato di oggetti limitati e distinguibili⁷⁹, frammenti autonomi che aggregandosi danno origine a strutture specifiche. Nella concezione dell'autore le strutture nascono sotto l'azione di tre fattori:

- Le condizioni morfologiche dei luoghi, che danno carattere e identità specifiche ai frammenti (geomorfologia e paesaggio).
- Gli eventi puntuali che causano effetti non sempre prevedibili (fenomeni naturali, atmosferici come le inondazioni, per esempio).
- Le attività umane e la loro impronta sullo spazio.

L'obiettivo di R.T.T. Forman è quello di costruire uno sguardo più attinente e realistico sul territorio contemporaneo e l'analisi dell'eterogeneità dello spazio è solo la prima delle fasi necessarie al raggiungimento di questo scopo. Il risultato di questa prima operazione è la determinazione della forma del mosaico. La fase successiva è l'analisi delle due relazioni che intercorrono fra i vari elementi spaziali che costituiscono il mosaico: il movimento e il cambiamento. La relazione che viene rappresentata attraverso il movimento è quella che riguarda i flussi e che determina –in definitiva- la distribuzione dei frammenti nello spazio. Quella che riguarda il cambiamento fa riferimento invece alla continua successione di mutazioni di stato di un elemento e alla possibile coesistenza di stati diversi che si sovrappongono e convivono in un unico spazio o ambito.

Attraverso queste due relazioni ed il loro interconnettere e legare i vari elementi⁸⁰: si crea un paesaggio in cui questi ultimi danno origine ad aggregazioni specifiche: aggregazioni lineari, aggregazioni areali e strutture a griglia. Anche se R.T.T. Forman segnala solo queste tre

79 L'autore definisce elemento spaziale quelle unità discrete, abbastanza omogenee che compongono un mosaico alle diverse scale (Forman, 1995).

80 R.T.T. Forman definisce "Landscape Elements" quelle unità più o meno omogenee o quegli elementi spaziali che si possono riconoscere alla scala del paesaggio (che formano cioè aggregazioni areali, lineari o strutture a griglia). Secondo l'autore i landscape elements possono essere di origine umana o naturale e, per questo, si possono usare queste categorie per analizzare la struttura degli ecosistemi, delle comunità che abitano un'area, o degli usi del suolo di un paesaggio concreto (Forman, 1995).

strutture, allo stesso tempo egli afferma che un ragionamento simile può essere declinato in forme diverse a seconda dell'obiettivo dell'analisi e del suo campo di applicazione. Per sostenere quest'affermazione egli cita il caso di K. Lynch (1960) che utilizza nella sua analisi spaziale cinque elementi invece che tre: distretto, bordo, pista, nodo e landmark. Se analizzati più da vicino, questi elementi possono essere considerati molto simili a quelli proposti da R.T.T. Forman o una loro composizione.

Un riferimento obbligato e costante durante tutta la trattazione fornita dall'autore sul tema è quello della scala. Il continuo citare la scala degli elementi e dei processi che marcano il territorio è necessario. È stato dimostrato anche in alcuni dei paragrafi precedenti di questa ricerca che il territorio contemporaneo è marcato da eventi e fattori che hanno effetti a scale diverse che coesistono. L'esempio classico è dato dalla presenza di infrastrutture lineari di carattere territoriale, che danno origine a effetti largamente estesi sul territorio e quella, altrettanto importante ma che origina conseguenze più localizzate, di elementi puntuali definiti. La differenza spesso si manifesta non solo in termini spaziali (l'estensione più o meno localizzata di alcuni fenomeni) ma anche di durata ed intensità diversa. Per questa ragione si può affermare che il tema del mosaico è interessante sia a livello spaziale che temporale ed anzi, questi due fattori, influiscono direttamente sulla forma del mosaico.

Una opinione interessante su questo aspetto è quella di A. Corboz. Nel suo saggio "El territorio como palimpsesto" dedicato alla ricerca di una nuova prospettiva sui processi che danno forma al territorio contemporaneo, egli ha approfondito il tema della sua omogeneizzazione. La sua conclusione è che l'opposizione città/campagna non è stata superata con la creazione di un nuovo modo di colonizzare il territorio ma dalla semplice estensione della prima nella seconda. In realtà il territorio è la somma di modificazioni processi più ordinati che lo producono e gli danno forma. Questi processi possono essere spontanei (eventi naturali, atmosferici, condizioni climatiche, ecc.) o legati all'intervento umano. Questi ultimi sono atti volontari, tesi a controllare e a mettere a reddito le risorse naturali. Per l'autore la coesistenza di eventi legati ad entrambe queste sfere partecipa alla costruzione materiale e simbolica di un paesaggio. A. Corboz per questo non entra nell'analisi della scala delle diverse azioni né nell'analisi della loro granulometria. Se il territorio è il frutto di una serie di azioni che coesistono esse sono legate a dinamiche —ed hanno dimensioni— molto diverse che, di conseguenza hanno effetti spaziali specifici.

Si fa evidente un parallelo fra le opinioni precedentemente riportate di A. Corboz e R.T.T. Forman sull'idea che il territorio è un mosaico. Ad esempio N. Portas che su di esso ha tracciato la differenza fra la città classica e il territorio contemporaneo. Egli ha affermato che il tessuto della città classica era costituito da collage frutto della giustapposizione

di epoche, operatori e standard diversi. Oggi invece il territorio è segnato da un mosaico di pieni e vuoti irregolari e slegati, che possono essere resi coerenti solo attraverso il ruolo dello spazio pubblico e un approccio di tipo paesaggistico (Portas, 2004).

IL RUOLO DEL TERRITORIO: LO SPAZIO COME FATTORE ATTIVO DELLO SVILUPPO LOCALE

Per chiarire le idee espresse nel paragrafo precedente si può far riferimento allo studio sviluppato da F. Governa (2001) sulla dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale e sul ruolo giocato dal territorio nello sviluppo di dinamiche economiche e sociali. Questo approfondimento ha il valore di superare la semplificazione che ha caratterizzato molti studi economici di tipo classico (Conti & Sforzini, 1997). Per essi lo spazio era una categoria astratta, un ambito liscio ed indifferenziato dove si sviluppavano fenomeni di varia natura (finanziaria, sociale, ecc.) e dove i caratteri propri del territorio erano lasciati in secondo piano, semplificati o dimenticati. In realtà alcuni studi sulla geografia economica europea ed in particolare italiana hanno rappresentato un cambiamento sostanziale di questo approccio sia dal punto di vista pratico che teorico. Senza entrare nel merito di tutte le analisi collegate a questo fenomeno, dal punto di vista della pratica, lo spazio non solo influisce, ma rappresenta una delle variabili principali nei processi economici e sociali (Raffestin, 1981; Bagnasco, 1985; Veltz, 1996). Allo stesso tempo la dimensione territoriale diviene sempre più importante nell'analisi di questi processi, grazie all'opera di coloro che mettono in luce l'influenza che i caratteri dello spazio hanno nel modificare e decretare il successo –o l'insuccesso- di fenomeni di altra natura (Friedmann & Weaver, 1979; Camagni & Capello, 2004). Fin dagli anni '70 si è assistito al ritorno al territorio come fattore discriminante nello studio e nella comprensione della realtà nelle sue componenti spaziali, economiche e sociali. Il territorio ha questo ruolo chiave poichè è il campo di azione e mediazione fra le dinamiche economiche di scala vasta⁸¹ e realtà locali. In particolare questo nuovo approccio ha messo in luce l'organizzazione socio-territoriale in cui esse si inserivano e posto l'accento sul ruolo delle differenze come motore delle trasformazioni o, in altri casi, come elemento capace di decretare il successo –e l'insuccesso- delle trasformazioni. Questo cambiamento di approccio, che curiosamente è stato orientato da discipline socio-economiche più che da quelle territoriali e geografiche, sottolinea il ruolo del territorio come variabile, e non come supporto passivo nella sua relazione con l'economia. Come ha affermato F. Governa:

“Le specificità e le caratteristiche locali, che derivano dallo svolgersi, nel periodo storico, di un complesso ordine di relazioni che connettono una determinata organizzazione sociale ad una determinata area geografica, producono esse stesse sinergie ed esternalità, definendo

81 Sono quelle realtà che dopo l'opera di M. McLuhan e B.R. Powers sarebbero state definite “globali”.

così le basi per l'organizzazione e la messa in opera di dinamiche di sviluppo specifiche e localizzate (Raffestin, 1981; Dematteis, 1985). Il territorio appare, o riappare, come operatore attivo delle dinamiche economiche (Ratti, 1997): non è più solo lo spazio di localizzazione di funzioni e attività, ma è piuttosto la matrice della loro localizzazione. Le differenze e le specificità locali "entrano" nel gioco economico non più come insieme di risorse passive a disposizione dell'economia, ma piuttosto in quanto *centro* di organizzazione e di interazione sociale (Veltz, 1996)⁸².

In quest'analisi si evidenzia il cambiamento avvenuto: lo spazio non è più un ambito liscio e indifferenziato come messo in luce delle analisi economiche classiche, sviluppate da A. Marshall in poi, ma ora viene considerato un operatore attivo, elemento discriminante. Se si lascia quest'analisi economica sullo sfondo e si affronta la questione da un punto di vista più legato all'urbanistica e al planning, sembra lecito chiedersi se questa variabilità sia da considerare solo come il frutto di una sovrapposizione storica di azioni e tracce o se essa, al contrario, sia frutto di un progetto. In altre parole se il ruolo del territorio –inteso come la sua influenza sulle trasformazioni- sia legato alla natura intrinseca dei luoghi o se esso possa essere stimolato, progettato, attivato. Alla stessa conclusione sembra essere arrivato anche M. Vanier (2011) che nella sua riflessione sullo spazio dello sprawl (o del mosaico territoriale) ha messo in luce che esso non è in realtà uno spazio urbano squalificato, degradato ed inferiore. In realtà ciò che sembra connotarlo negativamente non è né legato alla sua natura né ai suoi caratteri; ciò che lo rende senza speranza⁸³ è l'assenza di un progetto, come se questi spazi fossero abbandonati mentre al contrario essi mostrano un notevole dinamismo. Quest'idea era centrale anche nell'opera "*Territorios inteligentes*" di A.Vegara e J.L. de las Rivas (2004), nel quale si riconosce la necessità di un progetto di città per dare un senso al territorio.

Queste riflessioni racchiudono e sintetizzano un aspetto importante della questione: da un lato il mosaico territoriale non è il frutto di un progetto definito ma, al contrario, si tratta di uno spazio, attraversato da dinamiche storiche e contemporanee diverse e da una moltitudine di progetti e volontà specifiche. Questi fattori, tramite la loro interazione, concorrono alla attivazione e allo sviluppo del mosaico territoriale.

UNO SPAZIO ATTIVATO: IL RISULTATO DI UN PROGETTO?

Nei paragrafi precedenti si è già messo in luce che prima della rivoluzione industriale la distinzione fra campagna e città era probabilmente netta ed indiscutibile mentre nel territorio contemporaneo essa appare

82 Governa F. (2001) La dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale: dalle economie esterne distrettuali alle componenti del milieu in Magnaghi A. (2001) Rappresentare i luoghi: teorie e metodi. Firenze, Alinea pag. 309-324

83 L'autore usa il termine "*désespérant*" e la traduttrice C. Mitrakos usa "*hopless*" nella versione inglese del testo per definirne la realtà del territorio trasformato dall'urbanizzazione recente.

molto meno chiara (Chapel, 1975). Uno degli aspetti che è stato tradizionalmente indicato come causa di questa trasformazione è la creazione di nuovi insediamenti residenziali fuori dai nuclei urbani consolidati, come i suburb in ambito anglosassone. In realtà essi hanno contribuito in maniera decisa alla trasformazione della città pre-industriale, anche perchè questo archetipo della città giardino con uno spiccato carattere monofunzionale dedicato alla residenza⁸⁴, venne adattato e utilizzato anche come riferimento nel movimento moderno. Se da un lato il suburb ha contribuito alla trasformazione della città consolidata, dall'altro, ma solo in parte alla trasformazione del territorio nel complesso mosaico che oggi lo rappresenta⁸⁵. Soprattutto nell'ultimo quarto del XX secolo si è assistito alla concatenazione di nuovi processi urbani legati ai modi di vivere di una società profondamente urbana (Soja, 1998), anche se spesso insediata fuori dai nuclei consolidati.

Il risultato dell'interazione di questi nuovi processi è un mosaico territoriale che ricorda l'immagine del palinsesto (Harvey, 2000; Corboz, 1983). La differenza fra le due è che il secondo è un espediente descrittivo, uno stratagemma culturale per identificare una situazione complessa, ma non è propositivo. Il mosaico invece è costruito attraverso la sovrapposizione, trasformazioni puntuali, eventi accidentali, ecc.: in esso si può scorgere un paesaggio composto da diverse forme sovrappostesi col trascorrere del tempo. In alcuni casi gli strati più profondi, quelli più strettamente legati al supporto naturale, hanno avuto un'origine antica e rappresentano le testimonianze materiali di chi ha colonizzato per primo uno spazio specifico. Insieme a questi elementi però, in una successione irregolare ed eterogenea, si trovano frammenti di diverse epoche e originati da cause differenti, legati alla successione degli eventi e dei modi di vivere lo spazio. In questa fase sembra opportuno interrogarsi su queste forme, frutto dei processi di cui parlava E.W. Soja che concorrono ad attivare il territorio, non solo a colonizzarlo. In particolare sembra utile chiedersi quali di queste nuove forme sono frutto di un progetto e quali invece sono da imputare ad origini diverse? Inoltre successivamente potrebbe essere utile capire se alcune delle azioni volontarie che costituiscono l'origine ultima dei frammenti (le tessere del mosaico) possono assumere un ruolo diverso, e quindi una forza maggiore, per cui attraverso di esse aggregare ed ordinare i frammenti, formando i landscape elements di cui parlava R.T.T. Forman (1995).

Il problema di fondo, che non permette uno sguardo chiaro e definito sulla questione –e di conseguenza sul territorio- è che non ci si

84 R. Fishman (1987) ricorda che l'avvento del suburb rappresentò una trasformazione totale dei valori urbani poichè non cambiò solo la prospettiva che suddivideva il tessuto della città in nucleo e periferia, ma perchè allo stesso tempo separava la vita lavorativa e quella familiare, creando nuove forme di spazio urbano, segregato per classi di reddito e livelli di accessibilità diversi.

85 Per affrontare il delicato passaggio dal funzionalismo alla "città regione sostenibile" è necessario introdurre progetti specifici, che sostituiscano la strategia di "riprodurre casi di successo", come fattori di attivazione del territorio (Vegara & de las Rivas, 2004)



Fig. 1.17:

Il mosaico territoriale nei comuni al sud della città di Bergamo (I)

Nell'immagine si illustra la realtà territoriale del comune di Seriate, posto a sud della città di Bergamo (I). Lo spaccato cui rimanda questa ortofoto è quello di una realtà in cui spazi produttivi, residenziali, agricoli e naturali si affiancano e si integrano senza soluzione di continuità. In questo processo le infrastrutture, così come l'orografia e la presenza dei corsi d'acqua struttura lo spazio e crea delle opportunità insediative diverse a seconda del livello di accessibilità richiesto dalle funzioni specifiche

Fonte: SIT - Sistema Informativo Territoriale, Regione Lombardia (2013)

trova di fronte al frutto di un progetto unitario. Il mosaico territoriale contemporaneo mette in mostra l'assenza di coordinamento e indirizzo da parte di un unico decisore. Il prodotto di questo cambiamento è un territorio frammentario, in cui gli investitori di capitali, le società multinazionali e le strategie localizzative multicanale di un numero crescente di operatori affiancano il set di decisori che impone il loro volere "dall'alto" (autorità pubbliche, razionalità settoriali, ecc.). Dall'altro una serie di attori "dal basso" (piccole e medie imprese produttive, nuove professioni, coloro i quali recuperano lavori e modi di vivere da tempo abbandonati) affiancano le razionalità infinitesimali che hanno portato alla microframmentazione del territorio ed alla sua lenta ed incessante trasformazione costituendo quella che A. Vegara e J.L. de las Rivas (2004) hanno chiamato "l'intelligenza del territorio". Questa trasformazione è stata portata avanti da un insieme assai variegato di soggetti che lungo il percorso della sua costruzione si sono in molti casi diversamente aggregati e identificati (Secchi, 1992). Non ha senso parlare di un singolo progetto di attivazione del territorio, ma di un territorio attivo come risultato della somma e dell'interazione di numerosi progetti localizzati, a spesso influenzati da alcune trasformazioni di scala "macro", imposte -più che pensate- dall'alto.

Il risultato spaziale è, come ha detto J.M. Montaner (2008) la frammentazione creativa della scala urbana, che ora si basa sul collage e la sovrapposizione che sembra adattarsi meglio ad accogliere il mix, l'ambiguità ed il conflitto, tre elementi tipici della città. Questa frammentazione racchiude in se -è bene non dimenticarlo- anche

parte della segregazione i muri, le reti, i confini che hanno marcato la città consolidata. Allo stesso tempo però accoglie anche nuovi tipi di interazione che possono essere, appunto, creativi, generatori di nuove realtà spaziali.

IL MOSAICO DELLA SCALA INTERMEDIA

Quando si fa riferimento alla condizione del territorio europeo nell'attualità con l'immagine del mosaico non lo si fa solo per fornire un'immagine diversa, ma anche per proporre un nuovo modo di pensare lo spazio, attraverso una scala e un punto di vista diverso. Questi sono necessari per spiegare in modo efficace lo sviluppo della città e le trasformazioni dello spazio agricolo e per fondare le proposte progettuali che riguardano sia i nuclei consolidati che aree disperse nel territorio su di una base del territorio contemporaneo piú aderente alla realtà. Per questo il mosaico non é solo una rappresentazione, ma su di essa si basa una prospettiva diversa del territorio, che si fonda su una scala geografica intermedia e su di un approccio paesaggistico. Entrambi questi aspetti si sono rivelati strumenti particolarmente validi per descrivere i caratteri specifici di un territorio. Questo perché nell'analisi territoriale contemporanea si deve riuscire a superare la scala strettamente locale dei confini amministrativi e per descrivere fenomeni che assumono dimensioni diverse, mutevoli, transitorie. La geografia intermedia del paesaggio serve appunto a creare nuove relazioni fra concetti urbani contemporanei e la struttura ecologica regionale.

In una recente pubblicazione (De las Rivas & Paris, 2013) é stato introdotto questo problema poiché è parso evidente che nello studio del territorio europeo predomina ancora una lettura dipendente dal modello amministrativo e statistico vigente, fondamento delle cosiddette "scienze regionali", e dalle sue suddivisioni a cascata, che sembrano suddividere lo spazio per comparti rigidi (UE; Stato nazionale, Regione, Provincia e Comune) su cui spesso è basata anche l'indagine statistica e la cartografia tematica.

Al contrario, e come hanno dimostrato diversi autori da punti di vista molto diversi (Garreau, 1991; Ascher, 1995; Monclús, 1998; Amin & Thrift 2001; Nel-lo, 2001; Graham, 2001; Bagnasco, 2003; Indovina, 2004; Portas, & al., 2011), il mosaico territoriale che mescola insieme spazi urbani e rurali non si può incasellare in modo facile –e definitivo- in queste suddivisioni e, al contrario, tende a configurarsi con complessità e si manifesta con logiche di adattamento alle condizioni geografiche ed economiche specifiche del contesto in analisi. In particolare in presenza delle città medie, grande patrimonio dell'Europa ed in particolare delle regioni mediterranee del continente, si nota come il loro sviluppo –e di conseguenza il mosaico territoriale che si viene a formare- sia influenzato da tensioni sopralocali (di scala "metropolitana",

sub-regionale o sub-provinciale) che superano o sono minori di quelle consolidate. I fenomeni risultanti sono quindi di una dimensione diversa, ed alcune delle dinamiche li perturbano, ad esempio li amplificano, o ne influenzano i vettori di crescita e sviluppo.

Ciò che si viene a formare è una situazione difficile da interpretare, poichè se da una parte i fenomeni e le loro manifestazioni sono nuovi o assumono dimensioni inesplorate, d'altro canto non solo le discipline che studiano il territorio solo recentemente si sono poste a studiare il problema ed ancora non offrono spiegazioni chiare. Uno dei vantaggi dell'idea del mosaico territoriale è che esso rappresenta un approccio nuovo, che considera la realtà dello spazio "in se" –il suo stato ecologico (De las Rivas, 2004)- e le interazioni fra le dinamiche interne al nucleo urbano consolidato e quelle esterne, basate su rilevanti caratteri dei contesti territoriali in cui sono inseriti. Per questo è necessario insistere che le spiegazioni spaziali che l'idea di mosaico può fornire sono legate a una scala geografica intermedia, che supera quella strettamente locale e si appoggia in modo nuovo, e più coerente, al territorio. La scala di lavoro del mosaico, flessibile e transitoria, permette approfo di ndimenti alla scala micro: i singoli frammenti, le tessere, gli elementi spaziali (R.T.T. Forman) e, una volta riconosciute tutte le componenti, permettono la lettura alla scala macro del sistema: i landscape elements, le configurazioni, ma anche i processi e i fattori che hanno portato gli elementi a distribuirsi in un determinato modo nello spazio. Con questa modalità si possono anche scoprire le ibridazioni fra ordine (lo spazio costruito attraverso la pianificazione e gli strumenti dell'urbanistica) e il disordine (ambiti spaziali che assumono configurazioni spontanee), e mettere in luce i progetti –di diversa natura- che hanno portato il territorio a configurarsi così come è oggi.

Si può anticipare –si tratterà del tema nella seconda parte di questo lavoro- che tutto ciò rimanda alla scala, ai metodi di lavoro ed ai temi del paesaggio, così come alcune delle più recenti riflessioni dell'urbanistica. Esse sono basate sul "paesaggio" come concetto –o come sistema di concetti- e dalle sue applicazioni nella realtà materiale del territorio, sia urbano che rurale. Questo permette di "pensare e progettare spazi urbani, territori a scala regionale, ecosistemi, networks, infrastrutture e sistemi organizzativi"⁸⁶.

DIMENSIONE ECOLOGICA E PAESAGGISTICA DEL MOSAICO

Quella del mosaico non è solo un'immagine diversa per descrivere la realtà del territorio, ma su di essa si basa una nuova concezione dello spazio, così come nuovi metodi di lavoro e scale di progetto. In definitiva il mosaico territoriale -anche nelle sue aree più densamente abitate, se

⁸⁶ Shannon K. (2005) From theory to resistance: landscape urbanism in europe in Waldheim C. (a cura di) The landscape urbanism reader. New York, Princeton Architectural Press pag. 143 – trad. M. Paris

si escludono i nuclei consolidati- è qualcosa di diverso rispetto alla città conosciuta finora.

Sembra opportuno chiedersi se questo stesso spazio possa avere un ruolo diverso anche rispetto allo spazio non antropizzato. D'altro canto, una volta cancellata la differenza fra città e spazio rurale, sembra plausibile che non solo i caratteri dell'uno si diffondano nell'altro, ma che possa avvenire anche il processo inverso. Se si lascia per un momento la situazione della città consolidata sullo sfondo, senza però perderla mai come riferimento, si può approfondire l'analisi del suburbio come spazio dotato di caratteri specifici, con una propria ecologia (somma di ecosistemi naturali ed antropizzati) e come spazio frutto della colonizzazione dell'uomo e della ri-colonizzazione da parte di colonie animali e vegetali. Vale la pena riflettere sul significato del termine ecologico. Su questa linea vanno A. Amin e N. Thrift quando affermano:

“La città è un sistema ecologico costituito da molte specie, non solo quella umana, che vivono a ritmi più veloci o più lenti, si riuniscono ora con minore, ora con maggiore intensità, che abitano chi la terra, chi l'aria e l'acqua della città. In secondo luogo, vogliamo segnalare che buona parte di quel che avviene nelle città è centrato intorno alla pratica della biopolitica, alla pratica dell'ingegneria del corpo e dei sensi e, più in generale, della vita, in modo da produrre soggetti governabili. Il potere penetra negli stessi corpi e nelle stesse forme di vita dei soggetti; in altre parole, la vita è al centro di tutti i calcoli che riguardano la città. In terzo luogo, intendiamo mettere in evidenza che i sensi sono un elemento cruciale della vita urbana”⁸⁷.

Anche B. Secchi (1998) ha ricordato che la città contemporanea è un luogo di ecologie diverse:

“Il risorgere del territorio, con tutto il suo sostrato fisico e simbolico, si impone come elemento differenziale e di reazione alla omogeneità dei luoghi, dei popoli e delle economie imposta dalla città moderna”⁸⁸.

L'autore ha messo in luce la specificità di ogni ecologia, che è l'immagine territoriale radicata e accettata, di uno specifico progetto di trasformazione e colonizzazione di un territorio, di una economia e di una società. Vale la pena riflettere ancora per un momento sul concetto di ecologia e per farlo sembra utile tornare all'accezione del termine per J. Corner (2006) per cui l'ecologia – come disciplina scientifica- insegna che l'azione di singoli agenti in un contesto produce effetti incrementali e cumulativi che contribuiscono continuamente a far evolvere la forma di un ambiente nel tempo. “Così le relazioni dinamiche e i processi fra attori diventano importanti nel pensiero ecologico, poichè trasformano un determinato modo di essere dello spazio in uno stato provvisorio della materia, nel processo di trasformazione continua delle cose, destinate

87 Amin A., Thrift N. (2005) Città: ripensare la dimensione urbana. Bologna, il mulino pag. 51

88 Secchi B. (1998) Città moderna, città contemporanea e loro futuri in AA.VV. (1999) I futuri della città. Tesi a confronto. Milano, Franco Angeli pag. 41-70

a diventare sempre *altro*. Di conseguenza condizioni apparentemente incoerenti o complesse, che possono sembrare all'inizio un errore frutto del caos o del caso, possono essere lette come entità altamente strutturate, che contengono specifici set di ordini spaziali e geometrici. In questo senso le città e le infrastrutture sono *ecologiche* tanto quanto le foreste ed i fiumi.

L'urbanizzazione dello spazio esterno ai nuclei consolidati ha generato un'ecologia nuova e specifica, intesa come paesaggio (la "landscape ecology" di R.T.T. Forman), che si è dimostrata difficile da gestire. F. Indovina, in un testo del 1990, ha messo in luce che questo habitat sembra mancare di un disegno unitario e non sempre è sostenuto da un'adeguata rete di infrastrutture e servizi. Il risultato è un'urbanizzazione diffusa, a partire dai nuclei preesistenti, senza direttrici predominanti, né "anelli di crescita" poichè non è un tessuto continuo, ma piuttosto uno spazio frammentato. Si tratta di uno "spazio agricolo di recente urbanizzazione", diverso da tutti i modi precedenti di colonizzare il territorio. Un nuovo paesaggio che porta in sé le preesistenze che sono le tracce del tempo, i segni delle dinamiche in corso,—questa è una speranza— racchiude in sé i fattori che potranno in futuro migliorare la qualità della vita delle persone che lo abitano.

1.B.3. La città diffusa come post-suburbia

Nei paragrafi precedenti si è partiti dall'immagine di una città esplosa attraverso cui si è scelto di rappresentare la dispersione nel territorio dei materiali: edifici, infrastrutture, elementi tecnici e dei modi di vita urbani. Allo stesso tempo si è cercato di dare conto di una progressiva trasformazione dello spazio suburbano e della lenta —ma inesorabile— contaminazione fra questi due ambienti che prima della rivoluzione industriale erano —almeno formalmente— distinti. La sovrapposizione e l'interazione di questi processi hanno generato uno spazio urbano-rurale complesso (De las Rivas & Paris, 2013).

In questo contesto, prima di analizzare alcune delle componenti di questo mosaico o parte delle dinamiche che lo attraversano, sembra necessario riprendere una riflessione sul concetto di città e se quest'idea sia ancora utile per capire e spiegare il territorio contemporaneo. Parte delle riflessioni sviluppate in precedenza è servita per capire che l'idea della città antica o pre-funzionalista è oggi inadatta a spiegare buona parte dei fenomeni che contraddistinguono lo sviluppo urbano e la sua fenomenologia. In questo paragrafo si tenta di capire se a questo proposito può essere utile l'idea di "città diffusa" nata grazie al contributo di F. Indovina (1990) e sviluppatasi grazie ad un intenso dibattito negli anni successivi tanto in ambito italiano⁸⁹ come in quello

⁸⁹ G. Astengo e C. Nucci (1990); G. Paba (1990); G. Dematteis (1992 e 1999); E. Salzano (1992); F. Migliorini (1993); S. Boeri & al. (1993); G. Martinotti (1993); C. Bianchetti (1994); A. Clementi & al. (1996); M. Sernini (1996); F. Governa (1997); M. Ilardi (1999). Più recentemente il dibattito si è

europeo⁹⁰. Per questo, partendo dai contributi dell'autore, si cercherà di dare una lettura complessiva e critica del fenomeno.

DALL'URBANIZZAZIONE DIFFUSA ALLA CITTÀ DIFFUSA

Il concetto di città diffusa nasce in Italia dalle elaborazioni di F. Indovina attraverso una revisione critica di numerosi studi precedenti. I contributi che possono essere ricordati in questa fase sono numerosi ma, fra gli altri: G. Samonà (1959 e 1968); G. Piccinato (1962); A. Samonà (1966); V. Gregotti (1972); A. Mioni (1976); A. Bagnasco (1977) che hanno cercato di definire la dimensione territoriale del fenomeno urbano italiano, soprattutto al nord, e le problematiche spaziali collegate al suo sviluppo.

L'autore cercava di descrivere e spiegare il processo di formazione di un nuovo tipo di città, così come si stava conformando nella macro-regione che corrisponde, a grandi linee, con la parte pianeggiante e collinare del nord Italia; dove si sono sviluppati buona parte di quelli che A. Bagnasco ha chiamato i "distretti industriali". Secondo J.V. Rufi (2003) questo modello di città non era basato sulla concentrazione ma sulla bassa densità. Questo abbassamento della concentrazione non impedisce a quest'entità territoriale di funzionare comunque come città e di quest'ultima ha, sotto una nuova veste, la struttura e la logica.

"Questo è il punto fondamentale del concetto che lo differenzia da altri simili, poichè non si tratta di una semplice suburbanizzazione o estensione dell'urbanizzazione ma di una transizione verso una nuova città"⁹¹.

L'approccio di F. Indovina è sintetizzato nel suo articolo intitolato "La città diffusa" ed egli, in quella sede, si dichiara interessato al tema dal punto di vista spaziale e non morfologico a questo nuovo tipo di città. Per questa ragione quando l'autore parla della "forma" del territorio egli intende la forma di organizzazione spaziale degli abitanti e la loro logica di colonizzazione e organizzazione del territorio. Secondo la sua idea, per cogliere ed interpretare il modo in cui un territorio si struttura bisogna saper leggere le modalità in cui i suoi abitanti si organizzano e lo costruiscono. La città diffusa, secondo l'interpretazione fornita dall'autore italiano, non è studiabile attraverso una lettura della sua forma poichè essa ne è sprovvista. Addirittura egli asserisce che non è prioritario, nello studio di questa nuova entità spaziale, la ricerca dei confini della città diffusa, di cui in realtà mette in dubbio anche l'esistenza, mentre risulta molto più determinante lo studio delle sue

sviluppato attraverso altri contributi, come quelli di A. Magnaghi (2000); G. Piccinato (2002); R. Pavia (2002); G. Dematteis (2002); A. Detragiache (2003); A. Lanzani (2003); Bonomi A. & al. (2004); G. Consonni (2008) e F. Indovina (2009).

90 Per esempio J. Rykwert J. (2003); R. Ingersoll R. (2004); H.W. Richardson (2004) hanno affrontato il tema da un punto di vista teorico mentre che l'agenzia ambientale europea, lo ha fatto con un profilo più istituzionale e tecnico (EEA, 2006).

91 Rufi J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografía n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 – trad. M. Paris

connotazioni funzionali e spaziali. Fin dalle prime battute l'autore mette in luce l'idea che quelle che si accingeva ad analizzare erano importanti trasformazioni nel processo di insediamento dell'uomo che non potevano essere lette solo come estensione o prolungamento di fenomeni precedenti ma come fenomeni completamente diversi, frutto di un vero e proprio "cambio di stato" della città. F. Indovina si pone come obiettivo quello di studiare una struttura territoriale nuova, diversa e sconosciuta, diversa dall'urbanizzazione diffusa poichè dotata di una propria struttura funzionale, autonoma e di tipo urbano.

"Ci confrontiamo con qualcosa di diverso dalla precedente struttura territoriale e, per questa ragione, i concetti elaborati allora, oggi non sono soddisfacenti. Prima si usava l'aggettivo *diffuso* per qualificare un certo tipo di urbanizzazione (l'urbanizzazione diffusa) mentre oggi servirebbe una nuova terminologia: per questa ragione si è definita la nuova struttura territoriale 'città diffusa' ... In un certo senso la città diffusa ha come antecedente l'urbanizzazione diffusa ma i due fenomeni sono completamente distinti, sia dal punto di vista territoriale che da quello economico e sociale e costituiscono fasi diverse di organizzazione dello spazio, conseguenza della riorganizzazione dei suoi processi socio-economici. Siamo quindi in presenza di un nuovo fenomeno reale che richiede per questo una nuova elaborazione concettuale"⁹².

Su questo stesso tema riflette O. Nel-lo, (1998) ed afferma che l'idea di città "in sè" può essere utile per riflettere sul territorio contemporaneo quando si cerca di ricostruire un'analisi storica e il quadro delle preesistenze che influenzano le trasformazioni oggi in corso. Ma che, allo stesso tempo, questo concetto è inutile per capire parte delle trasformazioni che insistono oggi sul territorio. In realtà egli ritiene, in questa fase, più utile lo studio del processo di urbanizzazione che permette di chiarire meglio alcuni fenomeni. In particolare O. Nel-lo ritiene importante capire, da un lato i legami con i processi sociali che "generano" e quelli che sono "generati da" questo processo; dall'altro lo studio delle ripercussioni sul "territorio come insieme" del processo di urbanizzazione. Uno degli effetti principali sul quale l'autore fissa la sua attenzione è quello dell'integrazione spaziale che si produce attraverso le reti di relazione legate alla produzione, allo scambio ed al consumo nel territorio contemporaneo. Quest'integrazione permette di superare i confini consolidati (amministrativi, ecc.) e crea nuove configurazioni spaziali. O. Nel-lo afferma che è questa l'utilità del concetto di città diffusa perchè definisce il risultato spaziale del superamento dei limiti tradizionali e di quelli consolidati. In questo modo il processo di urbanizzazione interessa tutto il territorio e il prodotto è un nuovo tipo di città che funziona come un unico e frammentato sistema continuo.

In una pubblicazione del 1998 G. Dematteis descriverà questi nuovi tipi di città ed affermerà sono sprovvisti di una forma poligonale compatta e di un raggio definito e che si configurano come reticoli articolati in

92 Indovina F. (a cura di), (1990) La città diffusa. Venezia, DAEST pag. 19-43

centri e sistemi urbani piccoli e grandi, in estese macro-regioni di scala territoriale (Dematteis, 1998).

IL CONTRIBUTO DI F. INDOVINA (1990)

L'apparizione della città diffusa nel territorio secondo F. Indovina non è stata repentina: in realtà si è trattato di un processo di progressiva trasformazione delle città del sud Europa che ha conosciuto un rallentamento –non un reale stop- solo in presenza della attuale crisi economica. F. Indovina (1990) ha individuato tre stadi specifici attraverso cui si è passati⁹³ per conformare il territorio della città diffusa:

- Le città erano entità ben definite inserite in uno spazio agricolo
- Le città appaiono circondate da una fascia di spazio urbano-rurale in cui si localizzano edifici residenziali e non residenziali
- Il territorio si struttura come una unica grande città, con alcune aree agricole incorporate al tessuto urbano

Secondo F.J. Monclús (1998) i dati sulle città europee che riguardano lo straordinario incremento del numero di autovetture e il relativo declino dell'uso del trasporto pubblico in quasi tutte le città dimostra che questo tipo di processi –una volta considerati quasi esclusivamente di matrice anglosassone e statunitense- si sono sviluppati con chiarezza anche in questo contesto.

In realtà F. Indovina afferma che ogni stadio è il risultato di un diverso modo, della produzione e dell'economia, di colonizzare lo spazio attraverso strategie diverse. Senza entrare nel merito dei primi due stadi, appare necessario focalizzare maggiormente l'attenzione sul terzo. L'autore richiama due degli elementi principali che marcano la configurazione di un territorio segnato da un tessuto urbano continuo: la dispersione della residenza e il decentramento produttivo.

Ambedue questi elementi sono dotati di caratteri specifici (legame con il cambiamento delle condizioni e le abitudini degli abitanti e delle attività autoctone più che conseguenza di fenomeni di emigrazione/immigrazione, ecc.) e sono influenzati dal basso livello di infrastrutture e servizi del territorio. Allo stesso tempo essi marcano un deciso incremento nel tasso di consumo di suolo rispetto ai primi due stadi analizzati e alla compromissione dei suoli agricoli che sono influenzati dalla costruzione e da aspetti legati all'aumento di suolo impermeabilizzato o umanizzato.

La somma e l'interazione degli elementi e delle dinamiche descritte contribuisce a far passare dal fenomeno dell'urbanizzazione alla città

93 Realmente l'autore non intende che la conformazione attuale del territorio sia passata obbligatoriamente per questi tre stadi ma semplicemente che questo schema di sviluppo è abbastanza ricorrente e, allo stesso tempo, è aperto e può servire per descrivere diversi tipi di situazioni e configurazioni del territorio contemporaneo.

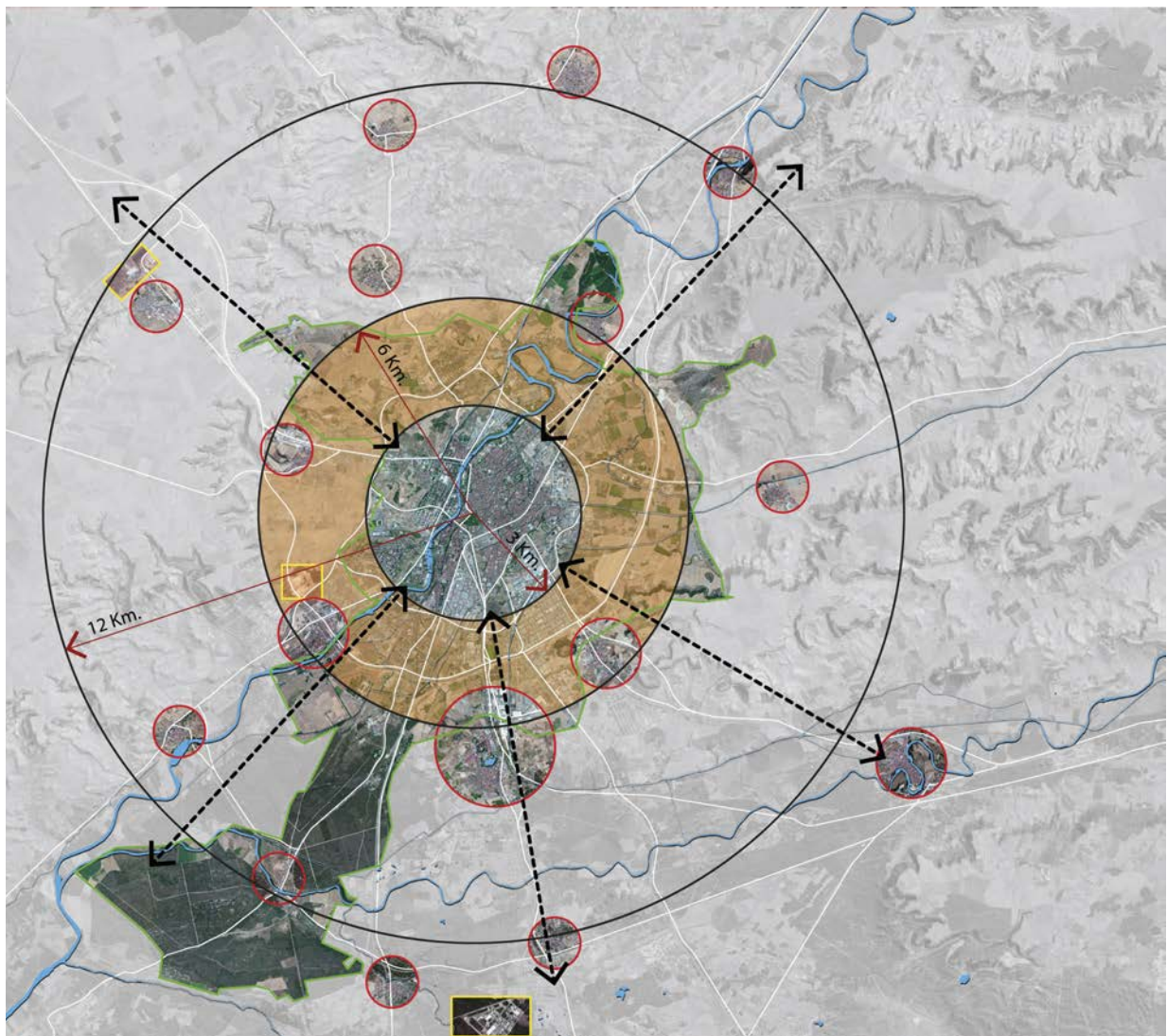


Fig. 1.18:

Una visione del territorio non convenzionale: lo spazio urbano-rurale a Valladolid (E)

Uno sguardo alla scala intermedia permette di cogliere relazioni e possibilità invisibili alle scale convenzionali. Nel caso presentato, la città di Valladolid mostra interessanti spazi di interazione nel tessuto intermedio dei suoi bordi (compresi nella corona circolare fra 3 e 6 km dal suo centro) e nello spazio di relazione fra la città ed i nuclei prossimi. Entrambi questi ambiti rappresentano interessanti configurazioni in cui i tessuti urbani e rurali si ibridano e, allo stesso tempo, si segnalano come i veri spazi di opportunità per la città e l'area urbana.

Fonte: Elaborazione M. Paris e J.L. de las Rivas (2013) presentata nell'ambito della mostra "100 concetti per R.E.D.S" tenutasi a Roma nell'ottobre 2013

diffusa e, questo passaggio, è sia quantitativo che qualitativo. Se dal punto di vista dei dati è stata abbondantemente dimostrata una certa tendenza al cambiamento che marca le aree di nuova urbanizzazione, forse è utile soffermarsi su alcuni aspetti qualitativi del fenomeno.

Per F. Indovina questo nuovo ambiente urbano si presenta nel territorio come conseguenza della sovrapposizione di diversi sistemi di colonizzazione dello spazio, gestiti da abitanti diversi da quelli che risiedevano tradizionalmente nella città densa e nella sua periferia funzionalista che avevano originato le trasformazioni corrispondenti ai due stadi precedenti. In particolare la città diffusa è l'ambiente in cui si localizzano le famiglie allargate che hanno iniziato, sin dagli anni '70, a stabilirsi nel territorio in enclavi urbanizzate in forma di isola e lo hanno occupato poco a poco. Allo stesso tempo a questi si sono aggiunti abitanti della città delusi o incapaci di incontrare uno spazio che li accogliesse nei tessuti densi, così hanno scelto una localizzazione

alternativa per risolvere il loro problema abitativo. In questo senso nella città diffusa si manifestano due approcci diversi:

“Il fenomeno della residenza dispersa si presenta come la traduzione, dal punto di vista delle nuove condizioni economiche, di una cultura agricola legata agli oggetti (ed al loro possesso, ndr) e, d’altro canto, mostra i primi sintomi della scomodità urbana legati a ciò che è relativo alla casa”⁹⁴.

Per O. Nel-lo (1998), invece, la città diffusa è un’entità illimitata e, allo stesso tempo, una città di confini, essa è diventata: “un caleidoscopio molto complesso dove le barriere non sono sparite ma, al contrario, si sono moltiplicate ed hanno creato unità sempre più piccole”⁹⁵. In realtà questa è una generalizzazione troppo semplicistica, alla quale bisognerebbe porre rimedio, per prima cosa cercando di descrivere meglio queste barriere e i processi che le hanno generate. Si tratta di un lavoro in sospeso all’interno della disciplina, che si sta rivelando ogni giorno più urgente, oltre che necessario. Da un lato la crescita estensiva dello spazio urbanizzato ha cambiato la morfologia e la gerarchia del territorio, distribuendo in esso edifici e funzioni urbane. Dall’altro questa distribuzione non ha significato una omogeneizzazione nel livello di dotazioni dello spazio e, di conseguenza, non garantisce una uniforme possibilità di accesso ai servizi da parte degli abitanti del territorio. Secondo l’autore catalano, con la diffusione nello spazio di dotazioni pubbliche ma anche dei luoghi di lavoro, dei grandi spazi commerciali e degli attrattori di flussi, non si evitano le dinamiche di specializzazione funzionale e segregazione sociale della città consolidata ma semplicemente si trasformano e si ripresentano sotto altra forma. Per questa ragione i limiti del territorio ora non sono solo le barriere naturali o i confini politici ed amministrativi ma nascono separazioni anche attraverso la diffusione territoriale di dinamiche sociali e funzionali di esclusione già presenti nella città consolidata. J.V. Rufí afferma:

“Nelle città medie e grandi si presentano fenomeni che contribuiscono alla costruzione dell’urbanizzazione diffusa e, posteriormente, della città diffusa ... Si tratta del decentramento produttivo⁹⁶ e della trasformazione del mercato residenziale urbano, che a sua volta tende alla suburbanizzazione. È risaputo che per ciò che riguarda le attività economiche, il loro trasferimento fuori dagli spazi urbani tradizionali ha permesso un loro ampliamento a costi minori e, allo stesso tempo, permette di generare guadagni complementari (l’autore usa il termine

94 Indovina F. (a cura di), (1990) La città diffusa. Venezia, DAEST pag. 19-43

95 Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57 – trad. M. Paris

96 Questo aspetto nei processi di sviluppo della città diffusa, è considerato decisivo da tutti gli autori che si sono occupati del tema: il Veneto e la Lombardia nel nord Italia, le Fiandre nei Paesi Bassi, il Levante e Valencia in Spagna sono tutte regioni caratterizzate dalla fitta presenza di distretti industriali che fungono da motori nello sviluppo della città diffusa. In essi si sviluppa una struttura produttiva e di relazioni socioeconomiche diversa da quella tradizionale e localizzata in ambiti lontani dai nuclei consolidati.

Tab. 8:

Le funzioni della città densa in uscita: pro e contro

La Tab. 8 mette in relazione le possibilità e i limiti individuati da O. Nel-lo nell'uscita della residenza e delle funzioni produttive dalla città.

Elaborazione dell'autore su base Nel-lo O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 35-57

atipici, nda) grazie alla trasformazione del suolo, mentre propizia una certa opacità fiscale e lavorativa. Per quanto riguarda gli aspetti residenziali, la competitività degli insediamenti peri-urbani è riconosciuta in un momento in cui la mobilità individuale è molto diffusa. Se a questo si aggiungono i cambiamenti nella domanda di residenza, una maggior permissività normativa, in qualche caso un impulso dato dagli enti pubblici (per esempio tramite la residenza popolare) e, in alcuni casi, l'abbassamento della qualità urbana nella città densa, si può capire il processo di aumento di densità di popolazione di territori che fino ad oggi sono stati formalmente, funzionalmente e sociolocalmente poco urbani⁹⁷.

Nella tabella successiva si propone una rilettura di alcuni dei problemi e delle opportunità individuate da O. Nel-lo nel processo di uscita dalle città sia della residenza che delle funzioni produttive.

97 Ruffi J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografia n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 – trad. M. Paris

	Aspetti positivi	Aspetti critici
Residenza	Diminuzione delle densità di popolazione nelle aree congestionate della città compatta	Abbandono della città da parte degli abitanti
	Miglioramento delle condizioni di vita (spazio, contatto con la natura, ecc.) degli abitanti fuoriusciti dalla città e aumento del reddito medio della popolazione dell'area urbano-rurale della città diffusa	Fenomeni di espulsione dei gruppi sociali più deboli e <i>gentrification</i> di quartieri popolari e ampie parti della città consolidata
		Variazioni al rialzo del mercato immobiliare tanto nel centro come negli ambiti di nuova urbanizzazione
		Progressiva insularizzazione ed eliminazione delle attività agricole negli ambiti interessati, così come progressivo ripresentarsi di ambiti connotati socialmente ed economicamente
Funzioni produttive e servizi	Maggior efficienza produttiva e minori costi di installazione.	Distribuzione disomogenea legata a condizioni di contesto specifiche (disponibilità di spazi, livello di accessibilità, dotazioni e strutture di supporto, possibilità di realizzare economie di aggregazione)

In realtà, come afferma J.V. Rufí:

“Il team di Indovina (nello studio portato avanti sulla città diffusa, ndr) non interpreta la città diffusa come il risultato della diffusione, dello sprawl o della dissoluzione della città compatta, ma come l'esito di un doppio processo: da un lato lo svuotamento della città tradizionale e dall'altro, in maggior misura, la densificazione dello spazio agrario”⁹⁸.

Ambedue questi aspetti sembrano mettere in luce il problema della mancanza di coordinazione fra trasformazioni, spesso episodiche e sconnesse fra loro, e il pericolo legato all'aumento del consumo di suolo cui porta questa nuova morfologia del territorio.

I CARATTERI DELLA CITTÀ DIFFUSA

Dopo il breve ma necessario prologo sugli aspetti più caratteristici del cambiamento territoriale che ha portato alla formazione della città diffusa si può proporre una descrizione degli aspetti materiali e la realtà attraverso cui si manifesta.

Molti autori hanno provato a creare un'immagine convincente del caotico e caleidoscopico (GUST, 1999) ambiente della città diffusa dopo la metamorfosi che ha subito il suburb. S. Boeri & al. (1993) nella sua opera “Il territorio che cambia” ha approfondito il caso della città diffusa creatasi attorno a Milano ed oltre alla analisi morfologica ha messo in luce la “proliferazione degli stili di vita legati alla casa unifamiliare, al paesaggio delle grandi superfici commerciali, agli spazi aperti incastonati fra i fronti edificati delle strade e la regolarità dissonante degli insediamenti industriali ed artigianali”⁹⁹.

Quasi vent'anni dopo il primo tentativo S. Boeri torna a descrivere la città diffusa italiana:

“Il paesaggio di isole, recinti, rizomi, ritagli, bolle, piastre, che ci appare da uno sguardo a mezz'altezza sull'Italia, è il prodotto di una società dove le istituzioni, le imprese, le libere associazioni, i clan politici e i clan illegali, ma anche singole comunità di cittadini, competono nel governare quote limitate di territorio. Producono figure ricorrenti: la super-strada e i suoi svincoli, la zona produttiva e il suo recinto, il quartiere di villette e il campo sportivo, la strada-mercato e i suoi retri, il contenitore commerciale e il suo parcheggio, la zona produttiva o artigianale recintata, l'insediamento turistico. ... Un numero ridotto di organismi spaziali introversi e ripetuti all'infinito, prodotti da un arcipelago di sottosistemi decisionali: alcuni fortissimi, altri molto radicati, altri appena arrivati sulla scena, tutti protagonisti di una competizione orizzontale nella quale enti locali, porti, aeroporti, operatori della grande distribuzione, stazioni, zone industriali, distretti ludici, quartieri protetti, parchi a tema sono gli attori sparsi di

98 Rufí J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografía n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 – trad. M. Paris

99 Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993) Il territorio che cambia: Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese. Milano, AIM - Abitare Segesta pag. 44

uno stesso gioco; ciascuno con le sue ragioni e le sue idiosincrasie, ciascuno con i suoi sogni di privatizzazione del territorio¹⁰⁰.

Nella differenza fra le due descrizioni di S. Boeri, oltre che a una notevole dose di disincanto, appare la complessità di una situazione che ha generato un nuovo tipo di paesaggio. In esso R. Pavia (2002) ha descritto alcune relazioni che appaiono con regolarità e che, sulla scorta di quanto scritto da B. Secchi (1994) ha chiamato "figure" (v. Tab. 9, 10 e 11). Si è scelto in questo caso di suddividere le figure proposte dall'autore secondo una linea interpretativa diversa da quella originale. R. Pavia sosteneva che l'ordine delle figure da lui approntato fosse aperto, quasi provvisorio. Al contrario si è scelto in questa sede di raggruppare le figure per la loro relazione con lo spazio suddividendole fra quelle che si riferiscono a spazi ordinati, legati ad un progetto architettonico, urbanistico o di pianificazione territoriale o disordinati e quindi non regolati né progettati.

Si è scelto di rispettare l'ordine di un certo numero di figure, accomunate secondo l'autore dal fatto di essere paesaggi o processi. Le prime servono a testimoniare il cambio di scala che si è portati a riconoscere

Tab. 9:

Le figure dello spazio ordinato

La Tab. 9 mette in relazione le figure individuate da R. Pavia nello spazio ordinato dagli strumenti dell'urbanistica e della pianificazione con i loro effetti sul luogo.

Elaborazione dell'autore su base Pavia R. (2001) Babele. Roma, Meltemi

100 Boeri S. (2011) L'antichità. Milano, Mondadori pag. 8

Figura	Tema	Effetto sul luogo
Spazio delle grandi infrastrutture	Emergere nuove infrastrutture AV-AC, ma anche di nuovi grandi oggetti costruiti in relazione ad esse, atterrati nel territorio. Spazi senza relazioni intenzionali, slegati dal contesto ma vincolati a circuiti sovralocali	Viadotti, tangenziali, svincoli, superstrade, ferrovie sopraelevate, ma anche porti, stazioni, aeroporti
Fuori scala	Grandi contenitori che celebrano una nuova monumentalità di scala territoriale. I nuovi monumenti non ricordano ma attraggono, essi sono richiami visivi non a luoghi ma ad esperienze e sensazioni	Ospedali, centri commerciali, fabbriche, centri sportivi, megadiscoteche, sembrano galleggiare nel territorio urbanizzato.
Spazi aperti (o vuoti) di relazione	Spazi di collegamento, di relazione, di raccolta	Parcheggi, slarghi, spazi contenitore per funzioni e pratiche
Ibridi	Compresenza di funzioni e di tipologie edilizie diverse, bricolage di soluzioni spaziali e tecnologiche. Allo stesso tempo l'ibrido si esplicita anche in forme sommerse, discrete, dove le destinazioni funzionali non si rivelano immediatamente, sono nascoste	Sequenze orizzontali di fabbriche e volumi edilizi legati da relazioni di adiacenza, contiguità, prossimità
Frammenti e i ruderi del progetto moderno	Parti di città o edifici che risolvono la tensione con l'intorno negandolo e isolandosi da esso. Sono particolarmente riconoscibili poiché oltre che nel concept i progetti di questo tipo sono realizzati attraverso il linguaggio del movimento moderno in urbanistica	Brani di quartieri di edilizia pubblica, edifici isolati e interventi di qualità sommersi dal mare dell'edificazione recente

Figura	Tema	Effetto sul luogo
Indifferenza al sito	Distacco, disgiunzione dal suolo, interruzione cioè del tradizionale rapporto che legava l'edificio al terreno.	Ambiti in cui vi è una condizione di sradicamento e spaesamento
Edificato ed infrastrutture	Cambio nella relazione che lega edificato e strada	Ambienti insediativi nuovi (strade mercato, spazi compressi fra infrastrutture, ecc.)
Spazi neutri	Prevalentemente pubblici, sono spazi di risulta in cui si addensano i rifiuti della città e le discariche. Il loro carattere pone con urgenza un problema di progettazione e di gestione.	La loro presenza, sotto i viadotti, lungo gli argini cementificati dei fiumi, tra gli svincoli di una superstrada
Razionalità minimali di settore	Spazi frutto di come i gruppi, le comunità, gli operatori produttivi, le aziende familiari, utilizzano il territorio	Es. Distretti produttivi
paesaggi della dismissione"	Spazi nati dal processo di dismissione che ha coinvolto tutti i settori, da quello industriale, ai servizi, all'agricoltura	Vestigia di un paesaggio industriale e produttivo che tardano nell'essere riconvertite e, per questo, rappresentano un'occasione per il futuro
Nuovi paesaggi agricoli	Nati dal processo di abbandono e rinnovamento dello spazio agricolo	Spazi della produzione agricola di qualità che si integrano con attività turistiche e culturali

lavorando sulla città diffusa: già non si può parlare di edifici o frammenti limitati, ma lo spazio interessato da alcuni fenomeni assume dimensioni importanti e percepibili già a scala vasta. Anche i processi interessano vaste aree della città ma in modo più frammentario e localizzato e quindi non sempre percepibile. A volte però il diffondersi ripetitivamente delle trasformazioni caratterizza non solo un modo di vivere lo spazio, ma anche la sua realtà formale e, di conseguenza, diviene un paesaggio.

All'elenco della Tab. 11 andrebbero aggiunti i "paesaggi della produzione" e i "paesaggi della nuova centralità". Si tratta dei due ambienti più innovativi e meno descritti del territorio europeo contemporaneo. Per questa ragione si è deciso di ometterli, considerando il presente lavoro una sorta di contributo al loro riconoscimento come spazi di vita della città contemporanea.

Tab. 10:

Le figure dello spazio non ordinato

La Tab. 10 mette in relazione le figure individuate da R. Pavia nello spazio non ordinato con i loro effetti sul luogo.

Elaborazione dell'autore su base Pavia R. (2001) Babele. Roma, Meltemi

Figura	Tema	Effetto sul luogo
Paesaggio della normativa	Ambienti frutto dell'applicazione della normativa edilizia ed urbanistica	Paesaggi della banalità
Paesaggio di mezzo	Paesaggio in cui convivono urbanizzato e rurale come ambiente intermedio in cui si sono perse le differenze fra le due componenti	Paesaggio che risulta dall'esplosione della città
Paesaggi dell'arcadia	Spazi in cui si è materializzato e conservato il suburb anglosassone	Lottizzazioni accurate, villette dall'atmosfera rustica, giardini privati con l'orto annesso, attrezzature collettive in aree verdi inglobate in insiemi panoramici e fondi agricoli
Paesaggi della conservazione e dell'inerzia	Spazi sia naturali che edificati, vincolati o conservati nelle condizioni originali e che danno al territorio una identità forte e precisa. La loro apparente fissità si incastona in un territorio che si trasforma continuamente.	Parchi naturali, spazi protetti ma anche il patrimonio dell'archeologia industriale
paesaggi della dismissione"	Spazi nati dal processo di dismissione che ha coinvolto tutti i settori, da quello industriale, ai servizi, all'agricoltura.	Vestigia di un paesaggio industriale e produttivo che tardano nell'essere riconvertite e, per questo, rappresentano un'occasione per il futuro.
Nuovi paesaggi agricoli	Nati dal processo di abbandono e rinnovamento dello spazio agricolo	Spazi della produzione agricola di qualità che si integrano con attività turistiche e culturali

Tab. 11

I paesaggi delle figure nella città diffusa

Nella Tab. 11 si cerca di mettere in relazione le figure, lo spazio creato dalla loro iterazione e l'effetto che entrambi hanno sulla percezione del luogo da parte degli abitanti.

Elaborazione dell'autore su base Pavia R. (2001) Babele. Roma, Meltemi

F. Indovina nel suo studio ha cercato di mettere in luce i tre fattori principali che caratterizzano e hanno creato il paesaggio in cui le figure individuate da R. Pavia si manifestano e si integrano:

- La presenza di una massa di "materiali urbani" consistente. La città diffusa si distende su di una porzione di spazio abbastanza vasta da renderla riconoscibile, percepibile. In questo ambito vi è localizzato un alto numero di abitanti e, allo stesso tempo, un buon numero di attività produttive e di dotazioni pubbliche. Il numero, la dimensione e il rango delle funzioni chiamate a servire questo territorio è paragonabile a quello di una città compatta, così come il numero assoluto dei suoi abitanti.
- La dispersione di questa massa di abitanti, attività economiche e servizi nel territorio. Lo spazio caratterizzato da questa presenza è fortemente segnato dalla bassa densità abitativa. Secondo F. Indovina questo non significa che non ci possano essere dei punti in cui si concentrano densità più alte o una maggior intensità nell'utilizzo dello spazio. In realtà la città diffusa si presenta priva di questi fenomeni che, molto spesso, coincidono invece con i vecchi nuclei urbani integrati nella struttura o con

i nodi della rete delle infrastrutture¹⁰¹. Il tratto che emerge dalle descrizioni dell'autore è quello di un territorio in cui si mischiano costantemente concentrazione e diffusione dove il tratto trasversale è la bassa densità della popolazione insediata e l'ampiezza del territorio rispetto alla realtà della città consolidata.

- L'alto livello di connessione fra punti diversi –e spesso non vicini- del territorio. La connessione fra i punti viaggia attraverso le linee orizzontali delle infrastrutture e quelle immateriali della tecnologia. La nuova gerarchia territoriale è quindi legata non alla posizione “in sé” dei singoli punti nello spazio, ma dalla specifica condizione di accessibilità di ognuno degli elementi del sistema. Ovviamente tutto ciò funziona quando gli abitanti di questo territorio hanno sviluppato una grande attitudine alla mobilità -o una specie di obiquità, come la chiama F. Choay (1994)- per usufruire dei servizi e delle possibilità offerte dal territorio. Secondo quanto affermato da F. Indovina (1990) la città diffusa presuppone un'organizzazione spaziale caratterizzata da connessioni orizzontali. Così come quelle verticali identificavano un territorio gerarchizzato, le connessioni orizzontali identificano un territorio non gerarchizzato.

L'importanza delle infrastrutture e del livello di accessibilità nel territorio della città diffusa è portato alla luce anche da G. Dematteis (1998) che afferma che in essa: “la classica idea di posizione geografica –relativa o assoluta- che si riferisce ad uno spazio continuo ed omogeneo viene sostituita dalla posizione relazionale che si riferisce a un altro tipo di spazio virtuale, discontinuo ed eterogeneo. Si tratta di uno spazio dalle caratteristiche variabili in funzione del luogo e della distribuzione delle diverse reti di relazioni economiche, culturali e politiche che si sovrappongono e che attraversano ogni luogo. Questo significa che ogni luogo e ogni soggetto localizzato possono appartenere contemporaneamente a reti diverse, che interagiscono a scale diverse”¹⁰². In realtà anche l'analisi ecologica ha il vantaggio di permettere uno sguardo molto più libero e flessibile ai fenomeni, senza per questo perdere di vista la loro realtà materiale perché il sostrato del paesaggio, che è fisico e biologico, non deve essere per forza omogeneo.

In realtà questa affermazione contiene un'inesattezza e nel suo articolo F. Indovina si premura di spiegare che nella città diffusa non manca la gerarchia, semplicemente si tratta di un nuovo ordine spaziale, che non si rispecchia nelle strutture territoriali consolidate per diverse ragioni. La città diffusa non è un ambiente autarchico: pur avendo al suo interno tutti gli elementi di cui necessitano gli abitanti di una città

¹⁰¹ Questa è la ragione per cui, in questa fase, si è scelto di riflettere quasi esclusivamente sul tessuto eterogeneo della città diffusa caratterizzato da densità abitative molto basse mentre, nel prosieguo della ricerca si affronterà gradualmente il tema dell'integrazione di questi tessuti con le preesistenze e, nella seconda parte, del ruolo di quei nodi che agglutinano funzioni e modi d'uso dello spazio di tipo urbano e rappresentano veri e propri fenomeni di centralità urbana alternativa.

¹⁰² Dematteis G. (1998) *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas* in Monclús F.J. (a cura di), (1998) *La ciudad dispersa*. Barcellona, Centre de cultura contemporània de Barcelona pag. 17-32 – trad. M. Paris

per vivere, non funziona come un sistema isolato. In realtà la mobilità e l'apertura ai flussi servono sia all'interno della città diffusa, sia per collegarla ad altre realtà, sia simili ad essa che legate a matrici più tradizionali (nuclei consolidati, aree periferiche moderne, ecc). In questo senso l'alto livello di mobilità non elimina la gerarchia spaziale ma semplicemente la sovrverte, nella misura in cui diventa più complesso il tracciato dei flussi che hanno perso la monodirezionalità che li portava dalla periferia al centro. La città diffusa, poichè priva di queste grosse differenziazioni, struttura le proprie gerarchie su altri elementi. Questi sono legati alla accessibilità specifica dei luoghi al suo interno ed alla presenza di funzioni più o meno in grado di attrarre i flussi di beni e persone. Queste diversa capacità è quella che struttura una certa differenziazione territoriale. Il territorio è segnato da contrasti diluiti rispetto, per esempio, alle profonde differenze fra città e spazio rurale della città pre-industriale. Cionondimeno la città diffusa presenta al suo interno tensioni e dinamiche date dall'interazione fra le sue parti, quest'interazione, in presenza di uno spazio omogeneo o poco strutturato, sarebbe nulla mentre si manifesta nella città diffusa con vivacità. Ciò che interessa mettere in luce ora è il fattore che differenzia la gerarchia di questa nuova forma urbana e quella tipica, per esempio, delle aree metropolitane: la non dipendenza dal centro consolidato.

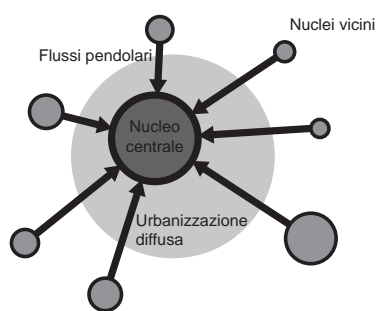
Fig. 1.19:

Area metropolitana VS città diffusa

Nei diagrammi si sintetizza la visione di F. Indovina su questo tipo di spazi: nel primo caso un nucleo centrale importante crea una struttura duale in cui i nuclei vicini dipendono da lui; per questa ragione su di esso convergono i flussi pendolari e gli episodi di urbanizzazione diffusa riguardano solo gli ambiti posti ai suoi bordi. Nel secondo caso si tratta di una realtà policentrica, attraverso cui si distribuiscono i flussi casa-lavoro senza che predomini una gerarchia definita.

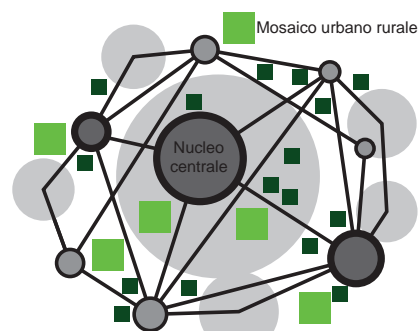
Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

AREA METROPOLITANA



Struttura duale centro-periferia

CITTÀ DIFFUSA



Realtà policentrica

Per essere tale un 'area metropolitana necessita di un nucleo medio o grande che, dopo aver originato fenomeni di urbanizzazione diffusa al suo intorno, inizia ad esercitare un'influenza anche sui nuclei a lui vicini. Questo contribuisce a creare uno schema duale area urbana-centro entro cui i flussi si muovono e verso cui tutto ruota.

Nella città diffusa si supera questo schema duale, attraverso una nuova strutturazione del territorio in viaggi e gerarchie dell'accessibilità: il risultato è una realtà policentrica, con una logica urbana simile a quella delle conurbazioni ma diverso poichè slegato dalla geometria lineare di questi insediamenti.

LA POST-SUBURBIA

Per questa ragione si può dire che la città diffusa corrisponda alla post-suburbia di Kling & al. (1995) o, come descritto da A. Ruby a quel territorio in cui “la vecchia periferia non è più *sub-*, non è più subordinata all'urbs”¹⁰³.

In questi due lavori di ricerca si nota come siano gli ambiti che sono stati definiti nei paragrafi precedenti urbano-rurali quelli che sembrano adattarsi meglio al nuovo pattern urbano e a presentare una vitalità ed una varietà economica e sociale precedentemente esclusiva del centro consolidato.

Questo pattern urbano è una struttura non più organizzata attorno ad un solo centro ma al contrario, ad una rete di nodi distribuita in un ampio reticolo di scala regionale. Grazie a un buon numero di studi che hanno approfondito questo tema (Webber, 1968; Kling & al., 1995; Gottdiener & Kephart, 1995; GUST, 1999) nel caso degli Stati Uniti, si possono mettere in luce alcune caratteristiche che contraddistinguono il territorio della post-suburbia anche in ambiente europeo.

- a) Profilo regionale/territoriale: Si localizza quasi sempre nei pressi di strutture metropolitane più tradizionali. Non è del tutto corretto però individuarlo con il nome del nucleo centrale di riferimento poichè in alcuni casi si configura come fenomeno derivato dall'evoluzione della città consolidata, ma in altri si forma attraverso uno sviluppo indipendente dalle preesistenze.
- b) Profilo policentrico: Nel territorio polinucleare della post-suburbia si verifica, almeno fino a tempi recenti, una contemporanea crescita del numero degli abitanti e dei posti di lavoro disponibili, sia nell'industria che nel settore dei servizi.
- c) Realtà densamente diverse (profilo misto) e mix funzionale: Il territorio è ampiamente occupato da un'urbanizzazione a bassa densità entro cui si trovano sia gli spazi della residenza che quelli del lavoro, mescolati in forme originali e in grado di generare tipologie edificatorie nuove (la casa-laboratorio, l'open-space abitabile, il loft, ecc.) e tipi di insediamento originale (il tecnobubr di R. Fishman, per fare un esempio).
- d) Una rete interattiva: La struttura di questo territorio è complessa e legata alle interazioni fra i nuclei (si tratta di uno spazio in-between, intermedio) e non alle dinamiche di un singolo centro. L'assenza di una struttura centripeta nelle aree di nuova urbanizzazione rende questi territori simili a una confederazione (GUST, 1999). Questa struttura reticolare “non deve essere confusa con le strutture centralizzate dei corridoi metropolitani che

103 Ruby A. (2002) *Transgressing Urbanism* in Brouwer J. et al. (a cura di), (2002) *TransUrbanism* Rotterdam, V2 Publishing/Nai Publishers pag. 16-31 - trad. M. Paris

sono comparse nell'ultima stagione della suburbanizzazione. La morfologia della post-suburbia, che va osservata da un punto di vista piú ampio, a scala regionale, ha piú caratteri in comune con l'idea di megalopoli cosí come introdotta dal geografo francese J. Gottmann¹⁰⁴.

Se si lascia sullo sfondo lo studio generale sulla post-suburbia e se ne approfondiscono solo gli aspetti gerarchici si possono notare diversi punti in comune con l'analisi di F. Indovina per quanto riguarda la città diffusa.

Ciò che interessa dimostrare all'autore italiano è che la nuova struttura del territorio è influenzata dal cambio di strategia localizzativa delle funzioni tradizionali (l'industria, ecc.) e dall'incapacità di queste ultime di creare una gerarchia strutturante del territorio. In realtà tanto nello studio sulla post-suburbia che sulla città diffusa il fattore che ne determina la morfologia sembra essere quello delle infrastrutture: la struttura complessa del mosaico territoriale è legata al ruolo strutturante della rete, dei nodi delle aree e degli insediamenti lineari. Come ha osservato J.C. Teaford (1993) il progetto che ha definito la forma e lo sviluppo delle formazioni metropolitane negli Stati Uniti del XX sec. è quello della viabilità di grande scorrimento (autostrade, superstrade, ecc.). Tutto ciò è stato possibile poichè queste strade hanno cambiato la scala di riferimento dell'urbano, poichè grazie a queste i fenomeni locali si sono vincolati ai flussi e alle dinamiche che interessavano un territorio di scala regionale e macro-regionale. Questo cambio di scala ha influito fortemente sulla gerarchizzazione del territorio. Riassumendo in poche parole il pensiero dell'americano la post-suburbia non è un ambiente anarchico in cui non esiste una gerarchia o dove si è semplicemente eliminata quella esistente. Al contrario esiste una struttura di riferimento, che però è diversa sia nella scala, sia per gli elementi che la decretano.

Allo stesso tempo F. Indovina ha affermato:

“La città diffusa, secondo ciò che si è spiegato, non sfugge al processo di gerarchizzazione spaziale: nel suo insieme (né piú né meno come ogni altra città) ed indipendentemente dalle suddivisioni amministrative, si colloca in un sistema di gerarchie spaziali di ordine superiore. Allo stesso tempo al suo interno, anche se in modo meno marcato rispetto alla città concentrata, proprio per via della sua origine, presenta un'articolazione gerarchica di tipo urbano, attenuata dall'alta mobilità ed accessibilità”¹⁰⁵.

Secondo F. Indovina la gerarchizzazione della città diffusa è di due tipi, uno “esterno” –potrebbe essere definito anche “regionale”, di ordine superiore e di scala vasta, per cui questa entità è riconoscibile a livello territoriale, e si configura come un ulteriore oggetto –o ambiente

104 GUST - Ghent Urban Studies Team (1999) The urban condition: Space, community, and self in the contemporary metropolis. Rotterdam, 010 Publishers.pag. 30 – trad. M. Paris

105 Indovina F. (a cura di), (1990) La città diffusa. Venezia, DAEST pag. 19-43

insediativo- con cui un'analisi territoriale deve confrontarsi e deve considerare così come tiene conto delle città preesistenti e di tutti gli altri elementi che marcano il territorio. Un secondo tipo di gerarchia da considerare è quella "interna" –"locale-, mediata dalla mobilità e dalla accessibilità che rende questa struttura territoriale un sistema complesso e variato in cui funzioni ed usi si giustappongono ma, non sempre, interagiscono.

CRITICHE ALLA CITTÀ DIFFUSA COME CONCETTO INTERPRETATIVO

In questo paragrafo si è approfondito il concetto di città diffusa così come sviluppato da F. Indovina e si è cercato di presentare i caratteri del territorio che attraverso di esso si cerca di descrivere. Nonostante l'indubbia forza che l'immagine abbia "in sè", il concetto di città diffusa è utile solo in parte a spiegare la natura e la struttura del territorio contemporaneo. Le principali critiche che si possono muovere a questa idea sono almeno quattro:

- Dal punto di vista terminologico la "città diffusa" rappresenta, per certi aspetti, una coppia di termini oggi poco funzionali alla descrizione del territorio. Quando si fa accenno all'idea di "città" si tende, in qualche modo, a ritornare sulla opposizione fra spazio urbano e rurale che ha contraddistinto la città antica e pre-industriale ma che, ad oggi, è gradualmente venuta meno. Anche l'idea di "diffusione" serve a mettere in evidenza un cambio di assetto, quel superamento della struttura duale centro-periferia che è stata sostituita da un nuovo pattern urbano. In questo modo sembra che l'unione dei due concetti che formano la "città diffusa" serva più a descrivere un ambiente che si differenzia dalla città classica e da quella moderna, più che proporre una chiave interpretativa per la realtà urbana attuale. Descrizioni come quella proposta da R. Mastromarini (2010) che cita F. Indovina e definisce la città diffusa un territorio ampio, a sviluppo estensivo ... e a funzionalità urbana, con effetti di progressiva reticolarizzazione dello spazio e destrutturazione delle vecchie gerarchie territoriali. Dentro questo paesaggio coesistono elementi diversi di un "insieme altamente complesso e differenziato di modalità di vita e pratiche d'uso del territorio"¹⁰⁶. La sola definizione di "città diffusa" sembra voler ridurre la fenomenologia a una semplice riproposizione, in chiave territoriale, dei processi e delle dinamiche già presenti nella città consolidata mentre, al contrario, ci si trova di fronte a un insieme in cui abitudini ed elementi consolidati sono affiancati da nuove forme di vivere e strutturare lo spazio urbano. Questa eterogeneità

¹⁰⁶ Mastromarini R. (2010) Dalla città diffusa ai territori della dispersione. Trasformazioni urbane e legami sociali in una lettura teorica di sintesi in Atti della II Conferenza Annuale della Sezione Sociologia del Territorio dal titolo "Città-campagna: la sociologia di fronte alle trasformazioni del territorio". Alessandria, 25-26 febbraio 2010. Disponibile in <http://www.sociologiadelterritorio.it/ricerca.php>

si manifesta sia dal punto di vista delle forme materiali che assume l'edificato e lo spazio, sia da quello sociale. Un'analisi urbanistica che pretenda di essere diversa (cioè più completa e legata al luogo) da quella funzionalista ma che renda uniforme la varietà presente nella nuova struttura urbana ,incapsulando tutta la realtà dentro la definizione-contenitore di città diffusa, corre il rischio di non essere un reale avanzamento interpretativo ma solo una suggestiva trovata descrittiva. In questo modo, pur attraverso un approccio diverso, si dimentica il ruolo decisivo del locale e l'influenza che i singoli luoghi hanno sulle trasformazioni puntuali e le dinamiche urbane. Come afferma A. Magnaghi: ““Il territorio, piegato a questo dominio, diviene mero supporto inanimato di funzioni la cui logica insediativa prescinde dai luoghi e dalle loro individualità e li riduce all'astrazione geometrica della superficie euclidea [...] La conurbazione metropolitana deposita le sue funzioni, decentrate o diffuse, come meteoriti che seppelliscono a caso ciò che sta sotto: il territorio dei luoghi, della comunità insediata, della toponomastica, del *genius loci*, della cultura e della lingua locale, degli stili di vita, dei modelli socio-culturali”¹⁰⁷. Si tratta di una posizione semplicistica, legata in qualche modo a una visione ecologista che critica senza proporre una reale alternativa; detto questo è necessario considerare questa posizione poichè si rivela tristemente vera in alcuni casi.

- La seconda critica che si può muovere al concetto di città diffusa riguarda la mancata sensibilità di questa definizione verso la frammentata realtà spaziale che cerca di descrivere. Come ha cercato di mettere in luce O. Nel-lo (1998) nella città diffusa non si cancellano le barriere della presente in quella precedente (i limiti amministrativi, i confini, ecc.) ma si producono in forma diversa. Il risultato è una discontinuità spaziale e funzionale che si manifesta come causa e, allo stesso tempo, come effetto delle divisioni economiche e sociali del territorio, ma anche della sua materialità e dei suoi condizionanti. Tutto ciò si manifesta nella sovrapposizione di confini e limiti preesistenti (suddivisioni amministrative, limiti imposti dalla pianificazione e legati alla scala di gestione e progetto del territorio) e nuove suddivisioni legate alle necessità ed alle esigenze contemporanee sia provenienti “dall'alto” (associazioni di scopo, legate alla promozione o alla gestione di spazi o risorse che superano o mescolano le scale amministrative consolidate) sia “dal basso” (processi e dinamiche che interessano ampi brani di territorio (es. influenza di corridoi territoriali, modi di fare o di vivere lo spazio, pratiche degli abitanti, ecc.). Tutti questi diversi limiti, nella loro variegata ed eterogenea natura, convivono ed interagiscono. Il risultato è la creazione

107 Magnaghi A. (2000) Il progetto locale. Torino, Bollati Boringhieri pag. 22

di un circolo attraverso cui da un lato vi è un'influenza diretta sulla morfologia dello spazio, dall'altro sulle scelte localizzative degli abitanti che, in ultima analisi, generano le trasformazioni morfologiche. Secondo O. Nel-lo tutto ciò è parte di un processo attraverso cui il territorio tende alla differenziazione e alla polarizzazione sociale, così che la discontinuità spaziale si traduce, sempre più spesso, in una frammentazione legata ai livelli di reddito, di mobilità, di possibilità. La città diffusa in questo senso non rappresenta una idea risolutiva ma la riproposizione di una serie di problemi già presenti nella città consolidata a una scala diversa.

- Sulla scorta di quanto affermato, la terza critica alla città diffusa come concetto interpretativo della realtà urbana contemporanea è legata alla possibile confusione per ciò che riguarda la dotazione di servizi di questo spazio urbano. Si è già ricordato come la città diffusa sia uno spazio urbano a bassa o bassissima densità, entro cui si possono trovare frammenti ad alta densità ma anche ampi spazi liberi insularizzati o parte di sistemi di area vasta (ad esempio parchi e aree agricole intercluse o corridoi ecologici territoriali). Dotare di servizi e funzioni tale territorio richiede (ed ha richiesto) un ingente sforzo economico per gli investimenti necessari da parte degli enti pubblici (a tutte le scale) per la realizzazione ed il mantenimento delle infrastrutture che rendono raggiungibili i contenitori di servizi disseminati nello spazio. Il problema è proprio legato a questo aspetto che, vista l'impossibilità di garantire un uniforme livello di servizio a tutto il territorio, si è scelto (o almeno si è cercato) di dotare tutto il territorio di un simile livello di accesso ai servizi, incrementando così il legame tra la città diffusa e la mobilità privata. Tutto ciò ha influenze dirette anche sulla qualità della vita degli abitanti costretti a muoversi in auto per raggiungere beni e servizi necessari. Come afferma F. Indovina: "la popolazione della città diffusa è fortemente penalizzata in termini di accessibilità fisica rispetto a quella della città tradizionale. Ciononostante le differenze fra queste due forme di città si riducono in funzione di una maggior propensione al movimento (nulla è sotto casa) e di una maggior accessibilità in termini di tempo. Si tratta di due fenomeni che annullano l'assenza di densità ed intensità dello spazio" 108. In realtà la differenza continua ad esistere accentuata anche dai crescenti costi di trasporto (economici, energetici, ambientali, ecc.) che influiscono sia sulla possibilità di raggiungere i servizi ed i beni desiderati dagli abitanti della città diffusa così come sul loro costo finale. Gli effetti di questo modo di costruire e vivere il territorio si manifestano anche dal punto di vista ambientale: la città diffusa e i suoi omologhi sono grandi consumatori di suolo

108 Indovina F. (a cura di), (1990) La città diffusa. Venezia, DAEST pag. 19-43

ed energia, così come grandi produttori di CO₂ ed altre scorie. La città diffusa in questo senso non rappresenta una soluzione che permette di democratizzare l'accesso alle funzioni urbane ma, al contrario, la elitizzazione di quelle categorie che dispongono di un livello maggiore di mobilità per accedere ai servizi dispersi nel territorio e, allo stesso tempo, la ghettizzazione di quegli ambiti dotati di uno scarso livello di accessibilità.

- Il quarto limite che dimostra il concetto di città diffusa per essere utile all'interpretazione è legato alla interazione dei tre limiti precedentemente individuati, per cui si riduce la varietà della realtà territoriale contemporanea e l'esperienza che gli abitanti possono fare di questa varietà. Così come sottolineato da L. Lippolis: "L'accelerazione del tempo e dello spazio prodotta dalla comunicazione e dallo scambio svuota di senso e identità a città e la vita delle persone al suo interno"¹⁰⁹. La perdita di contatto con il tessuto urbano come insieme e la sostituzione di quest'esperienza con la mobilità fra luoghi diversi elimina la sensazione di varietà e contatto, di interazione e scambio. Per questa ragione B. Secchi ha affermato che: "La banalizzazione è la principale causa dello stato di profonda incertezza nel quale versa oggi lo statuto del suolo urbano; un'incertezza ovviamente esaltata dalla dispersione degli insediamenti nella città diffusa"¹¹⁰. Realmente ciò che manca è un'idea che regga e leghi i diversi luoghi della città diffusa, creati sulla scorta di azioni isolate e cui è mancata coordinazione ed un disegno del sistema, allo stesso tempo in cui si sono sviluppati i suoi elementi. Come afferma R. Koolhaas in una recente intervista:

"Il problema è che l'urbanizzazione in America e in Europa intorno al 1900 si è appiattita, mentre in Asia è iniziata in modo intenso solo negli anni '70. Se guardiamo a tutti i manifesti dell'urbanistica scritti dagli europei, come per esempio Le Corbusier, in fondo si esauriscono nel 1930. In precedenza, in piena fase di urbanizzazione, si pensava a come dovessero essere le città. Quando molte delle nuove città erano in fase di costruzione, abbiamo smesso di pensare. È successo in un periodo di stanca, uno strano stato intermedio. L'idea di sviluppare modelli di urbanizzazione è di per sé molto valida perché, ora, la città si costruisce attraverso una banalità tutta occidentale -il banale grattacielo o il banale condominio, che grazie alla banale facciata continua sono unificati in un modo fin troppo ovvio"¹¹¹.

Quella che è stata chiamata città diffusa, sulla scorta di queste riflessioni, non è sempre tale e spesso ha rappresentato un mero accumulo di materiali urbani. La ragione di questa degenerazione non può essere

109 Lippolis L. (2009) *Viaggio al termine della città: la metropoli e le arti nell'autunno postmoderno. 1972-2001*. Milano, Elèuthera pag. 60 (A0109)

110 Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Editori Laterza pag. 156

111 PricewaterhouseCoopers LLP, (a cura di), (2011) *Intervista a Rem Koolhaas in in Cities of opportunity 2011 (IV ed.)*. New York, The Partnership for New York City ed. pag. 22

scaricata solo sugli operatori che hanno sviluppato i singoli frammenti o sulla mancanza di visione urbanistica da parte di quegli abitanti che hanno dato luogo a processi autonomi di micro trasformazione dei tessuti. La ragione principale è da ricercarsi nell'assenza di un disegno dello spazio pubblico, che possa dare agli abitanti di questi spazi un'esperienza di tipo urbano. La presenza di quest'ultima è condizionante per rendere questi ambiti spazi attraenti e vitali che, d'altra parte, non possono essere altro che ripetizioni ossessive di figure slegate tanto dal luogo come dalla vita di chi le occupa. Tutto ciò è necessario ma, ovviamente, non è affatto semplice. Così come affermato da C. Alexander: "Effettivamente è più facile costruire città che vita urbana"¹¹². Un possibile primo passo verso il raggiungimento di quest'obiettivo è il superamento della banalizzazione presente nel concetto di città infinita e la ricerca di un nuovo paradigma per capire (ancor prima che per progettare) la città contemporanea.

La conclusione di questo ampio excursus sulla città diffusa è critica e, probabilmente, lascia aperti più temi di quelli che risolve. In particolare modo si è cercato di mettere in evidenza la relativa insufficienza del concetto per spiegare la realtà urbana contemporanea poichè essa è molto più sfaccettata di quanto una semplice definizione possa lasciar intendere. Ciò che è importante mettere in luce è che la città diffusa non sostituisce la città tradizionale ma, in alcuni casi, è un nuovo tipo di realtà urbana che convive nello spazio precedente. In questo ambiente si è verificata l'attrazione di alcune funzioni mature (residenza, industria, ecc.) e, più recentemente, alcune attività innovative. In realtà il processo è stato così repentino e variegato che non è ancora stato codificato l'insieme delle logiche e delle scelte localizzative che hanno generato la città diffusa come sistema. In realtà è molto difficile poter dire qualcosa di interessante e non banale solo attraverso lo studio della città diffusa in sé, senza considerare gli aspetti legati alle diverse situazioni locali (il luogo) ed il sistema di relazioni che vincolano l'ambiente della città diffusa con quello della città consolidata. Non si tratta di un ruolo competitivo –almeno non in modo esclusivamente competitivo- ma nemmeno di un'integrazione compiuta. Più probabilmente si tratta di una difficile tensione fra ambienti spazialmente prossimi ma differenti che, sempre più spesso, si trovano a doversi confrontare. Come ha affermato B. Secchi:

"La dispersione e frammentazione, la formazione di ciò che oramai in tutta Europa viene indicato con i termini di città diffusa sono una parziale risposta dei porcospini di Schopenhauer a questi aspetti della città contemporanea e rappresentano probabilmente la ricerca di una giusta distanza entro un nuovo sistema di compatibilità e incompatibilità fisiche, sociali e simboliche"¹¹³.

112 Alexander C. (1965) Una città non è un albero in Alexander C., Los S. (1967) Note sulla sintesi della forma. Milano, Il saggiatore pag. 194-230

113 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 177

Tutti questi sono sistemi insediativi o sistemi di habitat diversi che con la loro coesistenza manifestano il fatto che si è superata la dicotomia fra rurale ed urbano e si è creata una nuova matrice composta da livelli intermedi di questa relazione che coesistono (Capel, 1975). Questo è possibile poiché in un territorio in cui si producono fatti senza soluzione di continuità è la gente che, con le sue pratiche ed i suoi comportamenti, crea dentro se stessa, lo spazio urbano con la propria metamorfosi, scegliendo ed unendo luoghi (Ito, 2000). Si tratta, in sintesi, di affrontare l'interazione che l'urbano contemporaneo genera a scala territoriale, la parziale unione fra città e spazio rurale, l'evoluzione possibile degli spazi suburbani.

Oltre tutto ciò, già nel 1998 B. Secchi si chiedeva: "è difficile affermare con precisione quale sarà l'importanza e il futuro della parte di città che adesso viene chiamata in tutta Europa *"città diffusa"*. Senza dubbio a causa delle attuali previsioni che riguardano la popolazione migrante, è impossibile che si possa trasformare, attraverso progressive densificazioni in una città compatta. Allo stesso tempo è parimenti improbabile che possa essere emarginata, attraverso una politica di riqualificazione, gentrificazione e sviluppo di una politica di riqualificazione dei centri urbani in una immensa periferia produttiva"¹¹⁴. Una volta accettato il ruolo della città diffusa come spazio alternativo ma integrato alla città tradizionale lo si può individuare come l'ambito in cui si ricostruisce una nuova relazione, che si sostituisce all'antica opposizione, fra città e spazio agricolo.

¹¹⁴ Secchi B. (1998) Città moderna, città contemporanea e loro futuri in AA.VV. (1999) I futuri della città. Tesi a confronto. Milano, Franco Angeli pag. 41-70





2. L'urbano contemporaneo e la metropolizzazione del territorio

Il territorio post-metropolitano è una geografia di eventi, una messa in pratica di connessioni, che attraversano paesaggi ibridi

(Cacciari, 2004; 50)

We have been the most prodigal of people with land, and for years we wasted it with impunity ... no matter how much we fouled it, there was always more over the next hill, or so it seemed

(Whyte, 1968; 32)

Il presente lavoro di ricerca si è strutturato fin dalle sue prime mosse come un'indagine, curiosa e diversa, sui processi di trasformazione della città. Come si è visto nel capitolo precedente il termine città ha assunto il ruolo di campo semantico allargato, che comprende –soprattutto in Europa- diverse accezioni e situazioni eterogenee. Insieme a queste, il vero e proprio processo di cambiamento, ha introdotto una varietà ancor maggiore; infatti ha interessato, tanto nella città consolidata come negli ambiti nati dalla sua espansione/trasformazione nel periodo pre e post rivoluzione industriale, quelli disegnati dal movimento moderno e quelli, con origine diversa e spesso meno intenzionale, venutesi a creare attraverso quella che è stata chiamata "l'esplosione della città". Un particolare approfondimento è stato dedicato al cambiamento dello spazio posto fuori dal perimetro delle città tradizionali e che oggi rappresenta uno degli ambiti più dinamici e complessi. In esso si è sottolineato come convivano sia processi di trasformazione consolidati (insediamenti con chiari riferimenti al suburb anglosassone, fenomeni legati al processo di peri-urbanizzazione nelle sue varie accezioni,

ecc.) sia quelli legati alla formazione di tipologie di insediamento urbano completamente originali quali la città diffusa e la post-suburbia, ecc.).

Il risultato dell'insieme di queste dinamiche è la progressiva trasformazione del territorio che, da spazio rurale come sfondo per la apparizione delle città come entità isolate e definite è passato ad essere qualcosa di diverso, che è stato definito "uno spazio urbano-rurale complesso". In funzione di questa grande trasformazione si deve adeguare anche la capacità degli urbanisti di leggere ed interpretare il territorio. Il primo passo della trasformazione è la sostituzione del modello interpretativo duale città-campagna (attraverso cui i vari aggregati urbani potevano essere analizzati) con altre forme di lettura ed interpretazione del territorio. Alcuni di questi sono stati già accennati in questo lavoro però, come già espresso, si tratta nella maggior parte dei casi, di descrizioni (e non interpretazioni) frammentarie, sconnesse dall'insieme, utili a studiare alcuni elementi ma non a capire il funzionamento del sistema.

In questo capitolo si approfondirà il concetto dell'"urbano" come idea utile per descrivere e capire questa variegata realtà e come contenitore di figure e dinamiche strettamente connesse con la realtà contemporanea. Nel primo paragrafo si approfondiranno, con il sostegno di alcuni contributi importanti come quelli di H. Lefebvre e F. Choay, i tratti distintivi di questa realtà. L'interesse di questo studio si fonda più che nella descrizione di un'immagine, seppur interessante, ricca e suggestiva, nel tentativo di capire perchè l'idea di urbano è più utile rispetto ad altre modalità di descrizione del territorio contemporaneo. Il secondo paragrafo presenta una riflessione sulle dimensioni e le implicazioni ecologiche e paesaggistiche del fenomeno attraverso cui si è creato un frammentato mosaico territoriale. Dopo aver approfondito gli elementi più caratteristici e innovativi dell'urbano si tornerà a riflettere sul sistema come insieme interagente e multiscalare e il processo di progressiva metropolizzazione del territorio. Lo studio del lavoro di F. Indovina (2007) servirà ad approfondire l'idea dell'urbano come concetto utile a spiegare la nuova gerarchia territoriale contemporanea. Una volta dato conto della realtà dell'urbano come sistema, si passerà ad approfondire alcune figure (Pavia, 2002; Secchi, 1994) che in esso trovano luogo. Questa operazione serve a dimostrare che l'urbano, come campo aperto è una categoria interpretativa ma anche un insieme –un contenitore- entro cui convivono fenomeni urbani consolidati con elementi nuovi. In particolare si presenteranno tre interpretazioni date agli spazi urbani complessi (il technoburb, la edge city, e la metapolis) che oggi sono, allo stesso tempo, alternativi ed integrati ai tessuti urbani della città consolidata e della sua periferia funzionalista. Questi ambiti si sono sviluppati nel territorio della periurbanizzazione e della città diffusa e oggi ne rappresentano una parte integrante. Uno studio sull'urbano non può prescindere dal confronto con essi. Quest'ultima fase del lavoro evidenzierà come per una corretta comprensione

del territorio, ormai trasformatosi, sia necessario attualizzare alcuni concetti consolidati della disciplina per poter interpretare e capire alcuni fenomeni emergenti.

2.A. L'urbano contemporaneo

A. Martín (2004) nella sua introduzione ad una raccolta di ricerche sul tema dell'urbano ricorda come la città sia un laboratorio dove si esercita la capacità di risposta a fattori di natura sociale ed economica. Questi fattori sono soliti portare ad un cambiamento sia delle strutture immateriali della società che della realtà materiale del territorio come risultato della loro "proiezione sul terreno" (Lefebvre, 1976). Secondo l'autore catalano tutte le espressioni ed i prodotti di questo laboratorio divengono potenzialmente parte della città come sistema, in un processo di produzione –e ri-produzione- che affonda le sue radici nella storia della società umana stessa. Diversi autori (Perulli, 2009; Amin & Thrift, 2005; Ramos, 2004) permettono di fissare l'attenzione in questo momento; è la grande varietà ed articolazione di risposte diverse che sono state date a questi fattori che ha avuto il merito di stimolare e suscitare il cambiamento. Questa attenzione è legata alla tendenza sempre più diffusa della società contemporanea a configurarsi come una società urbana e, di conseguenza, dal fatto che la qualità della vita dei suoi abitanti dipende, in larga parte, dalla qualità della vita nelle città, nel senso ampio della parola, che comprende diverse possibilità e varianti. Allo stesso tempo si pone l'attenzione sulla città poiché essa incarna e concentra fattori chiave per la vita della società urbana, come quelli economici, ambientali e sociali. Vengono definiti "artefatti che riuniscono il maggior grado di complessità artificiale presente sul pianeta" o "Masse poco formali di costruzioni accumulate con un livello variabile di coesione e uno spettacolarmente elevato di notorietà e diversità" ed ancora "Prodotti urbani di vari tipi attuano come motori di prim'ordine nell'evoluzione del mondo, coordinati in una relazione gerarchica o beneficiando di una sinergia aleatoria" (Martín, 2004).

Per esempio in questa direzione vanno anche altre ricerche che si propongono di studiare la città nelle sue diverse forme. Ad esempio M. Memoli e C. Rossignolo si propongono di studiare la città come ambito complesso in cui convivono fenomeni diversi:

"a) L' espansione della città a macchia d' olio con fenomeni di conurbazione (continua e progressiva addizione di insediamenti produttivi e residenziali in corno all' edificato o lungo le direttrici viabili) legata alla forte crescita demografica urbana indotta dai fenomeni migratori;

b) La ri-territorializzazione di uno spazio gravitante sulle città via via più vasto, che indebolisce la diversificazione territoriale (i.e. i piccoli

comuni rurali che si trasformano in periferie urbane) in un processo di "metropolizzazione" e strutturazione di un "tutto omogeneo";¹¹⁵

L'interesse della riflessione contemporanea sui "nomi della città" cioè la diversità dei discorsi sull'urbano, è quello di non ancorare l'analisi solo alle dimensioni ed alle forme della città consolidata erede della concezione classica per cui la polis, la città degli edifici (soggetto) si stagliava su di un territorio rurale (sfondo) in modo chiaro e definito. Per questo come la realtà materiale della città è cambiata, così dovrebbe fare anche la capacità di interpretazione degli urbanisti: essi devono affrontare il tema delle nuove manifestazioni nate dall'esplosione della città. Egli ricorda come dentro l'urbanistica si sia già operato uno sforzo nel tentativo di trovare nuovi termini per definire il nuovo stato della situazione.

Tab. 12:

Nuovi termini che definiscono la città

Le definizioni passano dal termine città a un campo semantico molto più aperto e sfumato, in cui si trovano spazio il tema della percezione, quello della complessità e della pluralità, tutti aspetti del problema urbano contemporaneo

** Per una più estesa trattazione del tema si suggerisce la consultazione del libro Claval P. (1984) *Geographie humaine et économique contemporaine*. Parigi, PUF, in particolar modo il capitolo 13.*

Fonte: Elaborazione dell'autore su base Martín A. (2004) *Introducción in Martín A. (a cura di), (2004) Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcellona, Edicions UPC

115 Memoli M., Rossignolo C. (2011) *Economia, società e cambiamento urbano in* Governa F., Memoli F. (2011) *Geografie dell'urbano*. Roma, Carocci Editore pag. 121

Termine	Definizione	Principali contributi al tema*
Fenomeno urbano	Termine usato per indicare la realtà urbana in un modo meno preciso e più adattabile alle varie e variegiate circostanze. Allo stesso tempo questo termine è indefinito poiché ignora la morfologia) e non chiarisce i processi attraverso cui si è formato.	Quaroni, 1968; Lucrezio, 1970; Lefebvre, 1976; Aymonino, 1977; Gómez, 1979; Carreras & al., 1983; Bairoch, 1985; Bobbio, 1988; Méndez, 1990; Dematteis, 1993; Cattedra & Governa, 2011
Prodotto urbano	Il riferimento, più ambiguo del precedente, al termine di "prodotto", serve a sottolineare la trasformazione della città come il risultato di un processo. Per questa ragione è importante considerare anche il percorso che ha portato allo stato attuale delle cose nell'analisi dei risultati. La natura tanto delle trasformazioni come dei risultati è, in questo caso, eterogenea e variegata e il sistema che ne emerge non è quindi legato da leggi e norme univoche, ma assomiglia più a un ingente accumulo di elementi diversi riuniti in uno spazio. Rispetto all'uso più trasversale del termine precedente, va ricordato che questo tipo di definizione è abbastanza comune nelle interpretazioni di tipo marxista e neo-marxista.	Lefebvre, 1968; Castells, 1974; Harvey, 1978 & 2007; De Certeau, 1980; Osmont, 1998 & 2006; Brenner & al. 2002
Agglomerati/ agglomerazioni urbane	Con questa definizione si tende a mettere in luce il carattere di accumulo di materiali edificati e spazi funzionali tipici della città che danno luogo a sistemi complessi. E' interessante notare come questa espressione, probabilmente la più neutra, è quella usata per indicare le città in molti report ufficiali legati alle grandi istituzioni internazionali (EU, UN, ecc.).	Le Guen, 1960; U.N., 1992; Clementi & al., 1996; Moriconi-Ebrard F., 2000; Kunstler, 2001; Portas & al., 2003 & 2011; EU, 2007; Rossignolo, 2011

Nell'analisi di A. Martín a questi si affiancano termini sempre più indefiniti (cose urbane, ecc.); tutto ciò può essere la spia di una doppia dinamica: da un lato si mette in luce la volontà di definire il prodotto della trasformazione della città attraverso un concetto nuovo, che più che all'oggetto "in sé" faccia riferimento ad una realtà complessa, marcata sia dall'eterogeneità degli elementi che dai processi che l'hanno prodotta. Dall'altro si mette in evidenza come manchi nella disciplina urbanistica un concetto –o meglio, una varietà di concetti- capace di contenere la pluralità e la varietà delle manifestazioni della città nate dalla sua esplosione. Questo concetto avrebbe dovuto incarnare "la questione sostanziale cui tende tutto questo universo di riferimenti"¹¹⁶.

Non si tratta di una riflessione originale: A. Martín, come altri autori, giunge alla conclusione che fra tutte le opzioni va recuperata quella usata da H. Lefebvre che definisce tutto ciò col termine di "urbano", che egli aveva a sua volta mutuato dalla geografia. F. Choay (1980), che ha riconosciuto al lavoro di I. Cerdà il ruolo di iniziatore dell'urbanistica come disciplina, come altri autori hanno fissato la loro attenzione ai termini utilizzati da quest'autore, che ritornano nel dibattito contemporaneo. Ad esempio N. Portas & al. (2011) hanno analizzato che I. Cerdà ha usato la parola urbanizzazione –dalla radice latina *urbs*- per definire gli insediamenti umani e le azioni di trasformazione/costruzione di questi insediamenti. Così:

"L'urbano, oltre a tutti i significati culturali e relazionati con le pratiche sociali e gli stili di vita, serve a definire l'edificato e le forme costruite. Gli spazi urbani (quelli che, in teoria, dovrebbero rappresentare il contrario degli spazi rurali,) sono oggi il collante di territori immensi e frammentati"¹¹⁷.

In realtà questo è un termine neutro (senza maschile nè femminile) che sembra nascere in opposizione a ciò che è "rurale" o "industriale" ma, secondo l'autore, questo è un termine che definisce una realtà compatibile e comparabile ad altre realtà, con cui convive nello spazio.

"I geografi hanno trovato un neologismo per definire questa confusione che, anche se brutto, è significativo: l'urbano. In questa ipotesi, l'espansione della città e dell'urbanizzazione farebbe sparire l'urbano (la vita urbana). Francamente questo ci sembra inammissibile. Detto in un altro modo, il superamento dell'opposizione (urbano-rurale, ndr) non può essere pensata come una neutralizzazione reciproca. Nessuna ragione teorica ci permette di postulare la sparizione della centralità quando la società urbana si fonde con la campagna. Al contrario l'opposizione urbanità-ruralità si accentua invece che sparire, mentre si attenua l'opposizione campagna-città. C'è uno spostamento della posizione e del conflitto"¹¹⁸.

116 Martín A. (2004) Introducción in Martín A. (a cura di), (2004) Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcellona, Edicions UPC pag. 8 – trad. M. Paris

117 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2011) Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 21 – trad. M. Paris

118 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 89

Leggendo quest'ultima affermazione si può tornare alle posizioni di R. Williams (1973) che sosteneva che l'idea di "spazio rurale" fosse originata dalla città, per differenza. In un contesto in cui questa differenza è meno netta, sono necessari nuovi termini descrittivi. La forza di questo termine si fonda anche sul fatto che esso si presta a descrivere situazioni –ed ambiti spaziali- che sono sia prodotti che produttori di processi e trasformazioni, senza implicare per forza una relazione di causalità, temporalità o esclusione nella descrizione. Si cercherà di chiarire quest'ultimo aspetto poiché risulta di fondamentale interesse. L'urbano –come concetto- descrive un modo di essere del territorio contemporaneo e, al tempo stesso, non nega l'esistenza di altri modi di essere preesistenti dello spazio e non contraddice la possibilità che questi diversi modi di essere co-esistano in un medesimo ambito. In sintesi la città antica, così come quella funzionalista, il suburb anglosassone ecc. sono tutte manifestazioni dell'urbano e, quest'ultimo, si configura come concetto-contenitore, categoria che comprende –e trae significato- dalla sovrapposizione e dall'interazione di tutte le altre. Secondo A. Martín, che chiama in causa F. Choay (1994), in quest'accezione l'urbano non è un oggetto o un tipo di città diverso ma un campo o un regno –come il regno animale- entro cui convivono speci diverse, frutto di evoluzioni e trascorsi diversi ma non per questo isolati.

Nella prima parte di questo paragrafo si presenterà il quadro entro cui si è formata questa concezione (con riferimenti a L. Reissman, H. Lefebvre e a F. Choay, ma anche ad altri autori) per poi passare alla lettura dei caratteri distintivi di questa nuova categoria e agli effetti che la sua introduzione può avere sul modo di concepire il territorio e la città nella disciplina urbanistica. In particolare si metterà in luce la necessità di utilizzare questo nuovo concetto per poter leggere alcuni elementi del sistema territoriale –alcune figure- che sarebbero passate in secondo piano in un'analisi basata solo sulle categorie disciplinari consolidate.

2.A.1. Dalla riflessione sulla città a quella sull'urbano

Un'opinione comune e diffusa è quella per cui la città è una creazione umana complessa e problematica. Si tratta di un'idea ereditata dalle interpretazioni classiche: dalle analisi antropologiche di V. Gordon Childe (1950) a quelle di L. Strauss (1963), che ha intitolato la sua opera sulla cultura classica "*The city and man*" come a ribadire che la cultura occidentale è strettamente legata con la vita nelle città.

L. Reissman (1972) sostenne che fin dalla prima comparizione degli insediamenti stabili il processo di costruzione ed espansione della città si è sviluppato in base all'evoluzione tecnica e sociale. Solo adeguati ed importanti sviluppi nella conoscenza, nel controllo e nell'utilizzo dei materiali, degli strumenti e della società potevano permettere la costruzioni di aggregati così complessi. Da un punto di vista edilizio

ed urbanistico la costruzione è stata legata all'avanzamento delle scoperte ed alla loro applicazione, mentre dal punto di vista sociale è importante sottolineare come l'evoluzione sia stata legata alla nascita di un sentimento –quello della appartenenza e dell'identificazione con un luogo- attraverso cui gli abitanti si sono dotati in modo volontario e cosciente di un appartao di norme comuni, di un vero e proprio logos (Cacciari, 2004).

L. Reissman non manca di mettere in luce come il risultato della costruzione del fatto urbano (usa questa specifica espressione nel testo originale e non altre più scontate come, per esempio, "la città"), pur rappresentando il raggiungimento di un grande traguardo per l'uomo, sia sempre e comunque un risultato "imperfetto"¹¹⁹. Quest'imperfezione è data tanto dalla presenza, messa in luce da più punti di vista, di una vasta serie di problemi legati alla vita dell'uomo nella città. Questi problemi riguardano sia le condizioni di sopravvivenza (punto di vista tecnico) che della qualità della vita (punto di vista sociale) dell'uomo. Non è possibile sperare, sempre secondo l'autore, nemmeno in una soluzione di questi ultimi poichè allo stesso tempo in cui si mettono in atto delle azioni, da un lato si risolvono alcuni di questi problemi ma, dall'altro, si aprono nuove zone di conflitto. In sintesi la città vive una perenne tensione fra progresso e ferite aperte al suo interno, è sì un grande traguardo per l'uomo ma rimane comunque un traguardo imperfetto. Allo stesso tempo è inutile vagheggiare un'alternativa poichè, sempre secondo l'autore, tutti gli ambienti che non presentano questa condizione di conflitto e tensione sono catalogabili irrimediabilmente come utopie. Proprio questo è uno degli aspetti più interessanti dell'analisi di L. Reissman: egli afferma con chiarezza che, per quanto segnato da ingiustizie e difficoltà, l'habitat dell'uomo è ormai quello di tipo urbano. Da sociologo L. Reissman si pone il problema di fornire una corretta lettura ed interpretazione dei fenomeni correlati alla città poichè da questo aspetto dipende la capacità di comprendere ed organizzare la vita dell'uomo e lo spazio dove essa si svolge. Egli mette in luce come le realtà urbane nelle loro varie manifestazioni, senza legarsi ad un tipo specifico di insediamento, si siano fatte più difficili da leggere ed interpretare col passare del tempo. Questa complessità è data dal fatto che in essa si sono concentrati fattori fisici e sociali che hanno visto aumentare, con l'andar del tempo, la loro densità e la loro intensità e che queste sono influenzate dall'aumento della dimensione, della concentrazione e della varietà di edifici, persone, economie, razionalità, tempi, al loro interno.

Senza voler approfondire maggiormente la visione di L. Reissman, si può ricordare che egli sottolinea come l'imperfezione della città, vista come presenza di problemi al suo interno, non è un limite insormontabile: siccome essi nascono come conseguenze del processo di produzione

¹¹⁹ Reissman L. (1972) El proceso urbano. Las ciudades en las sociedades industriales. Barcellona, Gustavo Gili pag. 8

–e riproduzione- del proprio habitat da parte dell'uomo, essi possono essere evitati. Questa possibilità è raggiungibile solo attraverso una riflessione, diversa e più profonda, che migliori la qualità del risultato e del processo che lo ha creato. Questa possibilità è data, come ipotizzabile, dalla capacità di capire e leggere l'evoluzione e la realtà urbana da parte di coloro che partecipano in ogni fase del processo produttivo dell'urbano e da una migliore e più accurata riflessione su di esso.

Non si pretende certo in questo testo di definire cosa sia la città, o cosa essa rappresenti nella cultura contemporanea. In primo luogo perché si tratta di una realtà così complessa e dinamica che probabilmente questo lavoro sarebbe inutile e semplicistico. In secondo luogo non è l'oggetto di questo lavoro quello di darne una definizione univoca. Una lunga serie di autori si è già impegnata in questo compito, fra i quali si vogliono segnalare due autori recenti che più di altri sembrano aver raggiunto quest'obiettivo. Il primo è il P. Hall, col suo lavoro "*Cities in civilization*" (1998) e il secondo è J. Kotkin con "*The city: a global history*" del 2005.

Purtroppo i tecnici, dopo i grandi cambiamenti descritti in parte nel capitolo precedente, sembrano aver perso la loro capacità di approcciare questo tema. Una delle opinioni più diffuse sembra essere quella che così come è cambiata la realtà materiale oggetto di studio, così dovrebbero cambiare i nostri approcci al tema. Se la città è esplosa, si è diffusa sul territorio ed ha sostituito la tradizionale differenza fra città e campagna con un unico e frammentato "urbano" i tecnici devono studiare questa nuova realtà e non dedicarsi a negarla. Non si può, come dicono N. Portas e il suo gruppo di ricerca, rifiutare questa realtà e ignorarla:

"Esistono differenze profonde nel cambiamento che ha portato dalla città, densa, compatta, fisicamente continua e limitata, riconoscibile per la sua morfologia ed i suoi tracciati all'urbano che è centrifugo, discontinuo, espanso, frammentario caotico e questo è coinciso spesso con uno squalificante rifiuto di questo modello (da parte di chi studia questi temi, ndr). Il semplice rifiuto di ciò che è disperso fra i nuclei, il definirlo come qualcosa di incontrollabile, parassita ed illeggibile, costituisce una barriera epistemologica per la sua comprensione"¹²⁰.

Alcuni anni prima anche F. Choay aveva già messo in luce che è necessaria la riflessione sull'urbano: "Non è arrivato il momento di ammettere, senza sentimentalismi, la sparizione della città tradizionale e di chiedersi da cosa è stata sostituita, così come quale sia la natura dell'urbanizzazione e quella della non-città che sembra essere diventata il destino ultimo delle società occidentali avanzate? ... La persistenza dell'immagine della città che annulla quella dell'urbano risponde ad un

120 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 43 – trad. M. Paris

meccanismo di difesa: si nega una realtà che risulta troppo difficile o troppo sgradevole affrontare¹²¹.

Qualche paragrafo più avanti, nella stessa opera, l'autrice francese ha anche fornito una definizione molto interessante e compiuta del tema.

“La dinamica delle reti di servizio tende a sostituire l'estetica dei luoghi edificati nel condizionare la mentalità ed i comportamenti urbani. Un sistema di riferimento fisico e mentale, costruito da reti materiali ed immateriali, da oggetti tecnici e dalla cui manipolazione scaturisce un repertorio variegato di immagini ed informazioni, risuona nel circuito che racchiude le molteplici relazioni che legano le società con lo spazio, il tempo e gli individui. Questo sistema operativo, valido e attuabile in ogni luogo, sia esso in città come in campagna, nei paesi come nel suburb, può essere chiamato l'Urbano (in maiuscolo nel testo originale, nda.)”¹²².

Conoscere e capire l'urbano così come descritto da F. Choay è un lavoro necessario anche per L. Castello (2010) secondo cui solo attraverso questo termine si possono spiegare in modo soddisfacente le realtà in cui l'uomo ha scelto come habitat, come luogo di vita. Egli conosce l'opera della francese e riconosce che, nelle sue analisi, si sottolinea la scomparsa della città che, diluita e frammentata, si è trasformata in un fluido urbano indeterminato. La città contemporanea per questo non è un'ulteriore trasformazione –uno strato che si aggiunge- della città moderna, ma qualcosa di più permeante e indefinito, che modifica radicalmente anche le forme ed i fenomeni già conosciuti. Naturalmente questo concetto non nasce solo attraverso il contributo della francese, ma è il frutto di un'evoluzione di riflessioni e approcci diversi e variegati. Ad esempio un'altra lettura che riconosce l'importanza del campo di studio proposto da F. Choay è quella di N. Portas (2004) che riconosce la fine della città funzionalista, canonica e modellica, divenuta parte di un territorio cangiante. Questo territorio è policentrico, comprende più nuclei, coi quali si integrano ambiti omogenei frutto dell'urbanizzazione più o meno dispersa. Come sostenuto nella prima parte di questa ricerca, è necessario usare un nuovo termine per descrivere questa realtà trasformata, e anche secondo l'autore portoghese il più adatto è quello di “urbano”. Si marca così il passaggio dalla città ad un altro tipo di habitat profondamente diverso in cui si è persa la secolare corrispondenza fra la successione degli archetipi insediativi e le forme della città tradizionale.

Prima di cercare di definire cosa si intende per urbano e i caratteri di questo concetto, allo stesso tempo efficace ed aperto per descrivere la complessità del territorio contemporaneo, sembra utile approfondire l'origine del termine e come è arrivato fino ad oggi. Fra i precursori di

121 Choay F. (1994) Le regne de l'urbain et la mort de la ville in AA.VV. (1994) La Ville. Art et architecture en Europe. 1870-1993. Parigi, Editions du Centre Pompidou pag. 23-35 – trad. M. Paris

122 Choay F. (1994) op.cit. -trad. M. Paris

tutte le riflessioni, il primo autore che, con interesse e passione si è dedicato a questo studio è stato H. Lefebvre¹²³.

LA CONCEZIONE DI URBANO PER H. LEFEBVRE

L'interesse per l'urbano di H. Lefebvre nasce, secondo molti autori (fra cui A. Merrifield, 2006; J.P. Garnier, 1994 e S. Plant, 1992) dall'incontro con G. Debord ed i situazionisti. Fino ad allora l'interesse rivolto dal sociologo allo spazio rurale è orientato dal romanticismo di alcune proposte di tipo utopico, che vagheggiavano il ritorno alla natura e alla vita quotidiana (Bernié-Boissard, 1994; Jedlowski, 1979). L'influenza assorbita dall'avanguardia francese portò H. Lefebvre a superare questo atteggiamento e ad abbracciare l'approccio situazionista, attraverso il quale capì che l'urbanizzazione (la vita dell'uomo nella città –intesa in senso ampio-) della società era un processo irreversibile. Da quel momento l'urbano, per l'autore francese, si materializzò nella sua contrapposizione all'agreste ed al rurale come spazio delle nuove utopie, delle nuove critiche e della nuova quotidianità. Come ci si può immaginare questo percorso non fu lineare e si configura, agli occhi dei critici, come un processo di lenta accettazione/comprendimento che attraversa buona parte dell'opera di H. Lefebvre. L'analisi di questo processo, senza avere la pretesa di compiere una esegesi profonda dell'opera dell'autore, si può dividere in tre fasi che testimoniano altrettanti momenti chiave della relazione fra H. Lefebvre e l'urbano.

La prima fase coincide con il periodo passato da H. Lefebvre a Mourenx e si materializza nei saggi del libro "Introduction à la modernité" del 1962 e nel saggio "Pyrénées" del 1965. Questa cittadina era una new town nata sul modello della ville radieuse di Le Corbusier più che su quello della città giardino di E. Howard.

"Il progetto, nel suo insieme, ha una certa attrattiva: le linee orizzontali e verticali delle torri che si alternano e ... le stecche residenziali sembrano essere state ben progettate e ben costruite anche se sappiamo che sono costate poco. Essi offrono agli abitanti bagni e docce, stierie, alloggi ben illuminati dove potersi sedere e godersi la propria radio e televisione, contemplando il mondo immersi nel comfort della propria casa"¹²⁴.

In realtà l'impressione che riceve del complesso l'autore contrasta con la descrizione fornita. H. Lefebvre si spaventa davanti al modo di vivere

123 Per presentare il contributo dell'autore francese a questo dibattito si può partire da alcuni saggi critici che chiariscono l'evoluzione del pensiero e permettono di muoversi fra le sue opere. In primo luogo si consiglia la lettura di A. Merrifield (2006) e delle sue posizioni, chiare e molto ben documentate. Insieme a queste si consiglia di prendere visione delle opere di M. Gunder (2005), S. Elden (2004) M. Purcell (2003 e 2002), R. Hess (1988) e P. Jedlowski (1979). Inoltre è interessante la visione dei due numeri monografici dedicati all'autore da parte di due riviste. La prima è *Espaces et sociétés*, n. 76 (1994), intitolato "*Actualités de Henri Lefebvre*", nel quale compaiono alcuni articoli interessanti come quello di J.P. Garnier (1994), C. Bernié-Boissard (1994) e P. Pellegrino & J. Neves (1994). La seconda è *Urban*, n. 2 (2011), intitolato "*Espectros de Lefebvre*", dove sono contenuti gli articoli di C. Ghorra-Gobin (2011), L. Costes (2011) e L. Stanek & C. Schmid (2011).

124 Lefebvre H. (1962) *Introduction à la modernité: Préludes*. Parigi: Éditions de Minuit pag. 118 – trad. M. Paris



Fig. 2.01:

Ville nouvelle di Mourenx (F)

Nell'immagine compaiono alcuni degli edifici realizzati nel progetto "Lacq-Mourenx" che visitò H. Lefebvre e che gli furono da ispirazione nella stesura del saggio "Les nouveaux ensembles urbains". Si tratta di un'architettura sobria, ispirata ai principi del movimento moderno e abbastanza comune nelle realizzazioni dei grandes ensembles francesi

Fonte: Google Streetview (2013)

degli abitanti, schiacciati e compressi dentro queste macchine per l'abitare (1962). In realtà non è il luogo "in sè" a spaventare l'autore, ma la logica funzionalista, materializzatasi nello zoning che lo ha prodotto. Una logica che fa a pezzi lo spazio, semplifica la vita quotidiana, separa le persone e appiattisce le esperienze (Merrifield, 2006). In realtà quello di H. Lefebvre è un chiaro e inequivocabile rifiuto di questo modo di vivere e, per questa ragione, egli propone di cambiare il modo di costruire la città e di recuperare la delicata –ma reale- unità fra spazio costruito e libero, tra città e campagna tipico della polis classica. In quel momento storico, egli ricorda, si raggiunse una perfetta simbiosi fra le due componenti della relazione e la vita quotidiana, vissuta in un luogo simile, era ricca e diversa. Al contrario nella città funzionalista la quotidianità è sfatta, smembrata e dispersa (Merrifield, 2006) tanto che le infrastrutture fisiche si moltiplicano nella speranza che insieme ai vari frammenti dello spazio si possa recuperare l'unità di una società caratterizzata dalle divisioni e dalle compartimentazioni. Il paradosso che si produce è che nel territorio dove alberga l'incessante traffico sempre uguale a sè stesso lo spazio dell'uomo diviene una discarica (Lefebvre, 1962). In realtà per l'autore –in questa fase- la città funzionalista è uno spazio arido, vuoto, inadatto ad accogliere la vita dell'uomo.

"Il mondo di Mourenx –il mondo dei grattacieli della new town e degli edifici bassi del suburb- è ordinato, chiuso e limitato. Si tratta di un mondo in cui non c'è più niente da fare e nessuno con cui parlare, privo di storie d'amore nate agli angoli delle vie. Ciò che esiste è semplicemente lì"¹²⁵.

H. Lefebvre mette a confronto l'ambiente venutosi a creare a Mourenx e quello di Navarrenx una cittadina medioevale a pochi chilometri dove ogni pietra nasconde una struttura segreta. Egli, come già detto, non ammira la storia per il suo fascino "in sè" ma per la sua unità in cui lo

¹²⁵ Merrifield A. (2006) Henri Lefebvre: A critical introduction. New York, Routledge pag. 63 – trad. M. Paris

spazio articola le funzioni e queste si distribuiscono nello spazio senza cesure, con continuità. L'immagine più efficace di questa nostalgia utopica dell'autore è dato dal parallelo che egli costruisce fra la città medioevale e la conchiglia: in entrambi i casi gli abitanti e l'ambiente funzionano come un tutt'uno (Bernié-Boissard, 1994).

La seconda fase in cui si può suddividere l'avvicinamento di H. Lefebvre al concetto di urbano inizia circa un decennio dopo durante l'elaborazione del libro "il diritto alla città" (1976). In questo periodo prende corpo un certo interesse dell'autore per l'analisi del "doppio processo"¹²⁶ che lega l'industrializzazione e l'urbanizzazione della società a lui contemporanea. Sulla scorta di una profonda fede nei principi marxisti che guidano la sua analisi, egli legge questi fattori come due facce della stessa medaglia: la città è divenuta lo spazio di produzione ed accumulo del capitale. In realtà per H. Lefebvre in questa fase, la città –o meglio l'urbanistica, come disciplina che crea, costruisce e partecipa al processo di realizzazione della città e dell'urbano- è una questione politica ed ideologica (Gunder, 2005).

"La questione urbana è orchestrata dallo stato e per questo motivo è diventata, essa stessa, una questione politica. Le questioni di classe sono ora chiaramente questioni urbane e vanno affrontate in un discorso che le lega alla territorialità"¹²⁷.

Un'analisi della visione politica e sociale dell'opera di H. Lefebvre non può essere condotta in questa sede poichè significherebbe banalizzare un contributo che merita un'analisi estesa ed esigente, che non può essere ridotta a queste poche considerazioni. Ciò che si può mettere in luce, è che nella sua critica H. Lefebvre, anche quando enfatizza le difficili condizioni di vita per l'uomo prodottesi attraverso il doppio processo di urbanizzazione e industrializzazione non mette più in discussione il fatto che l'habitat ormai più abituale per l'uomo sia quello urbano (Costes, 2011).

"Le popolazioni sono ammassate insieme e raggiungono densità preoccupanti. Allo stesso tempo i vecchi nuclei urbani si deteriorano e si frantumano. Le persone fuggono verso periferie residenziali e industriali lontane. Gli uffici sostituiscono le abitazioni nei centri urbani. A volte (negli USA) i centri vengono lasciati ai poveri e si trasformano in veri e propri ghetti di diseredati"¹²⁸.

Questo habitat non è più solo rappresentato dalla città medioevale compatta, ma da tutte le diverse manifestazioni che il fenomeno urbano ha assunto sul territorio (la periferia, il suburb, ecc.).

In realtà, come ha riconosciuto S. Elden (2004), per H. Lefebvre la condizione urbana è qualcosa che associa creazione e stimoli: vivere

126 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag. 70

127 Merrifield A. (2006) Henri Lefebvre: A critical introduction. New York, Routledge pag. 67 – trad. M. Paris

128 Lefebvre H. (1976) op. cit. pag. 71

in una città rappresenta qualcosa di più che trovarvisi, che occupare un luogo. Si tratta di stare in un luogo e viverlo e mentre si realizza tutto ciò, si partecipa al processo produttivo del luogo stesso (in questa fase si evidenzia in modo chiaro la doppia influenza su H. Lefebvre tanto di C. Marx come di M. Heidegger).

Il potere e le suggestioni dell'urbano nascono da quest'opera silenziosa e spesso inconsapevole degli abitanti. In questo modo si genera un valore (il valore d'uso dello spazio) che rimane nel luogo, lo marca, lo rende attrattivo e vivo. Questo punto è posto in grande evidenza all'interno delle opere di questo periodo dell'autore poiché su di esso si basa la critica ai processi urbani che egli vedeva abbattersi sul territorio. L'espulsione della classe operaia dalle città per questioni legate al mercato immobiliare ed al processo di gentrificazione privata i suoi componenti di questo valore spesso da essi generato. Come conseguenza collaterale le classi espulse e localizzate in altri contesti perdevano il senso della città ed il sentimento di partecipazione ad una costruzione collettiva, di pertinenza ad un luogo e di coesione all'interno di un processo condiviso. Questa perdita non riguarda meramente il luogo d'abitazione o la propria casa ma quello che H. Lefebvre chiama il "diritto alla città". Come detto il tema è molto ampio e non si può considerare esaurito attraverso queste brevi considerazioni. Ciò che ancora una volta sembra più utile alla ricerca è vedere come H. Lefebvre si rapporta con l'urbano. Secondo A. Merrifield:

"Dove parla dell'abitare e della città come opera Lefebvre scrive in modo ammirato ed ispirato dell'urbano e mette in luce il potere della città e ciò che essa sembra poter offrire, più come un artista impegnato nel godersi questa sensazione che come un sociologo dedito al suo studio. Il suo obiettivo è sempre quello di arrivare a una più grande e più profonda comprensione della realtà umana e per questo egli tiene insieme il passato, il presente ed il futuro, e pensa la città come un oggetto storico e virtuale allo stesso tempo, una cosa che scompare e torna a manifestarsi. Il suo pensiero si dipana più rapidamente in funzione del fatto che egli pensa in funzione di ciò che la realtà è e non di come dovrebbe essere –cosa che infastidisce, o confonde, i tradizionali studiosi delle scienze sociali-"¹²⁹.

L'interesse di H. Lefebvre non si focalizza più sul ritorno alla città antica ma a come fare perché tutti gli abitanti di un luogo possano prendere parte attiva alla costruzione della città affinché tutti possano avere lo stesso diritto alla città che, più avanti, si traduce in "diritto alla vita urbana"¹³⁰. Questo cambio lessicale sembra essere un semplice problema linguistico a prima vista ma, in realtà, diviene parte integrante del problema: in H. Lefebvre "l'urbano" trascende così tanto i confini della città tradizionale che quest'ultima non ne è più la sede esclusiva

129 Merrifield A. (2006) Henri Lefebvre: A critical introduction. New York, Routledge pag. 69 – trad. M. Paris

130 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag. 158

ma, si è visto, l'urbano assume il senso ampio che comprende tutte le manifestazioni della città nel territorio.

“Il diritto alla città non può essere concepito come il semplice diritto di visitare o di ritornare alle città tradizionale. Può essere formulato solo come diritto alla vita urbana, trasformata e rinnovata. Poco importa che i tessuti urbani oggi racchiudano quelli agricoli e ciò che rimane della vita campestre, se si dà 'all'urbano' la possibilità di essere luogo di incontro, in cui si privilegia il valore d'uso, e nello spazio si vive il tempo come bene supremo che, in quello stesso tessuto, trova la sua base morfologica, la sua realizzazione pratico-sensibile”¹³¹.

Queste sono, in ultima analisi, le ragioni di essere di alcuni dei processi che vengono messi in atto e marcano la diversificazione e la tensione territoriale (Ghorra-Gobin C., 2011; Purcell, 2003). In una fase più matura della riflessione in realtà l'urbano perde questa connotazione materiale, non è più formato da edifici specifici o dalla loro agglomerazione ma dalle pratiche d'uso dello spazio messe in atto dagli abitanti di un territorio che, per traslato, divengono pratiche “urbane”. L'altro ha affermato che in questo caso si deve distinguere la città, come realtà presente, immediata, dato pratico, sensibile, architettonico e, d'altra parte, l'urbano, realtà sociale composta da relazioni da pensare, da costruire o da ricostruire tramite il pensiero (Lefebvre, 1976). L'azione di queste pratiche segna –e cambia- il territorio:

“La realtà urbana, amplificata e rotta allo stesso tempo, perde attraverso questi estremi i tratti che la caratterizzavano nelle epoche precedenti: insieme organico, appartenenza, immagine del potere, spazio misurato e ordinato intorno allo splendore monumentale. Nel movimento stesso della dissoluzione della sua urbanità diffonde i caratteri urbani: la città si trasforma in piano, ordini repressivi, nette demarcazioni, sommari codici di circolazione (con percorsi) e di riferimento. La sua forma si legge come un canovaccio e come un messaggio autoritario. Si manifesta più o meno imperiosamente. D'altro canto questi termini non ne descrivono adeguatamente il processo storico: l'implosione-esplosione, metafora che prendiamo in prestito dalla fisica nucleare, rappresentano l'enorme concentrazione di agenti, attività, ricchezze, merci ed oggetti, strumenti, mezzi, possibilità e conoscenze nella realtà urbana e l'immensa propagazione, la proiezione dei suoi numerosi e dissociati frammenti (periferie, seconde case, città satelliti...)”¹³².

La terza fase del complesso avvicinamento di H. Lefebvre all'urbano è rappresentata dagli anni del riscoscimento a livello internazionale dell'autore, circa alla metà degli anni '80, segnati da una fitta serie di viaggi per il mondo e la presa di coscienza delle realtà urbane in altri continenti. In questi momenti egli, influenzato dai situazionisti e dalla “teoria della deriva”, ripensò alla figura del *flâneur* e ben lungi dal disconoscere questa realtà come quella ormai più adatta all'uomo, spenderà l'ultima parte della sua opera nel suo studio e nella sua descrizione. Egli si impegnerà nella comprensione dei tempi e della struttura della città e

131 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 138

132 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 28

produrrà interessanti riflessioni sul diffondersi dell'urbano nel territorio e sulla sua natura. Fra le altre sembra opportuno citare in questa fase lo studio dell'autore sui ritmi e la temporalità dell'urbano in cui egli mise in luce la presenza di diversi ritmi sovrapposti –legati alle pratiche d'uso dello spazio messe in atto dagli abitanti- che segnano, uniscono e trascendono i luoghi fisici. Per questo egli affermò, per esempio, che “Per tessuto urbano non si intende solo la parte costruita delle città, ma l'insieme delle manifestazioni del predominio della città sulla campagna. Con questa prospettiva le seconde case, un'autostrada o un supermercato localizzato in piena campagna formano parte del tessuto urbano”¹³³.

La fortuna del concetto di urbano nell'accezione di H. Lefebvre è stata alterna all'interno della disciplina sociologica e anche quando è stato esteso ad altre scienze che studiano il territorio non si è trasformato in uno di quei termini “convergenti” come sostenibilità, coesione, competitività che tutti gli autori utilizzano –anche se ognuno a suo modo- e che nessuno contraddice.

L'URBANO COME SPAZIO DELL'ACCUMULO

Una delle ragioni per cui nessuno mette in discussione il riferimento all'urbano è la mancanza di una definizione precisa ed univoca del concetto e di cosa si cerchi di indicare attraverso di esso. Ad esempio due autori -che possono essere considerati quasi agli antipodi dal punto di vista culturale e dell'approccio al tema- affermano di essere interessati entrambi al tema dell'urbano. S. Tarragó (1968) lo riconosce come importante poichè fenomeno complesso, contraddittorio e multitudinario. Mentre L. Pollak (2006) si dichiara interessata alle varie ed incommensurabili dimensioni della realtà urbana. Anche H. Lefebvre (1979) affermò che l'urbano si definisce come luogo in cui si manifestano le differenze, come fosse uno spazio che contiene fenomeni eterogenei, infatti, afferma:

“L'urbano? È un campo attraversato da tensioni complesse: si tratta di un luogo di virtualità, dove il possibile-impossibile si unisce al reale, una presenza-assenza sempre rinnovata, sempre esigente. Si è ciechi poichè in questo campo non si vede la forma dell'urbano, né i vettori che lo attraversano o queste tensioni. Non se ne vedono la logica, il movimento dialettico e si tralasciano le sue esigenze. In lui si possono vedere solo cose, operazioni, oggetti”¹³⁴.

Come sostenuto nelle ipotesi su cui si basa questa ricerca, l'urbano è un “campo” di azioni, di forze, di avvenimenti nel quale una serie di relazioni fra tutti i fattori presenti dà vita a complesse dinamiche spaziali. H. Lefebvre (1979) ha per questo definito l'urbano come il luogo di espressione dei conflitti e delle tensioni. Ma anche come

133 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 10

134 Lefebvre H. (1979) po. cit., pag 54



Fig. 2.02:

Le incursioni di F. Minelli nella "macroregione"

F. Minelli è un artista che da mesi scatta fotografie al paesaggio del nord Italia: i soggetti che più ricorrono nelle sue immagini rappresentano una fitta rete di rotonde, incroci, paesaggi industriali e capannoni, architetture balorde, campi agricoli, tralicci, insegne colorate, enormi parcheggi. La pianura, costituita da opere di architettura spontanea, è slegata da qualsiasi piano o progetto e le strutture che l'attraversano rispondono a un'esigenza funzionale al qui ed ora. Nel suo Blog "Padania Classics" tutto ciò è definito, in modo ironico, come un servizio di consulenza visuale per Amministratori, Geometri e Progettisti (Adattamento da "Il post" del 21 ottobre 2013).

Fonte: Minelli F. - Padania Classic (2013)

il luogo del desiderio, ed in particolare dove il desiderio supera le necessità, si concentra e si fa riconoscibile e dove forse Eros e Logos riescono ad unirsi. Per questo allora studiare il campo dell'urbano significa confrontarsi con un insieme complesso di morfologie, trame e tessuti edificati diversi, tenuti insieme da relazioni e interdipendenze. Perché da un lato alla formazione dell'urbano hanno contribuito le trasformazioni economiche e sociali degli ultimi anni, dall'altro, nell'urbano rimane traccia di tutte le epoche e le preesistenze sono una sua parte integrante. Per questo motivo si è definito l'urbano come lo spazio dell'accumulo di persone, di funzioni e di edifici. ecc. Per questo H. Lefebvre ha affermato:

"l'urbano è una forma pura: il punto d'incontro, il luogo di aggregazione, della simultaneità. Questa forma non ha nessun contenuto specifico ... è l'accumulo di tutti i contenuti, enti naturali, prodotti dell'industria, della tecnica e della ricchezza, frutti della cultura, dei modi di vivere, delle situazioni e delle trasformazioni —o dei conflitti— del vivere quotidiano. Però è qualcosa di più e di diverso dal semplice accumulo. I suoi contenuti: cose, oggetti, persone e situazioni così diversi da escludersi sono tuttavia necessari gli uni agli altri in quanto insieme"¹³⁵.

E più avanti nella stessa opera:

"La sola idea dell'urbano induce a pensare in modo aperto, quasi a sottolineare le differenze e non a eluderle ... l'urbano, a livello formale,

135 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 125-126

trasforma, unisce e concentra ciò che raggruppa. Rende coscientemente diverso ciò che lo era in modo incosciente ... unisce tutto, anche i determinismi, i materiali ed i contenuti eterogenei, l'ordine ed il disordine che lo precedevano. Riunisce i conflitti, le comunicazioni e le forme di comunicazione preesistenti. L'urbano forma e trasforma, de-struttura e ri-struttura i suoi elementi, i suoi messaggi e quei codici che provenivano dal mondo industriale ed agricolo, ma che ha fatto propri¹³⁶.

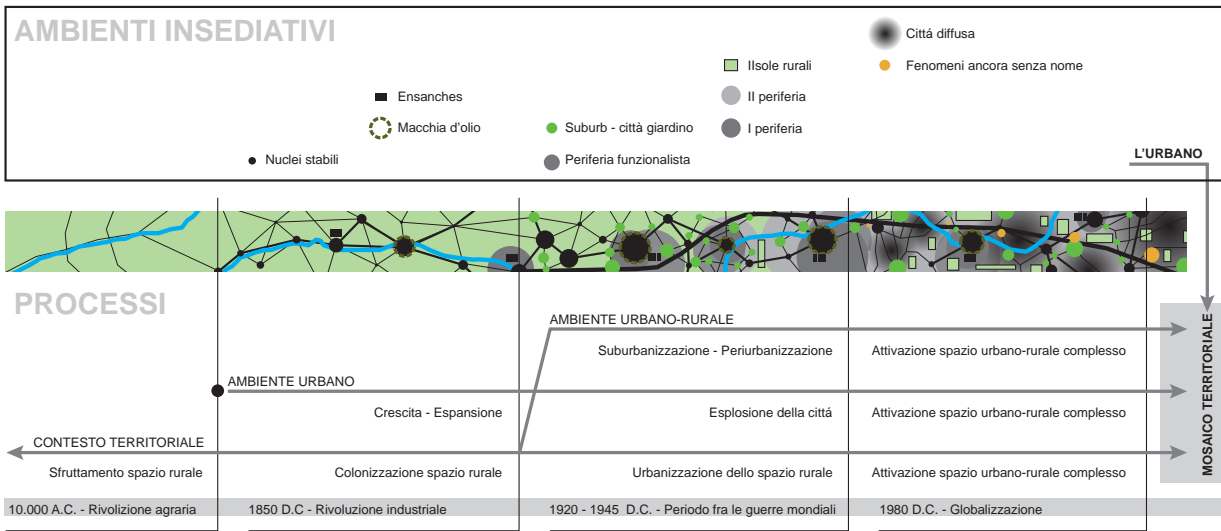
Proprio quest'idea di eterogeneità è importante poichè in essa si trova la reale essenza dell'urbano. Anche N. Portas & al. (2003) hanno sottolineato quest'aspetto e dichiarato il loro interesse per le realtà recenti e piú contrastanti del territorio, risultato delle nuove geografie prodotte dall'esplosione urbana dell'ultimo quarto di secolo. In particolare essi sono attratti verso quei fenomeni che non possono essere spiegati semplicemente attraverso l'evoluzione demografica, semplici operazioni immobiliari o la mancanza di efficacia degli strumenti urbanistici¹³⁷.

Ovviamente il compito di chi si prefigge di studiare l'urbano è quello di comprendere tanto le diverse componenti del sistema come il prodotto dell'unione di queste ultime e di cercare, proprio per questo, di capire cosa e perchè l'urbano sia un sistema che è qualcosa di diverso e di piú dalla semplice somma delle sue parti. Per questo motivo si sostiene che una delle difficoltà da tenere in considerazione, nel compiere quest'operazione, è che quando si parla di urbano ci si riferisce a un campo che, per forma e natura, da un lato è capace di accogliere, ma d'altro canto non ha nessun tipo di armonia. Si tratta di un insieme di elementi separati entro cui si stabiliscono relazioni che contemplano anche il rifiuto, il diniego, la segregazione. L'urbano è un luogo di scontro, di confronto e, in certi casi, di contraddizioni (Lefebvre, 1979). Le relazioni che legano le parti sono assimilabili sia alla dialettica ed al tema del montaggio che all'idea di un ordine trasversale.

L'urbano però è anche un campo su cui si sono occupati numerosi studi e ricerche, e per questo si può dire che è anche uno spazio dove si sono accumulate numerose definizioni. Ma rimane spazio per la ricerca sull'urbano proprio perchè queste definizioni ne hanno fornito buone –a volte ottime– descrizioni ma poche hanno compiuto lo sforzo di andare al di là della fase analitica e mettersi alla ricerca di una spiegazione dei fenomeni presenti e del loro funzionamento. Si tratta di un lavoro difficile ed esigente, ed il gran numero di tentativi proposti è utile a mettere in luce la difficoltà di definizione dell'urbano e la necessità di un suo studio approfondito.

136 Lefebvre H. (1979) op. cit., pag 179

137 I ricercatori portoghesi intendono superare con il loro lavoro la tendenza diffusa a disprezzare ciò che è sconosciuto o di difficile comprensione. In particolare essi non credono all'immagine disordinata e caotica che è stata data al territorio su cui si sono depositati i vari ambienti insediativi descritti nel capitolo precedente. Essi si sentono obbligati a dare maggior spazio ed attenzione a questo ambito rispetto ad altri che sono stati meglio descritti, interpretati e –soprattutto– capiti.



UNA SOMMA ED INTERAZIONE DI AMBIENTI INSEDIATIVI DIVERSI

Per esempio, M. Santangelo ha affermato che l'urbano può essere inteso come "lo spazio dell'insediamento umano caratterizzato da una concentrazione sufficientemente elevata di edifici e di popolazione" e, per questi due motivi, si presenta come uno spazio distinto da quello rurale. Questa visione semplicistica si basa sulla considerazione che i fattori morfologici (e statistici) non tengono conto di aspetti culturali, sociali, economici e politici che contraddistinguono l'urbano e che lo differenziano da ciò che non può essere considerato tale. L'autore per questo definisce l'urbano non solo come entità fisica, ma anche come "contenitore" dove si sviluppa una base economica diversificata, specifiche forme di governo e di amministrazione e, cosa ancor più caratteristica, dove hanno luogo stili di vita specifici e diversi da quelli caratteristici delle aree rurali.

All'interno della sua ricerca M. Santangelo (2011) ripercorre con un'analisi morfologica la storia degli insediamenti umani stabili dalle loro origini (10.000 A.C., con la cosiddetta "rivoluzione agricola") ed osserva che il punto di inflessione che ha generato le trasformazioni più macroscopiche, e che ancor oggi si possono osservare, è stata la rivoluzione industriale ed il processo di trasformazione della città con l'abbattimento delle mura, il processo di urbanizzazione originato da essa. L'aspetto interessante di questa lettura da parte dell'autore è il suo continuo riferirsi alla complessa interazione creatasi tra aspetti socio-culturali ed economici di comunità umane di recente formazione e la loro materializzazione in sistemi di manufatti, profondamente influenzati dalle caratteristiche topografiche e morfologiche dei luoghi. Anche senza farne diretto riferimento, la ricerca si basa tutta sullo studio e l'individuazione dei diversi ambienti insediativi (Clementi & al., 1996) sviluppatasi in presenza di determinate condizioni sociali ed economiche.

Fig. 2.03:

Ambienti insediativi e attivazione dello spazio urbano-rurale

L'immagine mostra come la complessità territoriale europea derivi dalla continua giustapposizione dei suoi numerosi ambienti insediativi diversi. Questi sono originati da numerosi processi territoriali diversi e agiscono in uno spazio che, poco a poco, si carica di valori, presenze e oggetti che non sostituiscono i precedenti, ma vi si affiancano.

Fonte: Elaborazione dell'autore su base Santangelo M. (2011) *Le forme della crescita urbana in Europa* in Governi F., Memoli F. (2011) *Geografie dell'urbano*. Roma, Carocci Editore pag. 83-109

L'ambiente insediativo è un ambito dotato di relativa autonomia rispetto al resto del territorio e quest'autonomia è data dalla presenza di specifiche componenti culturali, ambientali, territoriali (Magnaghi, 2001). Queste parti del territorio, che sono marcate da precise connotazioni geografiche, storiche e funzionali sono riconoscibili poichè questi connotati specifici inducono alla nascita di trame insediativo-infrastrutturali (Reg. Campania, 2007)¹³⁸. Questa chiave di lettura segue tutta l'analisi delle fasi successive della storia degli insediamenti urbani compiuta dall'autore, fino a focalizzarsi sugli effetti della globalizzazione nei processi di costruzione e trasformazione della città. M. Santangelo nel suo studio delle forme assunte dagli insediamenti stabili mette in evidenza le tre principali tipologie assunte: la scacchiera, i modelli lineari e quelli radiocentrici e le possibili ibridazioni fra essi. La sua analisi tende a "individuare modelli di strutture socio-spaziali che ci permettono di classificare ogni insediamento in base alle sue principali caratteristiche o di riconoscere alcune fasi peculiari di sviluppo"¹³⁹.

Questo modo di sviluppare la ricerca non è originale: si tratta di una visione morfologica e convenzionale che tende a semplificare il tema complesso della realtà insediativa riconducendolo a una serie di tipi, quasi fossero segni codificati o una sorta di alfabeto e di sintassi molto generale con cui leggere la forma e l'organizzazione del fenomeno urbano (Dematteis, 1993). Allo stesso tempo è possibile usare questo tipo di approccio poichè fino alla rivoluzione industriale un numero limitato di morfologie diverse si sono succedute e sovrapposte nelle città. In questo modo si è resa riconoscibile la presenza di nuclei urbani consolidati, attorno e fra i quali si sono andati depositando i nuovi ambienti insediativi di piú recente formazione. Questi ultimi sono in relazione ai cambiamenti sociali ed alle trasformazioni economiche contemporanee e, per questa ragione, l'autore ritiene necessario un ripensamento sia dei modelli di lettura che delle categorie interpretative del fenomeno urbano, che si adattino meglio alla velocità e alla portata di tali cambiamenti. Dalla rivoluzione industriale la forma e le interazioni fra le parti degli insediamenti urbani sono cambiati come risultato delle trasformazioni politiche, sociali, culturali e tecnologiche. In particolar modo è in questo periodo che M. Santangelo ricorda come la dinamica della suburbanizzazione e dell'uscita dalle città pone le basi

138 Il tema degli ambienti insediativi non si può approfondire ulteriormente in questa sede poichè troppo esteso e complesso. Ad esso si lega un dibattito particolarmente ricco ed acceso, nel quale si possono scorgere numerose posizioni diverse, legate anche a scuole e tradizioni diverse. Ad esempio, in ambito italiano, si possono ricordare alcuni contributi principali: Lanzani A. (1996) Geografie degli ambienti insediativi lombardi. Schede descrittive ed interpretative in *Territorio* (1996) n. 3 pag. 85-123; Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (1996) *Le Forme del territorio italiano: Ambienti insediativi e contesti locali*. Roma: Laterza; Palermo P.C., Balducci, A. (1997) *Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese: Atlante delle trasformazioni insediative*. Milano: F. Angeli; Magnaghi A. (a cura di), (2001) *Rappresentare i luoghi, metodi e tecniche*. Firenze, Alinea. Con queste indicazioni non si pretende di esaurire un tema così vasto né di proporre una bibliografia sul tema completa ed aggiornata. Semplicemente si è cercato di dare conto del percorso interpretativo che ha seguito l'autore nello studio del tema.

139 Santangelo M. (2011) *Le forme della crescita urbana in Europa* in Governi F., Memoli F. (2011) *Geografie dell'urbano*. Roma, Carocci Editore pag. 86

per la colonizzazione dello spazio rurale e la creazione di una realtà insediativa diversa da quella localizzata all'interno dei nuclei consolidati. In particolare egli ricorda come il processo della suburbanizzazione si sia manifestato attraverso la conurbazione e l'agglomerazione.

Sembra utile mettere in luce un aspetto che passa in secondo piano nell'analisi dall'autore, ma che invece risulta decisivo per illustrare questo processo. In particolare si deve rimarcare con forza le differenze culturali e sociali che, in ogni singolo caso, influenzano la diversa evoluzione degli insediamenti e che sono legate a particolari contesti geografici e sociali quali, ad esempio, le differenze fra suburb di tipo europeo e lo sprawl statunitense. Queste differenze culturali, sociali, economiche, ecc. si manifestano in una varietà di tipi morfotipologici e strutturali che segnano le varie manifestazioni della realtà urbana, come la dipendenza o no da un centro consolidato e le differenze funzionali. Il fenomeno chiave su cui si basa l'analisi di M. Santangelo è quello della cosiddetta "globalizzazione" ed i cambiamenti conseguenti sullo spazio urbano. L'autore, con questa espressione, tende a sottolineare "un insieme di fenomeni molto diversi tra loro e relativamente recenti, i cui effetti sono più evidenti grossomodo dalla seconda metà del XX secolo (anche in questo caso ci sono differenze temporali tra i diversi paesi)"¹⁴⁰. I tre fenomeni principali che segnano questa fase si riferiscono a:

- Indebolimento delle strutture economiche su base nazionale in favore delle strategie di entità private che basano la loro azione sulla contemporanea conquista di mercati diversi e sull'eliminazione delle differenze che permette la produzione e la vendita di beni e servizi a masse sempre più ingenti –ed omogenee- di consumatori.
- Rafforzamento delle logiche localizzative di funzioni private secondo logiche di opportunità, senza appartenente legame verso i caratteri e le specificità dei luoghi ma che in realtà si rivelano come frutto di strategie e scelte diverse.
- Aumento degli investimenti pubblici nelle infrastrutture (sia del trasporto collettivo che privato) ed aumento generalizzato della mobilità degli individui. Questo ha portato ad una maggior comunicazione fra i diversi ambiti geografici in generale e, d'altro canto, ad una differenziazione fra i diversi frammenti del territorio. Questa differenza è sempre più spesso legata, più che alle condizioni del luogo e alle sue caratteristiche, al suo livello di accessibilità ed è in funzione di quello che i diversi ambiti sono considerati adatti – o no- ad accogliere determinate funzioni.

Si possono considerare questi aspetti elencati da M. Santangelo (2011) come tre fra i principali responsabili del cambiamento in atto

140 Santangelo M. (2011) Le forme della crescita urbana in Europa in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 91

nei processi di espansione urbana, sia dal punto di vista delle scelte localizzative delle imprese e degli abitanti, sia da quello del cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita. Dopo essersi soffermato sui cambiamenti economici e culturali l'autore si dedica alla descrizione dell'urbanizzazione diffusa e dei principali ambienti insediativi originali legati ad essa, ed in particolare a quelli frutto della periurbanizzazione, vista come processo di "espansione urbana nelle aree rurali esterne rispetto alla città comparta fino a distanze di varie decine di chilometri da essa ... derivante dalla rilocalizzazione delle funzioni residenziali, della popolazione urbana, delle attività produttive e dei servizi attorno a centri e nuclei preesistenti e lungo le reti stradali"¹⁴¹

Per urbanizzazione diffusa M. Santangelo intende la frammentazione delle forme urbane e delle organizzazioni economiche e sociali ad essa collegate (Memoli, 2011). Tale frammentazione presenta, per l'autore, specifiche forme ed organizzazione economiche e sociali, tanto nei nuclei densi della città consolidata, come negli spazi della colonizzazione rurale recente. Il prodotto di questa doppia frammentazione è una rarefazione dell'edificato dove le funzioni, tradizionalmente localizzate nella città o nel territorio, si trovano giustapposte senza soluzione di continuità e danno luogo ad un innovativo -e più complesso- sistema. Questa trasformazione impone lo spostamento nello spazio discontinuo e frammentato di ritmi e modi di vita che prima erano localizzati dentro le città e che, al contrario, ora contribuiscono alla trasformazione dello spazio rurale. Le conseguenze di questa diffusione si manifestano anche nei tessuti consolidati per l'autore, attraverso due fenomeni collegati: la contro-urbanizzazione e la peri-urbanizzazione che possono dare origine a quella neo-urbanità di cui ha parlato, per esempio P. Bonora (2009) e che formano parte del ciclo di vita della città.

Così come in altri autori già citati in questo lavoro, per l'autore, il prodotto di questo processo è un sistema insediativo alternativo, in cui la gerarchia duale consolidata centro-periferia viene sostituita dall'insediamento reticolare a trama diffusa della città policentrica. L'autore per questo sottolinea la transizione da un tipo di città all'altro, il cambiamento che si traduce come "Il passaggio dalla città come entità nucleare o areale, definita dai confini comunali, alla città estesa reticolare, organizzata secondo un modello insediativo di tipo multicentrico che si estende sul territorio di più comuni ed è il corrispettivo odierno, anche per quanto riguarda le modalità di vita degli abitanti, della città tradizionale"¹⁴².

Ciò che cambia in questo caso è lo spazio rurale –e non la città "in sé"-: la vera ragione non è la diffusione in questo spazio di edifici o di abitanti, ma di nuovi modi di vivere e abitare questo spazio. Questi sono modi

141 Santangelo M. (2011) op.cit., pag. 94 - Sullo stesso argomento l'autore mette in risalto alcuni contributi fondamentali, in particolare quelli di G. Bauer & J.M. Roux, 1976; D. Pumain & M. Guérois, 2003; E. Roux & M. Vanier, 2008; Indovina & al., 2009.

142 Santangelo M. (2011) Le forme della crescita urbana in Europa in Governi F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 95

di vivere urbani in uno spazio rurale, nuovo a questo tipo di dinamiche e che, in un tempo breve e determinato, accoglie mix funzionali quali il commercio, l'intrattenimento e i servizi che prima erano di esclusiva pertinenza del centro urbano consolidato.

Dal punto di vista morfologico e dell'organizzazione spaziale, M. Santangelo conferma che questa città "appare composta da caratteristiche fisiche, da modelli insediativi e da forme del paesaggio differenti rispetto a quelli delle espansioni suburbane tradizionali, in particolare per quanto riguarda le densità edilizie e abitative basse, le modalità di occupazione del suolo caratterizzate da insediamenti discontinui, i caratteri degli spazi pubblici che sono sempre più invisibili e le tipologie edilizie"¹⁴³. Il carattere principale di questo nuovo tipo di città è la sua natura di rete, di sistema che interconnette e media fra i vari ambiti insediativi che compongono la sua sfaccettata natura e che sono la periurbanizzazione e la città diffusa. Secondo M. Santangelo nella varietà di tutti questi diversi elementi il sistema è caratterizzato da alcune costanti:

- L'assenza di limiti o confini chiaramente identificabili. Questo aspetto è dovuto alla compresenza in un ambito spaziale che comprende la città compatta ed il suo intorno, di spazi residenziali, produttivi, commerciali, agricoli e rinaturalizzati, senza soluzione di continuità (Santangelo, 2011). A questi vanno aggiunti tutti quegli spazi agricoli o di altro tipo insularizzati e racchiusi nelle trame insediative residenziali e nelle infrastrutture.
- La perdita di significato della gerarchia tradizionale del territorio che opponeva il centro alla periferia. Questa, secondo l'autore, si basa su variabili misurabili (ad es. il valore immobiliare dei terreni, la densità, ecc.) che rendevano comprensibile la struttura del territorio grazie al loro andamento per gradienti. In realtà oggi questa struttura non è più così lineare e alla frammentazione dei tessuti urbani corrisponde una segmentazione e polarizzazione più complessa e interrelazionata di queste variabili.
- Fra le variabili che hanno subito una netta inversione di tendenza si nota soprattutto il caso della densità abitativa. Il centro consolidato non è più il luogo della residenza e il suburbio non è solo la sede della classe media. La densità si è generalmente abbassata su tutto il territorio ma non per questo può essere rappresentata attraverso l'idea di una semplice ed uniforme "spalmatura" degli abitanti sul complesso del territorio. Ciò che si è materializzato è un frammentato di un sistema a densità variabile, in cui alcuni elementi estremamente densi che possono essere nuclei tradizionali o spazi di nuova urbanizzazione massiva sono affiancati da altri molto più liberi o addirittura da vuoti.

143 Santangelo M. (2011) op. cit., pag. 96

- Queste differenze si manifestano anche nella mancanza di linearità nella distribuzione della popolazione dal punto di vista delle fasce di reddito e del livello di potere d'acquisto. Non si assiste piú alla semplice distribuzione uniforme delle classi sociali ma a nuove dinamiche attraverso cui tutto il territorio è segnato da una decisa mescolanza che attiene piú al carattere puntuale e discreto dell'opportunità che alle sole scelte o a una strategia di localizzazione univoca.
- Infine il tratto caratteristico che contraddistingue i diversi ambiti insediativi é la presenza di modi di vivere di tipo urbano in ambiti diversi dai centri consolidati e che, per anticipare un termine di cui si parlerà piú avanti, manifestano un certo grado di urbanità. Ovviamente, cosí come la densità di popolazione, questa urbanità non è spalmata in modo uniforme in tutto il territorio ma, al contrario, si trova in pochi ambiti specifici e ben definiti.

Uno dei termini che ricorrono nella descrizione che M. Santangelo e altri autori fanno di questo territorio è quello di "disordine". In generale il geografo italiano mette in luce l'assenza di un principio organizzativo riconoscibile ed univoco, che da all'insieme un'aria di caos apparente. In questo caso però va chiarito un aspetto terminologico che risulta decisivo e che riguarda il concetto di ordine/disordine¹⁴⁴.

A fronte di questa precisazione è difficile credere che la suburbanizzazione possa avere luogo in ambiti disordinati e che il loro prodotto sia semplicemente frutto di un'assenza normativa. Piú probabilmente, e in questo caso non si può che concordare con l'autore, piú che l'assenza di volontà e progetto, in questi ambiti si nota la presenza di principi insediativi diversi, soprattutto non legati a quelli attraverso cui si è stato organizzato il territorio dei nuclei consolidati tradizionali. In realtà anche questa affermazione non è del tutto esatta: non si assiste ad una cancellazione delle trame e delle strutture preesistenti ma alla sovrapposizione di strutture e trame nuove cosí che negli spazi non colonizzati sino ad ora iniziano a manifestarsi fenomeni diversi. Cosí come afferma l'autore:

"I nuovi insediamenti si affiancano e si sovrappongono a quelli preesistenti, risultando in alcuni casi ad essi complementari, talvolta tendenzialmente sostitutivi dell' antica trama insediativa. Anche la localizzazione esterna alla cinta consolidata e compatta di nuovi interventi infrastrutturali e di attività terziarie (grandi centri commerciali, aeroporti, parchi tecnologici, piattaforme logistiche, centri di servizi

144 Vale la pena sottolineare che all'interno di questa ricerca si farà riferimento all'idea di ordine e di spazio ordinato per intendere tutti quegli ambiti in cui, alle diverse scale, la traccia insediativa, la sua strategia -quando non direttamente la sua giacitura- è legata ai dettami di uno strumento di pianificazione ufficiale. Per strumento di pianificazione si intende qualsiasi tipo di piano legato alla volontà di un decisore pubblico e che presenta direttive o linee guida per la trasformazione, la gestione ed il progetto dello spazio. Di contro uno spazio sprovvisto di questi strumenti è uno spazio disordinato.

e uffici ecc.) gioca un ruolo guida nell'organizzazione dei processi di diffusione urbana"¹⁴⁵.

Diversi autori hanno messo in relazione l'apparizione contemporanea di questi fenomeni nel territorio con la perdita della distinzione netta fra spazio urbano e spazio rurale e alla frammistione fra queste due realtà. In generale l'urbano analizzato da M. Santangelo è un tessuto percepibile a scala vasta, dove nuove forme di urbanità affiancano le preesistenze ed in cui ambienti insediativi diversi si sovrappongono, si integrano, si sostituiscono e, in generale, si interrelazionano, anche se non sempre attraverso il principio della prossimità e che può essere messa in luce attraverso la descrizione che ne fa A. Lanzani (2009) quando parla di una progressiva occupazione del suolo a placche. Tutto questo può essere considerato in sintesi "l'urbano contemporaneo", uno spazio di accumulo ed interazione, di cui molti hanno provato a dare definizioni puntuali o a comprenderne i principi generatori, ma che pochi, da un punto di vista urbanistico, hanno saputo intendere e spiegare.

IL TENTATIVO DI COMPrensIONE DI H. CAPEL

Uno dei contributi cui molti autori fanno riferimento quando tentano di spiegare l'urbano è quello di H. Capel materializzatosi in un articolo datato (1975) ma significativo, fosse anche solo per la sintesi operata delle visioni classiche sull'urbano: si tratta di un'opera che offre oggi, a quasi quarant'anni dalla sua pubblicazione, una panoramica delle letture convenzionali dell'urbanistica sul problema di definire cosa sia la città. Fin dalle prime battute l'autore pone il problema di differenziare i concetti di città e campagna poichè in assenza di una chiara demarcazione anche solo l'idea di una disciplina dedicata a questo campo di studio sarebbe priva di senso. Allo stesso tempo H. Capel mette in luce la difficoltà di questa operazione e riconosce che a differenza di quanto succedeva prima della rivoluzione industriale, nella contemporaneità la distinzione fra le due realtà è meno netta ed indiscutibile, e manca di chiarezza (Capel, 1975). Questa frammistione è, secondo l'autore, da imputare a una serie di ragioni:

- Lo sviluppo dei mezzi di comunicazione, dai trasporti ai mezzi di trasmissione dei dati e delle informazioni
- La perdita di importanza dei fattori localizzativi legati delle attività economiche che si basavano sulle fonti energetiche (vicinanza a fiumi, ecc.)
- L'omogeneizzazione di molti comportamenti e di forme di vita

145 Santangelo M. (2011) Le forme della crescita urbana in Europa in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 98

- L'influenza dei mezzi di comunicazione di massa sulla vita ed i comportamenti delle persone

Nella visione del geografo catalano la compresenza di questi fattori rende da un lato meno chiara la differenza fra città e spazio rurale, dall'altro aumenta le difficoltà di formulazione di una definizione univoca che consideri efficacemente i termini della questione. L'autore afferma che:

“Da un punto di vista teorico, le definizioni prodotte finora sulla città sono di due tipi. Da un lato ci sono quelle basate su una o due caratteristiche e che possono essere considerate *essenziali*. Dall'altro vi sono le definizioni *eclettiche*, che cercano di far emergere l'idea di complessità dell'urbano e per questo sfruttano le diverse caratteristiche messe in luce dall'altro tipo di definizione. I caratteri che con più frequenza sono stati considerati determinanti per caratterizzare l'urbano sono stati quelli legati alla dimensione e alla densità, la morfologia del nucleo, le attività non agricole presenti e i modi di vita così come certe caratteristiche sociali, che hanno a che vedere con l'eterogeneità, la cultura urbana e il grado di interazione sociale presente”¹⁴⁶.

Questo è anche il modo più efficace per presentare la ricerca di H. Capel. Egli riflette da un lato sulle componenti ed i vari contributi basati su una definizione dal punto di vista teorico, legate a caratteri essenziali della città e, successivamente, quei contributi in cui è importante il punto di vista statistico. Così si appoggia alle grandi narrazioni sulla vita urbana moderna (Weber, 1958; Whirt, 1932; Simmel, 1903, ecc.) e sulla città (Lewis, 1952; Arousseau, 1921).

Nella prima categoria trovano ampio spazio le definizioni provenienti dalla sociologia urbana e basate sull'idea che esiste precisa cultura urbana tipica dei grandi centri. Essa evidenzia il fatto che la vita nelle città è una vita più intellettuale, si svolge a ritmi più rapidi ed è più nervosa. Questa moltitudine di stimoli isola l'uomo, e allo stesso tempo in cui lo sottopone a grandi quantità di input diversi, lo rende più distaccato e freddo, quasi assuefatto a questa pluralità di messaggi (Simmel, 1903). Questa vita è differente e riconoscibile rispetto a una di tipo rurale, presente nelle piccole città e nello spazio agricolo. Una cultura urbana siffatta produce anche un nuovo tipo di comunità e allo studio di quest'ultima si è dedicato un autore classico: il tedesco M. Weber. Da questo studio emerge che questi tipi di comunità nascono sulla spinta degli scambi commerciali, delle attività politiche e militari, delle istituzioni e delle organizzazioni sociali stabili. Tutti questi caratteri, ovviamente, sono esclusiva dei nuclei urbani e, nelle idee di M. Weber, sono quelli che li differenziano dallo spazio rurale. Altri sociologi, come quelli appartenenti alla cosiddetta “Scuola di Chicago” –ed in particolare L. Wirth- hanno cercato di studiare il sistema di valori e norme sui quali sarebbe basata questa cultura e cercato di metterne in luce le cause.

146 Capel H. (1975) La definición de lo urbano in Estudios Geográficos n. 138-139, Madrid, Instituto de geografía "Juan Sebastián Elcano" – pag 265-301 – trad. M. Paris

H. Capel ricorda altresì che altri contributi più recenti, come quello di R.L. Meier (1962), hanno messo al centro dell'idea di città –e quindi di urbano- il fatto che quello sia l'ambito privilegiato della comunicazione, il luogo più adatto ad accogliere e favorire l'interscambio di beni, di informazioni e di esperienze. Il tempo urbano è un tempo legato alla vita pubblica, in cui il singolo perde di forza e si riconosce grazie alla sua appartenenza a gruppi e comunità diverse che interagiscono in un singolo spazio. In un altro lavoro citato dall'autore catalano, quello del discepolo belga di H. Lefebvre, J. Remy (1966) secondo cui la città diviene un elemento essenziale del sistema economico perchè è il luogo dello scambio, del commercio e delle interrelazioni sociali. Addirittura si perde, in questo lavoro, la dimensione morfologica del sistema, e la città diviene un insieme di economie urbane strettamente legate fra loro (Remy, 1966).

Grazie a tutti questi studiosi ed in particolare allo studio di H. Capel, si può sottolineare come per i sociologi¹⁴⁷ la città sia vista come un ambiente privilegiato che stimola lo scambio, la trasmissione e l'innovazione. Questa interazione fra persone, conoscenze e valori genera una cultura ed un modo di vivere nuovo e diverso da quello rurale. La riflessione dell'autore in questo caso tende, più che a cercare una definizione di città e dell'urbano a lui contemporaneo, a fissarsi sull'idea se sia ancora opportuno contrapporre queste definizioni – datate- ad una situazione radicalmente diversa soprattutto quando esse assumono un valore legato alla cultura e alle forme di vita urbane e non alla semplice realtà morfologica dei nuclei urbani consolidati. Come ha affermato l'autore:

“L'interesse di questo nuovo approccio è evidente ma, disgraziatamente, non risolutivo. Da un lato si mette in luce, oltre alla semplice definizione, la delicata questione metodologica della quantificazione e del trattamento delle interrelazioni, così come la possibilità di determinare il livello a partire dal quale queste interrelazioni possono essere considerate significative (e determinare lo status di città di un ambito, ndt.). Dall'altro sembra chiaro come questa strada porti inevitabilmente alla distruzione del concetto di città nelle regioni altamente industrializzate e sviluppate”¹⁴⁸.

E per concludere H. Capel ricorda che diversi autori stavano iniziando a notare che i progressi tecnologici influenzavano in modo determinante le forme di vita sociale e la percezione della città come ambiente fisico densamente abitato fosse l'unico ambito di esistenza di una densa ed intensa comunicazione e scambio sociale. La realtà urbana creata fuori dai nuclei consolidati dava luogo, in alcune sue parti, a spazi meglio connessi e più recettivi rispetto a molti nuclei storici e questo cambiamento, nelle definizioni sociologiche, non era ancora stato colto.

147 Oltre ai contributi già citati H. Capel richiama i lavori di H.W. Ahlmann & W.W. Olsson, O. Lewis, Ph. Garique, P. Claval, J. Curie, M. de Teràn, R. Abler & al..

148 Capel H. (1975) La definición de lo urbano in Estudios Geograficos n. 138-139, Madrid, Instituto de geografía "Juan Sebastián Elcano" – pag 265-301 – trad. M. Paris

Sembra prendere corpo, lungo lo sviluppo del testo, la consapevolezza da parte dell'autore che urbano e rurale non sono piú due realtà contrapposte ma, al contrario, due facce della stessa medaglia. Per cercare di approfondire questo aspetto H. Capel presenta, dopo quelli sociologici, i contributi di alcuni autori appartenenti al mondo della geografia e che mettono in luce la città come lo spazio dell'agglomerazione, densa e permanente, di persone (Sorre, 1947). Oltre alle persone i vari geografi riconoscono alla città la peculiarità di essere il luogo dell'organizzazione sociale, delle organizzazioni durevoli (Derruau, 1964) o dei servizi specializzati (Aurusseau, 1921; Dickinson, 1951; Kinglsey, 1965; Toschi, 1966). In realtà tutte queste definizioni, basate su caratteri specifici della città (densità, agglomerazione, relazioni col contesto, funzioni presenti, ecc.) mettono in luce un problema oggettivo di definizione e quantificazione dei caratteri urbani, che non permettono un approccio oggettivo al tema.

Per superare quella che egli stesso definisce una tautologia, H. Capel prova ad analizzare i contributi che prevedono un approccio statistico al tema. In particolare egli mette in luce che anche questo è un sistema molto eterogeneo. In questo sistema ogni istituto o ricercatore che provi a formulare una definizione contribuisce al dibattito, ma ancora non è stata individuata una definizione certa ed univoca. A dire il vero l'autore riconosce due posizioni principali sulla questione: da un lato vi è un approccio quantitativo basato su criteri misurabili mentre, dall'altro, quello qualitativo per il quale le città sono ambiti che presentano determinate caratteristiche che le rendono tali.

I criteri misurabili che terminano lo status di città degli agglomerati urbani sono principalmente tre: il numero degli abitanti, la loro densità e la presenza di un numero di lavoratori nell'industria e nei servizi molto maggiore di quelli impiegati nell'agricoltura (va specificato che nella società attuale, con l'avanzamento della tecnica e delle tecnologie applicate alla coltivazione e all'agricoltura in generale, questo criterio è assolutamente irrilevante). Ognuno di questi criteri, nella ricerca, è corredato da esempi che dimostrano la diffusione trasversale di tutti e tre i criteri e la varietà delle soglie dimensionali minime utilizzate. Da questo aspetto è facile dedurre quanto sia difficile trovare una definizione univoca per la città e l'urbano, ma che questa deve essere relativizzata e comprovata sul campo in contesti territoriali determinati. Le realtà insediative cambiano a seconda delle condizioni climatiche, orografiche, dei collegamenti, ma anche in funzione di realtà politiche e sociali specifiche. Le varietà delle definizioni proposte, spesso legate a organi statali ufficiali, sono adattate per contesti e situazioni specifiche e non è pensabile ancora individuarne una che possa essere utilizzata in modo generalizzato. Un altro aspetto sul quale si sofferma H. Capel nella sua ricerca è la necessità di definire altre entità nel territorio, non legate solo a semplici nuclei definiti: le aree urbane o aree metropolitane.

“L'esistenza di unità urbane che superano i limiti amministrativi del municipio, così come i fenomeni di urbanizzazione discontinua che si estendono nello spazio che circonda le città hanno reso necessaria, in alcuni paesi, la ricerca di una definizione statistica di queste aree urbane dal carattere diverso”¹⁴⁹.

Anche la ricerca della definizione delle Standard Metropolitan Areas (per usare il lemma degli Stati Uniti) si basa sul numero degli abitanti, sul tipo di attività (non agricola) che svolgono e, per la prima volta, su dati relativi agli spostamenti all'interno dell'area metropolitana o sul flusso delle chiamate telefoniche (nel caso americano). In realtà H. Capel si produce in una critica profonda di questa definizione poiché, dice, attraverso i soli aspetti quantitativi del problema non è possibile cogliere la portata e la natura di questo fenomeno, che non si presenta né in modo continuo, né è possibile descriverlo facendo ricorso all'uso dei limiti amministrativi (unità d'analisi spaziale necessaria, cui fanno riferimento i dati censuali, ad esempio).

Un'altra critica mossa dall'autore a questo aspetto della ricerca è quello di basare le osservazioni sul concetto della predominanza di un nucleo consolidato rispetto ad un'area di riferimento. In realtà egli evidenzia come le aree metropolitane rispondano meglio al principio dell'interdipendenza, attraverso cui si può cogliere una relazione funzionale stabile fra i centri consolidati e gli ambiti di nuova urbanizzazione mentre, al contrario, il rischio è quello di perdere la capacità di leggere ed individuare molti di questi fenomeni, per esempio, quello della centralità come chiave dell'urbano. In realtà H. Capel evidenzia la necessità di cambiare l'approccio al tema e il bisogno di nuove prospettive. Egli asserisce:

“Uno dei filoni di questa ricerca è quello della necessità di trovare criteri che permettano di fare confronti quantitativi dentro una realtà così multiforme come quella urbana ... non si può parlare di città in termini assoluti. Ciò che importa è il livello di sviluppo (della città) in relazione con il territorio rispetto al quale rappresenta qualcosa di diverso”¹⁵⁰.

Ciò di cui si ha bisogno secondo l'autore è un approccio geografico specifico, che superi le difficoltà legate alla varietà delle situazioni sociali e ai fattori storici che riesca a usare anche questi due fattori per una comprensione migliore e più profonda della città e della realtà urbana, senza considerare un problema ulteriore. Questo poiché anche H. Capel si rende conto che quella urbana è una realtà votata al cambiamento, alla transizione ed al passaggio e che, soprattutto dopo la rivoluzione industriale, ha subito una importante accelerazione.

“Fino al XIX sec. la città era essenzialmente un centro politico-amministrativo e un mercato; essa era un'unità spaziale ben definita dai suoi limiti fisici –le mura- e amministrativi. A partire dal secolo scorso

149 Capel H. (1975) La definición de lo urbano in Estudios Geograficos n. 138-139, Madrid, Instituto de geografía "Juan Sebastián Elcano" – pag 265-301 – trad. M. Paris

150 Capel H. (1975) op. cit. – pag 265-301 – trad. M. Paris

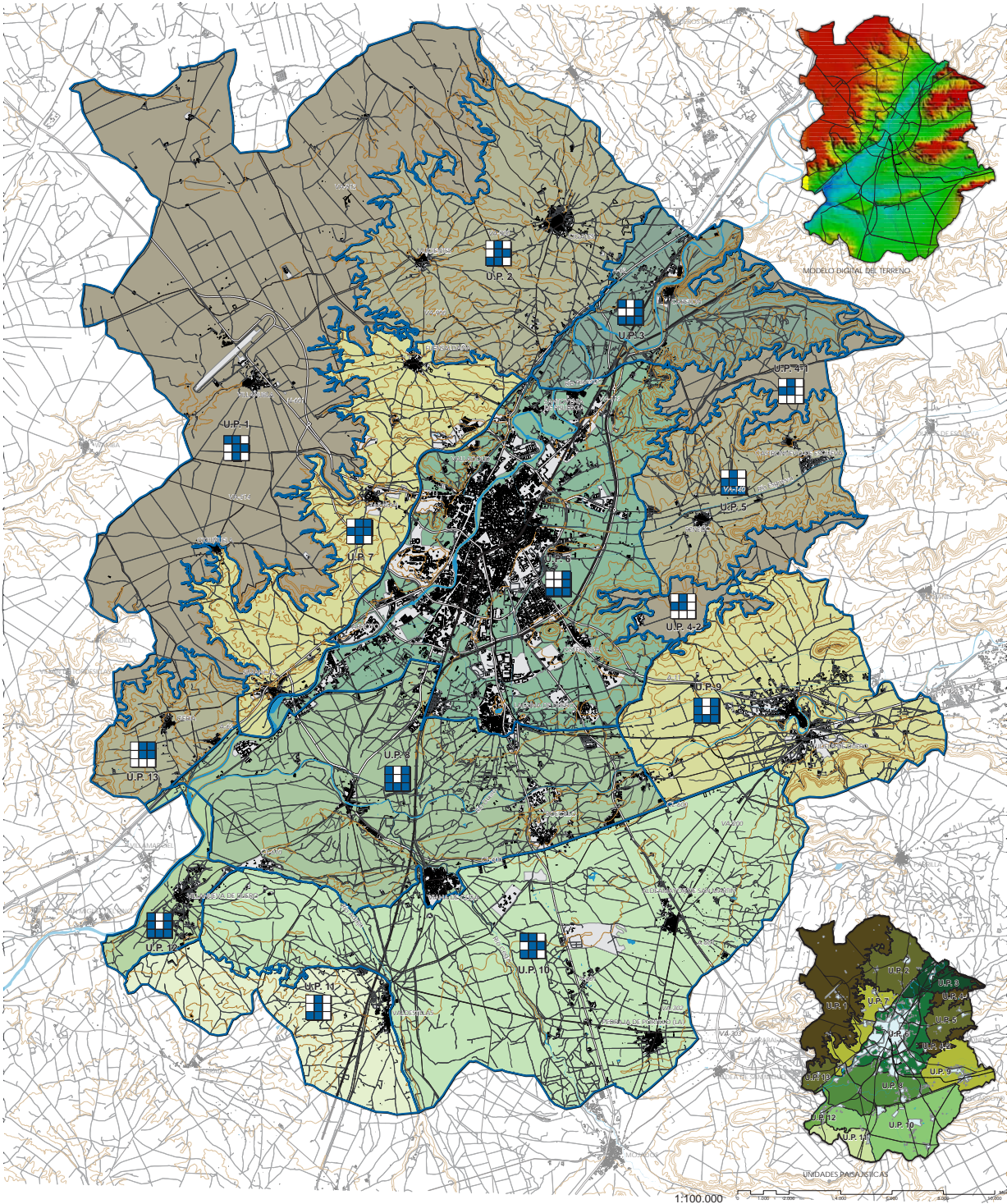
fu dotata, in alcuni casi, di funzioni industriali e, soprattutto grazie alla trasformazione dei mezzi di comunicazione, poté diffondersi per un ampio spazio circostante. Così apparve una nuova realtà geografica che è stata chiamata, con un neologismo, *area suburbana* e si sono diffuse nello spazio forme di comportamento legate alla città ... A partire da quel momento, in cui sia la città che la realtà urbana si sono convertite in oggetto di riflessione, ed è nata la necessità di inventare nuove parole per descrivere la nuova realtà dello spazio ed i principi teorici che guidavano il suo sviluppo”¹⁵¹.

Fra questi termini oltre a quelli di urbanizzazione, suburbano, periurbano, ecc. il più importante è sicuramente quello di “urbano”. Questo perché, come ha detto l'autore, davanti all'antica e tradizionale dicotomia che distingueva semplicemente fra urbano e rurale, dobbiamo tenere in conto una diversità di situazioni caratterizzate da una complessità crescente dal punto di vista dell'organizzazione spaziale (Chapel, 1975). Per questo motivo tutti gli ambienti insediativi descritti in precedenza servono per arricchire gli strumenti di riflessione, descrizione e governo del territorio e riuscire finalmente ad astrarre la realtà, così da considerare la multiforme realtà dell'urbano in tutte le sue manifestazioni.

H. Capel si propone di cercare –pur senza trovarlo definitivamente¹⁵²– un nuovo paradigma attraverso cui poter leggere e considerare i sistemi insediativi o, come li definisce più avanti, i “sistemi di habitat” (Malisz, 1972) che compongono una matrice in cui si trovano tutti gli ibridi nati dalla relazione fra urbano e rurale, ora che –come si è dimostrato nel capitolo precedente– si contano diversi gradi di contaminazione fra le due realtà. Questo studio dei sistemi insediativi permetterebbe di cogliere i diversi gradi di complessità per cui bisognerebbe, da un lato, tornare allo studio degli oggetti singoli ed approfondirne la conoscenza. Dall'altro, bisognerebbe dedicarsi allo studio del sistema entro cui questi elementi coesistono e si sovrappongono. Da questo punto di vista è interessante l'uso che H. Capel fa del termine “urbano” poiché con esso egli riesce a tenere insieme un sistema di significati differenti. In questo senso ciò che davvero dovrebbe contraddistinguere l'urbano, rappresentare la sua struttura, la sua realtà materiale, è quindi la gerarchia che riunisce, come una rete, i diversi ambienti insediativi e incarna i caratteri dell'interdipendenza fra le parti. Questo poiché nell'urbano la tradizionale dicotomia città-spazio rurale è sostituita da un più ampio ventaglio di possibilità ed ambienti, caratterizzati da gradi diversi di complessità. Questa complessità si materializza attraverso l'unità degli ambienti insediativi diversi che sono segnati da fenomeni socio-economici come la presenza di spazi del lavoro sia legati alla produzione che al sistema dei servizi e dai movimenti relativi dei suoi

151 Capel H. (1975) op. cit. – trad. M. Paris

152 L'obiettivo postosi da H. Capel è raggiunto solo in modo parziale in quanto egli non riesce a superare in modo compiuto la dualità città-spazio rurale e ad accettare un nuovo tipo di realtà, quella dell'urbano, come spazio originale.



MATRIZ ORIENTATIVA POR UNIDADES PAISAJISTICAS

- CONTROL DE LA TRANSFORMACION Y ACCIONES DE MEJORA DEL PAISAJE
- SI
- NO

1. FRAGILIDAD
- 1.A Unidades muy frágiles y con elementos naturales de gran valor
 - 1.B Unidades muy homogéneas y frágiles a impactos visuales
 - 1.C Unidades con un paisaje histórico frágil frente a la transformación

2. CONTROL DE IMPACTO
- 2.A Exclusión de industria o actividades fuertes
 - 2.B Exclusión de residencial disperso
 - 2.C Control de impactos en nuevas áreas de desarrollo

3. ACCIONES Y PROGRAMAS
- 3.A Programa de mejora de Riberos
 - 3.B Programa de reconversión de graveros, vertederos y otras agresiones paisajísticas
 - 3.C Programa de fomento de la agricultura productiva sostenible

UNIDADES PAISAJISTICAS

- U.P. 1
- U.P. 2
- U.P. 3
- U.P. 4-1 U.P. 4-2
- U.P. 5
- U.P. 6
- U.P. 7
- U.P. 8
- U.P. 9
- U.P. 10
- U.P. 11
- U.P. 12
- U.P. 13

Nella pagina precedente:

Fig. 2.04 (pag. 156):

Unità paesaggistiche nell'area DOTVaEnt (2011)

Nel lavoro di preparazione delle "Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno" nel Instituto Universitario de Urbanística si è dedicato ampio spazio alla riflessione sulla determinazione e la perimetrazione degli habitat e, in particolar modo, del sistema dell'urbano. Nella prima versione di questo lavoro, che ha visto la luce nel 1996 ed è stata pubblicata in De las Rivas (1998), si accennava già alla presenza di un mosaico urbano rurale in grado di condizionare la morfologia del territorio, tanto che nell'insieme delle unità di paesaggio veniva riconosciuto come spazio dotato di una propria precisa identità. Si tratta di un approccio molto diverso al tema rispetto a quanto esposto da H. Chapel che però si è rivelato abbastanza efficiente per quanto riguarda il tema dell'approccio e nella sua integrazione agli strumenti di pianificazione.

Elaborazione Instituto Universitario de Urbanística de la UVA (2011)

abitanti. La gerarchia in questo senso non è più solo di scala locale, ma assume un carattere territoriale almeno regionale, poichè, la dimensione dell'urbano è sovralocale.

Secondo H. Capel, nelle conclusioni del suo articolo, la sociologia non può servire alla comprensione della gerarchia territoriale poichè l'estensione dei comportamenti e dei modi di vita urbani a tutto il territorio ne confonde gli strumenti ed i criteri d'analisi. Allo stesso modo l'antropologia, quando basa le sue riflessioni sull'identificazione delle società urbane e civilizzate, non può che essere confusa o resa inutile dall'uniformità della condizione urbana del territorio. L'unica disciplina che può servire in questo intento di lettura e comprensione della gerarchia territoriale è proprio la geografia che può avere due ruoli possibili: uno sintetico ed uno attivo. Per ruolo sintetico si intende la capacità di leggere, sistematizzare e spazializzare i contributi delle altre scienze della terra. Per ruolo attivo H. Capel intende il compito che i geografi dovrebbero assumere che è quello di descrivere ed interpretare i fenomeni urbani. Questi ultimi, possono essere oggetto di studio della geografia urbana che, attraverso i suoi strumenti e grazie al suo statuto di disciplina scientifica, può affrontare il lavoro, esigente e faticoso di studiare l'urbano.

Sono due gli aspetti del contributo di H. Capel che si vogliono evidenziare: la capacità di quest'autore di descrivere, da un lato, la natura complessa, perchè unione di aspetti funzionali, morfologici e temporali, del concetto di urbano; dall'altro il suo essere trans-disciplinare. Il problema, comune a molti geografi, è che l'autore è più preoccupato per la descrizione dei fenomeni –la fase analitica- che per la loro interpretazione –fase sintetica-, cosa che non succedeva a H. Lefebvre. Il problema della definizione dell'urbano diviene quindi il problema della possibilità del suo studio e della tecnica di ricerca messa in atto per conoscerlo e studiarlo senza forzare semplificazioni che possono servire per "creare immagini fisse" della situazione ma che, di contro, irrigidiscono fenomeni per loro natura dinamici e liquidi (Bauman, 2000). Lo studio dell'urbano deve essere orientato alla comprensione delle sue dinamiche di funzionamento, delle sue origini e alla conoscenza dei suoi elementi costitutivi ma questo non può giustificare la perdita della ricchezza e della varietà che offre questo sistema così vasto ed eterogeneo di elementi diversi.

DUE APPROCCI ALLO STUDIO DELL'URBANO

Nell' opera "*Políticas Urbanas 2*" N. Portas & al. (2011) si possono riconoscere due tipi di approccio al tema dell'urbano: uno storico e l'altro funzionalista. Entrambi, secondo gli autori, rappresentano forme di irrigidimento e/o radicalizzazione di concetti legati ai campi scientifici di provenienza di coloro (sociologi, geografi, antropologi, ecc.) che si sono prestati allo studio della problematica.

Come già anticipato, l'approccio storicista all'urbano aiuta alla comprensione della realtà territoriale come sovrapposizione di diversi processi e dinamiche che insistono sullo stesso spazio. In particolare però attraverso questo approccio si tende a dare una preminenza agli spazi di antica colonizzazione e a perdere di vista il ruolo di tutti gli ambienti insediativi legati alle nuove dinamiche territoriali. In realtà tutto il territorio è una somma di segni che manifestano l'azione di colonizzazione dell'uomo e per descriverlo può essere utile l'immagine del palinsesto di A. Corboz (1983). B. Secchi a questo proposito afferma:

"Nelle parole di André Corboz il territorio è un palinsesto: le diverse generazioni vi hanno scritto, corretto, cancellato e aggiunto (Corboz, 1983). In quest'immenso archivio di segni possiamo cogliere un altrettanto vasto insieme di intenzioni, di progetti e concrete azioni di singole persone, di ristretti gruppi o di intere società. Stratificandosi, sovrapponendosi, deformandosi e alle volte contraddicendosi, essi hanno dato luogo a esiti spesso sorprendenti per gli stessi autori e di difficile interpretazione"¹⁵³.

Ciò che sembra importante mettere in luce è che A. Corboz (1998) riconosce questa sovrapposizione come un valore aggiunto del territorio: una dinamica che arricchisce e rende vario lo spazio. E questo avviene per tutto il territorio, non solo dentro i limiti della città consolidata. Questo aspetto è quello che tendono a sottolineare con più forza i ricercatori portoghesi: nella tendenza alla sacralizzazione del centro storico, la sovrapposizione e le interazioni al suo interno lo rendono uno spazio diverso, interessante e complesso. Quando le trasformazioni avvengono all'esterno delle mura, per usare l'immagine del limite dello spazio consolidato, questo viene definito caos e si ricorre all'immagine del disordine per descriverlo. Per N. Portas e i suoi collaboratori (2011) si arriva all'assurda situazione per cui, attraverso un approccio storicista, si rischia di perdere importanti testimonianze del passato e di non capire la realtà presente. Come dicono gli autori "In quest'ottica la realtà urbana è puro caos, che viene descritta attraverso aggettivi contrari a quelli usati per la buona città antica, usati in senso negativo e generico: suburbana, periferica, dispersa. Allo stesso tempo essa viene utilizzata come immagine per incarnare alcune paure della contemporaneità come il cambiamento climatico e

153 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 3

la crisi energetica.”¹⁵⁴. L'urbano, visto nella sua totalità, è lo spazio in cui si incontrano le innovazioni economiche, sociali e produttive con le preesistenze e le testimonianze del tempo passato (Rufí, 2003). Rinunciare a considerare il sistema per privilegiare solo alcune delle sue parti, le più antiche e consolidate, non può che portare ad un allontanamento dalla realtà del territorio contemporaneo.

L'approccio funzionalista all'urbano, eredità del movimento moderno rappresenta in molti casi il tentativo di approccio scientifico allo spazio. Così si cerca di capire la città ed il territorio attraverso schemi e modelli che, per loro stessa natura, tendono a scomporre la realtà in modelli di funzionamento semplici e, in una parola, a semplificarla. Si è già detto che in realtà il tratto distintivo più importante dell'urbano è la sua realtà di ambito aperto, contenitore di dinamiche, processi ed oggetti diversi. Un approccio che tenda a semplificare e a classificare questo insieme corre il rischio di allontanare, ancora una volta, il ricercatore dall'obiettivo della comprensione piena del fenomeno. Come afferma K. Shannon:

“La ridefinizione del concetto di urbano e la sua riformulazione, anche al punto di dissolverlo, hanno dominato il dibattito sull'ambiente costruito. In questo modo la creatività, la leggibilità e l'eccezionalità di alcuni interventi è diventata meno chiara”¹⁵⁵.

Per questo non bisogna dimenticare il contributo di H. Lefebvre che anticipa una lettura del fenomeno urbano, oggi, sembra essere la dimostrazione della teoria della complessificazione mutuata dall'algebra, dalla chimica e dalle scienze sociali per cui i fenomeni sociali vanno da un certo grado di complessità ad uno maggiore (Lefebvre, 1979). E ancora:

“La città crea una situazione, quella urbana, in cui cose diverse hanno influenza reciproca fra loro e non potrebbero esistere prese singolarmente, ma solo grazie al fatto che esse sono diverse. L'urbano è indifferente alla differenza che contiene e, per questo, spesso si confonde questa indifferenza con quella della natura, vista quasi come crudeltà. In realtà l'urbano non è indifferente verso le diversità, ma incarna questa tendenza a riunirle. In questo senso la città costruisce, libera, dà un significato essenziale alle relazioni sociali...”¹⁵⁶.

I CARATTERI DELL'URBANO

Gli autori portoghesi riconoscono la difficoltà che porta anche all'affidarsi ad approcci storicistici o funzionalisti e che si fonda sulla continua rottura degli schemi e dei paradigmi usati per interpretare la realtà. Il

154 Portas N., Domingues Á., Cabral J. (2011) Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 24 – trad. M. Paris

155 Shannon K. (2005) From theory to resistance: landscape urbanism in europe in Waldheim C. (a cura di) The landscape urbanism reader. New York, Princeton Architectural Press pag. 144 – trad. M. Paris

156 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 123-124

territorio cambia poiché è l'ambito dove si materializza l'organizzazione sociale ed è quest'ultima che, in modo dinamico e apparentemente schizofrenico, si trasforma. D'altro canto, è utile ricordarlo, se non cambiasse, morirebbe. Questi cambiamenti riguardano le tecnologie, i processi di organizzazione e produzione, l'organizzazione e la regolazione dei mercati, gli stili di vita, la politica, ecc. (Portas & al., 2011). Seguire e capire l'insieme di tutti questi cambiamenti è un lavoro difficile e, per un urbanista, probabilmente impossibile. Ciò che un ricercatore dedicato e attento ai problemi del territorio può fare è cercare di capire alcune delle dinamiche che questi cambiamenti attivano nello spazio e leggere i prodotti territoriali di questi processi.

“Se teniamo conto dei diversi modi di produrre, distribuire, consumare, abitare, non è difficile capire che la territorializzazione della società avviene oggi secondo modalità molto diverse, che possiamo definire, nel loro complesso, urbanizzazione. Ciò che prima era una dicotomia città/spazio agricolo, urbano/rurale si è trasformato nella varietà delle metamorfosi assunte sia dalla prima che dal secondo, ed ha prodotto paesaggi più transgenici che ibridi, per usare una metafora biologica”¹⁵⁷.

L'urbanizzazione quindi si estende nel territorio, grazie alle possibilità offerte da un nuovo sistema di relazioni legate alle trasformazioni economiche, sociali e tecnologiche, per quello, bisogna tener presente ciò che ha affermato già H. Lefebvre:

“L'urbano non produce come l'agricoltura e l'industria. Ciononostante è un atto attraverso cui si unisce e separa e, quindi, è un atto creativo. Così successe anni fa alla produzione manifatturiera che si trasformò in forza produttiva e categoria economica, per il solo fatto di unire opere, strumenti e tecniche che prima esistevano, ma erano dispersi. Il fenomeno urbano può contare su di una prassi, la pratica urbana e non è possibile ricondurre la sua forma ad altre esistenti, non coincide con altre forme e strutture ma, al contrario, le contiene e le trasforma”¹⁵⁸.

In particolare questa componente creativa/trasformativa dell'urbano si manifesta –secondo gli autori portoghesi- in tre aspetti specifici della realtà: quello formale, quello concettuale e quello politico-normativo.

- A livello formale l'urbano ha un carattere estensivo e frammentato e che contrasta con l'immagine compatta e continua dei nuclei consolidati. Questa è la ragione per cui è impossibile –oltre che inutile- un approccio morfologico alla realtà urbana. Questo si rende evidente nell'assenza di limiti precisi fra l'urbano e lo spazio rurale, per cui diviene difficile fornirne una lettura testuale. A questo proposito i portoghesi affermano che la metafora che più si avvicina a questa realtà -più che quella di un testo- è quella di un ipertesto instabile e organizzato in modo differente (Portas

157 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2011) Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 35 – trad. M. Paris

158 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 178

& al., 2011). Questo ipertesto aspira a diventare una realtà, ma difficilmente ci riesce.

- A livello concettuale si tratta di un passaggio o, meglio ancora, un insieme di passaggi o un mosaico di passaggi, attraverso cui l'idea di città –come elemento definito e autocentrato- non è più utile alla comprensione del territorio che, di contro è occupato da un vasto sistema multipolare in cui i nuclei consolidati sono elementi di analisi e riferimento ma non sono gli unici. Insieme a questi vi sono i prodotti dei processi di urbanizzazione (periferie compatte, *ensanches*, ecc.) peri e suburbanizzazione (suburb anglosassoni, aree della città diffusa, ecc.) e di trasformazione della società contemporanea. L'urbano in questo caso è la somma di tutte queste componenti e anche la ragione per cui tutte queste parti formano un unico sistema continuo ed interrelazionato.
- A livello politico-normativo, così come a livello territoriale, il fenomeno dell'urbano trascende le scale di analisi e governo consolidate, attraverso cui si è regolata la crescita urbana e le politiche settoriali. Ciò che più stupisce è la fissità del legislatore e degli enti di governo del territorio che difficilmente hanno messo in campo politiche e strategie per cercare di gestire il fenomeno da una scala al contempo locale, per poter conoscere puntualmente le manifestazioni ed i problemi dell'urbano ma anche territoriale. L'urbano può essere gestito solo cambiando ed integrando le scale –e di conseguenza le azioni amministrative- poichè è un fenomeno ormai diffuso e non solo legato a manifestazioni locali.

Come hanno affermato gli autori portoghesi in un lavoro di ricerca anteriore:

“In un modello duale –dove si trovano la città e l'urbano- si oppongono la concentrazione (o agglomerazione) e la dispersione ma in realtà si tratta di qualcosa di più complesso ed interattivo. La stessa fragilità torna quando si fa eccessivo riferimento ad un modello insediativo omologato: per questa ragione la dispersione urbana diviene qualcosa più o meno uguale dappertutto, attraverso scale geografiche diverse e in contesti socio-economici differenti. In realtà si tratta di processi di centrifugazione o di esplosione urbana che partono dallo sviluppo di un agglomerato urbano iniziale con forme di dilatazione periferica e suburbana, forme di urbanizzazione legate al luogo che nascono già come ambiti dispersi, nuovi insediamenti a bassa o alta densità, più o meno regolati dalla pianificazione, ecc. La realtà mostra che l'urbanizzazione dispersa o diffusa legata alle conurbazioni è variabile, composta da grandi monoculture residenziali, perenni o stagionali, alle molteplici situazioni in cui specifici contesti economici distribuiscono, mescolano e influenzano la localizzazione di funzioni residenziali e non residenziali in un territorio diverso e con un livello di dotazione di infrastrutture variabile”¹⁵⁹.

159 Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 43-44 – trad. M. Paris

Una delle idee su cui si basa questo lavoro di ricerca, come affermato in parte nell'introduzione, è che indagare la centralità di un territorio attraversato da dinamiche centrifughe, significa ricercare le cause e le modalità attraverso cui queste forze hanno causato la dispersione, e così capirne la realtà attuale. L'urbano è uno straordinario insieme di realtà eterogenee in cui, si è detto, convivono elementi di natura e condizioni diverse che si manifestano con livelli di densità e dispersione molto eterogenei a seconda di tutti quegli elementi che, nel territorio, convivono e si trovano giustapposti. Questa diversità è data dalla complessità delle dinamiche in atto, frutto della sovrapposizione di tendenze e processi diversi che insistono su uno spazio che si è fatto ogni giorno più interconnesso e dove le distanze si contraggono in funzione della variabile tempo e della velocità di spostamento. L'urbano è l'habitat privilegiato della società contemporanea (plurale, democratica, complessa, frammentaria, eterogenea, poliglotta, composta da minoranze, ecc.) e si è sviluppato non sotto la spinta esclusiva delle dinamiche demografiche e dell'immigrazione, come era successo per la città consolidata, ma per processi di completamento/rifacimento di quella stessa città o per azioni di nuova urbanizzazione. Queste dinamiche non rispondono solo alle reali esigenze abitative ma a domande più complesse, basate su interessi, conflitti, stili di vita, che hanno come contemporaneo motore e risultato l'aumento della qualità della vita, la terziarizzazione della società, l'aumento dei consumi di beni e servizi e della mobilità.

A fronte di questa grande trasformazione, che si è cercato di descrivere nei paragrafi precedenti, sembra interessante chiedersi se tutto lo spazio dove ora si è disseminato l'edificato può essere considerato urbano o se, al contrario, vi sia un qualche indicatore che permetta di evidenziare le differenze nel continuo. In altre parole: nella banalità sostanziale del sistema urbano, esistono uno o più fattori che determinano le interdipendenze fra le sue parti? O ancora, quale può essere considerato il motore dell'attrazione che esercitano alcuni luoghi dell'urbano sugli abitanti del territorio? Perché alcuni di questi spazi, dispersi e slegati dai nuclei urbani consolidati, sono entrati di prepotenza nella gerarchia territoriale? La risposta a queste ed altre domande simili va cercata più nei comportamenti delle persone e nelle trasformazioni culturali oltre che nelle tracce costruite del territorio. In ogni caso, pur non essendo questa una ricerca antropologica o sociologica, alcuni di questi aspetti vanno indagati per poter capire le loro conseguenze spaziali e i prodotti che esse lasciano nel territorio.

Secondo L. Castello (2010) quasi il 90% degli abitanti degli ambienti urbanizzati, mette in atto pratiche comportamentali e di consumo di tipo urbano, tanto che uno dei tratti distintivi di questi ambienti è proprio quello di favorire lo scambio e l'interazione fra le persone. C'è da dire che, a differenza di quanto si potrebbe pensare ad una prima —e distratta— lettura del testo, l'autore brasiliano specifica che gli abitanti

hanno, nella loro quasi totalità, pratiche d'uso dello spazio urbano ma non tutto lo spazio urbano si presta a queste ultime. Il quadro diviene di ancor piú difficile interpretazione se si pensa –come ha fatto F. Choay– che “L'urbano non è sinonimo di urbanità. Né quest'ultima è una proprietà esclusiva della città. In questo modo dobbiamo riprendere ciò che pensava Giovannoni e immaginare nuclei di urbanità di diverse dimensioni e forme che creano una dialettica nell'urbano simile a quella che prima legava la città e lo spazio rurale”¹⁶⁰.

2.A.2. Una questione di urbanità

Dalle considerazioni esposte in precedenza si possono anticipare alcuni dei temi che verranno sviluppati nelle prossime pagine: da un lato si tratteranno i temi dell'urbanità e del carattere urbano di alcuni punti del territorio contemporaneo considerati “in se”, non esclusivamente vincolati alla città consolidata. Dall'altro lo sguardo si sposterà ad una scala piú ampia e si analizzeranno i caratteri di un sistema territoriale in cui nuovi ambiti di urbanità convivono con esempi consolidati.

LA CITTÀ COME AMBITO DI STRUTTURE, ISTITUZIONI E RELAZIONI CARATTERISTICHE (L. WIRTH)

Uno fra gli autori che hanno approfondito il tema dell'urbanità, quello che, probabilmente, ne ha studiato meglio l'origine è il sociologo di origini tedesche L. Wirth. Fin dalla fondazione –avvenuta nel 1914– il dipartimento di sociologia dell'Università di Chicago ha espresso un punto di vista innovativo e originale nel panorama statunitense e mondiale. Nelle ricerche condotte al suo interno, collaborando con R. Park, E.W. Burgess e gli altri esponenti della Chicago School, L. Wirth cercò di approfondire il tema della città come tratto distintivo della società moderna. In particolare egli voleva indagare –attraverso una prospettiva socio-ecologica, l'influenza dell'ambiente urbano sugli stili di vita e sulla cultura degli abitanti piú che approfondire una reale tematica spaziale. In particolare egli orientò le sue analisi per cercare di capire che cosa fosse realmente la città, poichè per raggiungere quest'obiettivo, egli riteneva inutili le definizioni statistiche o morfologiche, legate piú alla localizzazione delle persone che al loro modo di vivere lo spazio.

Nel suo famoso articolo del 1938 intitolato “*Urbanism as a way of life*” L. Wirth dichiarava:

“L'urbanizzazione non è solo un processo attraverso il quale le persone sono attratte verso un luogo chiamato città e si adattano al suo sistema di vita. Quest'espressione si riferisce anche all'insieme dei caratteri che connotano la vita nelle città e alla trasformazione che hanno subito i comportamenti, divenuti tipicamente urbani. Questo cambiamento si

¹⁶⁰ Choay F. (1994) El reyno de lo urbano y la muerte de la ciudad en *Visiones Urbanas: Europa 1870-1933: La ciudad del artista, la ciudad del arquitecto*. Madrid, Electa-CCCB pag. 23-33 – trad. M. Paris

manifesta nelle persone in modo indipendente dalla loro localizzazione, poichè é influenzato dal potere delle istituzioni e delle personalità, attraverso mezzi di comunicazione e trasporto”¹⁶¹.

La tesi che si vuole sostenere è che nell’ambiente originato dai processi di urbanizzazione si concentra un numero molto maggiore di “opportunità di interazione”: queste opportunità sono le chiavi per accedere a molti “stili di vita diversi”, un range di possibilità molto più ampio rispetto al passato. In questo senso lo sviluppo tecnologico e delle infrastrutture ha accentuato il ruolo della città come elemento dominante dove si concentrano servizi e funzioni specializzate e dove sono state attratte grandi masse di popolazione provenienti dagli spazi rurali. Questa predominanza non si nota solo nel movimento migratorio verso i nuclei maggiori o nell’aumento della densità e della concentrazione degli abitanti nelle città. Un altro indicatore è sicuramente l’abbattimento delle differenze fra i comportamenti ed i modi di vivere degli abitanti del territorio, indipendentemente dalla loro localizzazione insediativa. L. Wirth mise in luce la tendenza all’omologazione dei modi di vivere e colonizzare lo spazio delle persone, incorporate in uno stesso sistema di vita. Per questo motivo egli propose un’indagine qualitativa a due livelli, paralleli ed entrambi necessari, per capire la reale natura della città. Da un lato egli propose lo studio dei luoghi che fossero origine di quest’influenza sui modi di vita della popolazione; dall’altro affermò l’esigenza di studiare gli abitanti ed i loro comportamenti, in modo indipendente dalla loro localizzazione. Secondo la sua visione la città era: “un luogo dove si localizza in modo permanente un gruppo relativamente grande e denso di persone, socialmente eterogeneo”¹⁶².

Questa definizione mette in luce una realtà urbana che non è legata per forza a elementi simbolici e consolidati (la piazza o altri luoghi tipici dei nuclei consolidati) ma ad ambienti in cui si sviluppa un certo modo di vivere lo spazio. Per questa ragione potrebbe anche riferirsi, così come riferito di L. Castello anteriormente, ad ambiti dell’urbanizzazione dispersa, in cui si evidenziano caratteri e forme di vita urbane.

Sulla base della definizione di città L. Wirth si produce nella formulazione di una teoria urbanistica che sappia, da un lato abbracciare le differenze e la complessità del territorio contemporaneo, dall’altro sottolinearne i tratti comuni. Per raggiungere questo obiettivo si registrano le osservazioni su un limitato numero di variabili: la dimensione dell’insediamento, la sua densità e l’eterogeneità della sua popolazione. La riflessione sociologica, ed in particolare pertinente alla sociologia urbana, il campo di studio privilegiato dell’autore, trae le sue conclusioni dalla combinazione dei fenomeni collegati alle dinamiche che coinvolgono queste tre variabili.

161 Wirth L. (1938) *Urbanesimo come modo di vita* in Guido Martinotti (1968) *Città e analisi sociologica* Padova, Marsilio pag. 196

162 Wirth L. (1938) *op. cit.* pag. 195

La pirma è quella per cui la città è un luogo dove si trova un gran numero di abitanti e questa condizione produce una variazione nelle normali relazioni fra gli stessi. Inoltre L. Wirth notò una relazione diretta fra l'aumento del numero e la velocità e la profondità di queste trasformazioni. Fra queste variazioni vi sono un aumento: la segregazione spaziale legata a parametri somatici, etnici o economici, l'indebolimento dei legami familiari e dei vincoli di prossimità, il ricorso a tecniche di comunicazione indiretta e alla rappresentanza politica per il sostegno degli interessi personali.

“Posti di fronte all'inefficacia dei vincoli di parentela attuale, ci dedichiamo a crearne dei succedanei. Posti di fronte alla sparizione dell'unità territoriale come base della solidarietà sociale, creiamo unità d'interesse. Nel frattempo, la città come comunità si risolve in una serie di tenui relazioni segmentate, impostate su di una base territoriale con un centro definito ed un' indefinita periferia e basate su una suddivisione del lavoro che trascende la prossimità immediata ed è già di portata universale”¹⁶³.

In questo senso va anche l'originale riflessione di R. Sennett che negli anni '70 ha definito la città come il luogo dove la gente impara a vivere con estranei. Per l'autore la pratica democratica moderna esige che i cittadini imparino a introdursi nelle esperienze e negli interessi delle vite altrui.

“In questo modo la società si arricchisce quando l'esperienza della gente non si limita a quella dei suoi simili. La somiglianza impigrisce la mente mentre la diversità la stimola e la espande. Le città sono i luoghi in cui si impara direttamente, corporalmente, fisicamente, sul terreno a vivere con gli estranei. La dimensione, la densità e la diversità delle popolazioni urbane rende possibile, anzi, inevitabile, questo contatto sensoriale”¹⁶⁴.

Tutto ciò mette in luce il carattere inevitabile, ma anche segmentario e trasitorio delle relazioni interpersonali nella città. In esse si segnala l'utilitarismo nei rapporti umani e non si fa più riferimento alle persone per soddisfare le proprie necessità ma ai gruppi e alle istituzioni. La città è l'ambito in cui l'individuo si specializza da un lato e diviene sempre più anonimo e, allo stesso tempo, omologato.

La seconda è quella per cui la città è quell'ambito in cui un gran numero di persone si concentra e, di conseguenza, dà luogo a un'alta densità abitativa. In primo luogo va sottolineato come L. Wirth quando parla dell'alta densità non fa riferimento a soglie dimensionali o a quantità definite ma, richiamandosi a G. Simmel, alla possibilità di stabilire uno stretto contatto fisico e a come questo processo influenzi, cambi l'ambiente dove si produce. Anche A. Bagnasco afferma:

163 Wirth L. (1938) op. cit. pag. 196

164 Sennett R. (1999) *Capitalism and the City* in Echenique M., Saint A. (2001) *Cities for the new millenium*. London - New York, Spoon Press pag 19-24 – trad. M. Paris

“Le città sono aggregati grandi, densi di molte persone fra loro eterogenee. La stabilità dell'aggregato in un luogo ne fa una città. Non è possibile precisare più di tanto questa definizione sociologica, che resta ambigua: non si può, per esempio, dire quale sia una soglia di grandezza, o di densità, o la natura dell'eterogeneità una volta per tutte. Piuttosto, si avverte un effetto città, per così dire, quando in una società stanziata in uno spazio si attivano due processi: differenziazione sociale e individualizzazione”¹⁶⁵.

Per questa ragione si producono divisioni all'interno dell'intera popolazione e si determina un processo di specializzazione spaziale, simile al concetto di specializzazione ecologica e, nel momento stesso in cui si determina un aumento della possibilità del contatto e dello scambio, si possono generare tendenze alla categorizzazione e all'allontanamento, fino a generare veri e propri episodi di anti-socialità e paura del diverso.

“Le persone di status e con bisogni simili si raggruppano inconsciamente in un ambito determinato, si selezionano consciamente o sono obbligate a farlo sotto la spinta di determinate circostanze. Così le diverse parti della città si specializzano e, di conseguenza, la città stessa tende ad assomigliare ad un mosaico di mondi sociali segnato da brusche transizioni”¹⁶⁶.

I processi di differenziazione e specializzazione della città hanno conseguenze spaziali importanti: da un lato si può notare l'aumento della complessità della struttura sociale ma, dall'altro, vi è un'esposizione importante a contrasti fra gruppi e si apre la competizione per il controllo ed il presidio dello spazio.

Nella terza variabile si considera che il gran numero di individualità e la loro continua interazione, resa possibile grazie alla densità, stimola l'integrazione sociale. Per integrazione non si intende l'armonia ma l'assenza di rigidi confini fra le classi che, al contrario, si traduce in una discreta mobilità sociale, modellata sulla creazione di gruppi di interesse, trasversali rispetto alle classi. Insieme alla mobilità sociale si sviluppa anche una certa mobilità fisica, che si traduce in uno scarso legame con il luogo ed allenta il senso di pertinenza.

“In parte a causa del legame debole della popolazione al luogo ed in parte come risultato della sua mobilità sociale, il senso di appartenenza ad un gruppo cambia rapidamente. Il luogo di residenza, il posto ed il tipo di impiego, il reddito e gli interessi cambiano anch'essi ed il compito di riunire le organizzazioni dove si mantiene e si promuove una mutua conoscenza fra gli appartenenti è un compito difficile. Questo discorso può essere applicato alle aree locali, dentro la città in cui le persone si confinano sulla scorta di differenze razziali, linguistiche, reddituali o di

165 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra: come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 107-108

166 Wirth L. (1938) Urbanesimo come modo di vita in Guido Martinotti (1968) Città e analisi sociologica Padova, Marsilio pag. 202

status sociale piú che per la scelta o l'attrazione positiva che scaturisce fra persone simili¹⁶⁷.

Attraverso l'analisi di queste tre variabili, per usare un'espressione di H. Lefebvre (1979) il fenomeno urbano si presenta come una realtà totale, che investe cioè la totalità della pratica sociale. Allo stesso tempo le tre variabili permettono di spiegare le caratteristiche della città come ambito del "modo di vivere urbano". In esso la superficialità e il carattere anonimo e transitorio dei rapporti sociali, in grado di generare tanta tolleranza quanta indifferenza, sono il debole e particolare collante che lega gli individui (Laffi, 2005).

H. Capel (1975) ha messo in luce che lo studio di L. Wirth, ampiamente ripreso e sviluppato da autori successivi, fu il primo a segnalare questi caratteri: l'isolamento sociale, la perdita di valori universali, la segmentazione dei ruoli, il carattere indefinito di alcune norme, ed ancora la superficialità, l'anonimato, il carattere transitorio ed utilitaristico dei rapporti fra le persone. Questi sono stati descritti, ad esempio, attraverso le pagine crude –ma realistiche- di autori come J. Ballard:

“Che ci piaccia o no, il XIX secolo è finito con i suoi sogni distrutti. La nozione di comunità come associazione volontaria di cittadini illuminati è morta per sempre.. Adesso ci rendiamo conto di quanto sia soffocante essere diventati così umani, così dediti alla moderazione e alla via di mezzo. La suburbanizzazione dell'anima ha devastato il nostro pianeta come la peste ... oggi conosciamo a malapena i nostri vicini, evitiamo quasi ogni forma di coinvolgimento civico e lasciamo allegramente che a gestire la società sia una casta di tecnocrati politici. La gente trova tutta l'intimità di cui ha bisogno nella sala di imbarco dell'aeroporto e nell'ascensore del grande magazzino. A parole sono tutti a favore dei valori comunitari, poi però preferiscono stare soli¹⁶⁸.

A questi aspetti sociologici si aggiunge un processo di specializzazione e divisione del lavoro, l'aumento dei conflitti e dello spirito di competizione che contraddiceva –almeno nell'immaginario collettivo- l'immagine bucolica e solidale del mondo rurale. Altri contrasti nascevano dall'elevato grado di mobilità degli abitanti, dal predominio di relazioni impersonali e dalla de-strutturazione delle relazioni familiari.

In realtà il risultato di tutto ciò é la perdita di significato della città come ambiente fisico: da struttura fisica che comprende una popolazione, una tecnologia ed un ordine tecnologico essa diviene un sistema di organizzazione sociale che comprende strutture, istituzioni e pratiche sociali caratteristiche. Quest'organizzazione può presentarsi in numerosi ambiti diversi, non solo nei nuclei urbani consolidati poichè si tratta di un insieme di atteggiamenti e idee (Wirth, 1938), che, può essere definita, in una parola, come urbanità poichè, come ha affermato

167 Wirth L. (1938) op. cit. pag. 196

168 Ballard, J. (2002) Super-Cannes. Milano, Feltrinelli pag. 252-253

L. Wirth, essa è “l'insieme degli elementi che caratterizzano la vita nelle città”¹⁶⁹. Ma la città in questo caso non indica l'ambito costruito dei nuclei consolidati o delle periferie prodotte dal movimento moderno, essa indica, come hanno affermato A. Amin e N. Thrift (2005) un campo¹⁷⁰ di movimenti, un vortice di forze e intensità, che attraversano e mettono in relazione tutti i tipi di attori, umani e non umani, in tutti i modi di combinazione delle azioni o, come ha affermato L. Mumford: “La città, nella sua accezione più completa, è quindi un ambito geografico, un'organizzazione economica, un processo istituzionale, un teatro di azione sociale e un simbolo di unità collettiva. La città favorisce l'arte e la sua arte, la città crea il teatro ed è essa stessa teatro. È nella città, la città come teatro, che le attività intenzionali dell'uomo sono orientate, e in funzione di essa vengono elaborate in forme più significative, attraverso il conflitto e la cooperazione di attori, eventi e gruppi”¹⁷¹. Per questo l'idea di città riflette un sistema di vita adottato da un mondo globalizzato, un sistema che si estende progressivamente a tutte le latitudini del globo e che contiene modifiche abbastanza profonde da caratterizzare una metamorfosi sociale (Castello, 2010).

L'URBANITÀ COME CARATTERE

Secondo diversi autori (Boudreau, 2010; Governa & Memoli, 2011) l'urbanità è un concetto denso, colmo di significati diversi ma che hanno come comune denominatore le caratteristiche e le qualità proprie dello stile di vita urbano. M. Castells (1974) sosteneva che essa fosse parte integrante di una specifica cultura urbana, un “sistema di valori, norme e rapporti sociali che possiedono una specificità storica e una logica propria di organizzazione e di trasformazione”¹⁷². Di quest'idea è anche H. Capel (1975) che ha sostenuto che nei paesi industrializzati, da una prospettiva sociologica e antropologica, la popolazione –nella sua totalità, non solo quella insediata nei nuclei urbani densi- può essere considerata urbana, nel senso che mostra comportamenti, atteggiamenti e sistemi di valori simili a quelli che prima erano esclusiva degli abitanti delle città. H. Lefebvre avrebbe definito queste manifestazioni come la città effimera, opera prodotta dal movimento ininterrotto e dalle interazioni degli abitanti, frutto della produzione, dello scambio, dell'atteggiamento ludico ed esemplificato, per la prima volta in modo completo e totale, dalla esposizione universale di Montreal (Lefebvre, 1976).

Secondo quanto afferma L. Castello (2010) l'urbanità è la condizione attraverso cui l'ambiente urbano fornisce ai suoi cittadini una varietà di

169 Wirth L. (1938) *Urbanesimo come modo di vita* in Guido Martinotti (1968) *Città e analisi sociologica* Padova, Marsilio pag. 196

170 Il lessico utilizzato dagli autori richiama gli studi sul campo magnetico terrestre e le fasce studiate da J. Van Allen, come spazi dove si sviluppano una serie di forze interagenti e complesse.

171 Mumford L. (1937) *What's is a city?* In *Architectural record*, vol. 82, no. 5 pag. 58-62 – trad. M. Paris

172 Castells M. (1974) *La questione urbana*. Padova, Marsilio pag. 106

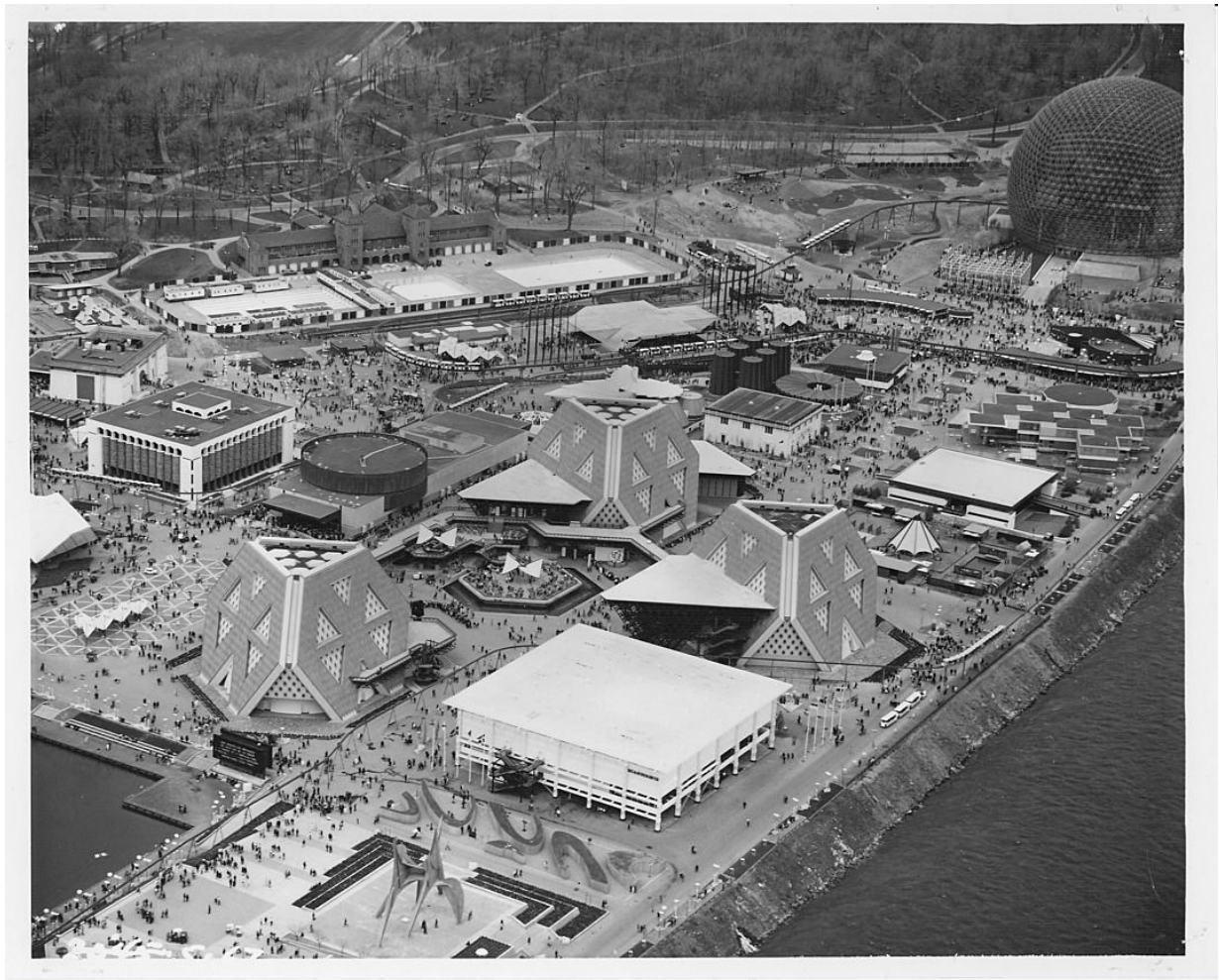


Fig. 2.05:
Expo di Montreal in una cartolina dell'epoca (1967)

Le pratiche dei visitatori dell'Expo di Montreal furono usate da H. Lefebvre come esempio di un modo di vivere i luoghi effimero, temporaneo, basato sulla circolazione e lo scambio

Fonte: La preparazione dei padiglioni per l'expo. Archivio fotografico della città di Montreal (1967)

modi di vita, opportunità, scelte, opzioni, scambi, interazioni e relazioni. L'autore afferma:

“Essa è quella qualità relativa alla dinamica delle esperienze esistenziali cui sono sottoposte le persone quando utilizzano lo spazio pubblico urbano, e sfruttano la capacità di scambio e di comunicazione legata a questo spazio. Il concetto di urbanità è abbastanza eterogeneo e ha dato origine a tentativi, anche motivati, di misurare quantitativamente e qualitativamente la sua presenza nella città ... In generale si può affermare che l'urbanità trascende il sentimento di pluralità tipico di alcuni spazi urbani e lo supera, dando origine ad un più ampio sentimento di condivisione e di creazione di legami”¹⁷³.

Per questo l'urbanità di un luogo è proporzionale alle sue potenzialità nel campo dello scambio sociale, alle opportunità che offre di fare esperienze multiculturali, basate sul contatto, sulla scoperta o sulla scoperta della differenza, sul confronto con gruppi sociali e culturali 'diversi' da noi stessi - con cui scambiare informazioni nel mondo multidimensionale dell'eterotopia. Tutto ciò riguarda le interazioni fra

173 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 21 – trad. M. Paris

gruppi sociali aperti, fra le altre cose, allo scambio di informazioni che permette di conoscersi reciprocamente all'interno di un ambiente urbano (Castello, 2010).

Secondo F. Ascher (2004) le città erano agglomerati di popolazione interdipendenti poichè i singoli individui erano incapaci di produrre da soli tutti gli elementi necessari alla loro sopravvivenza. Egli afferma che l'esistenza delle città obbliga, sin dalle origini, gli abitanti ad una divisione tecnica sociale e spaziale della produzione dei beni di sussistenza ed implica allo stesso tempo uno scambio continuo, un compromesso fra sacerdoti ed artisti che producono beni simbolici e i guerrieri che sono chiamati a proteggere gli individui e i loro prodotti. L'urbanità di un luogo diviene quindi la sua capacità –anche potenziale- di accogliere e stimolare questo scambio, questo compromesso (Ascher, 2004); in una parola, questa diversità.

L'urbanità di un luogo non è piú esclusiva della città consolidata poichè essa riguarda alcuni aspetti che, insieme con l'urbanizzazione e alcune funzioni specializzate, sono uscite dai centri consolidati e si possono trovare anche in ambiti differenti. Questo poichè essa non dipende dalla realtà edificata che la accoglie, ma da come i suoi abitanti la vivono, attraverso ritmi, azioni e scambi che erano tipici della città e che oggi avvengono anche altrove. J. Allen (1999) ad esempio con ritmi della città intende qualunque cosa ricordi l'insieme di pratiche, il normale andare e venire della gente, la vasta gamma di attività ripetitive, i suoni e persino gli odori che punteggiano la vita nella città: in pratica tutto ciò che dà a chi percepisce un luogo il senso della sua identità.

“Questo senso del tempo e del luogo non ha nulla a che vedere con un'orchestrazione globale o con un coordinamento generale delle abitudini presenti in una città: risulta invece dalla brulicante combinazione della vita urbana, dalla gente che si muove nella città in diverse ore del giorno e della notte, in quello che sembra un processo di rinnovamento continuo che si compie settimana dopo settimana, stagione dopo stagione”¹⁷⁴.

In realtà l'urbanità é un carattere della città che riguarda, come giustamente ha fatto notare R. Sennett (1999), non tanto l'insieme di edifici ma l'esperienza stessa della città e gli effetti che questa esperienza ha sulla personalità e la sensibilità di ognuno. Egli afferma che l'esperienza del modo di vivere “urbano” puó insegnare alla gente a vivere insieme e la fa crescere. L'esperienza della complessità ad essa collegata non è un avvenimento esterno ma ha delle conseguenze sull'idea che ogni individuo ha di se stesso prima ancora che degli altri. Le persone che vivono in ambienti dotati di questa urbanità creano molteplici immagini della loro identità, poichè sanno che quella stessa identità è un qualcosa destinato a cambiare in funzioni delle condizioni

174 Allen J. (1999) *Worlds within cities* in Massey D., Allen J., Pile S. (a cura di), (1999), *City Worlds* Londra, Routledge pag. 96

dell'intorno e delle persone con cui si rapportano. R. Sennett insiste anche che i sistemi sociali complessi tendono a essere aperti: dalla dispersione che questa apertura genera nasce una certa sensazione di vuoto, una necessità interiore che spinge al confronto e allo scambio con l'altro così da cercare nell'estraneo una propria parte di sé stessi (Sennett, 1999).

L'URBANITÀ DELL'URBANO

Rimane da chiedersi, come fa J. Ferrao (2003) come sia possibile spiegare oggi i fenomeni collegati all'urbanità, quando gli agglomerati urbani ne hanno perso l'esclusiva. A. Corboz (1983) ha fatto notare che quando è venuta meno l'opposizione fra città e campagna, con la netta prevalenza della prima, non si può più considerare "spazio urbano" solo quello dove gli edifici si succedono e generano agglomerati densi, ma tutti quegli ambiti in cui gli abitanti hanno acquisito una mentalità "cittadina". Nelle società che sono state definite "urbane" si sono generalizzati i valori, gli atteggiamenti ed i comportamenti che per molto tempo sono stati considerati come proprietà specifica degli abitanti delle città, nella misura in cui si trovavano in ambienti urbani.

Già L. Wirth (1938) riconosceva che l'urbanità non è più un carattere esclusivo delle città nel senso di insediamento fisico e "demografico" del termine. Egli, al contrario, riconosceva l'urbanità come un carattere che poteva essere studiato attraverso l'analisi, empirica ed incrociata, di tre punti di vista interrelazionati: come struttura fisica degli insediamenti –con l'approfondimento della loro natura fisica, tecnologica ed ecologica- come sistema di organizzazione sociale e come insieme di atteggiamenti, idee e personaggi. L'architettura intesa come disciplina e come campo di riflessione non è stata consapevole di questa complessità fino agli studi del Team X che, comunque, si sono affiancati alle posizioni più consolidate del funzionalismo, senza per questo sostituirle. Questo poiché fin dall'esperienza del funzionalismo in architettura, la società occidentale si è fatta sempre più urbana e, grazie a questo fatto, si è diffusa l'urbanità come sistema di riferimento sia culturale che sociale, non quindi come strategia localizzativa o habitat. È vero che, da un lato, le città sono gli ambiti dove si producono questi riferimenti, dove si fa reale l'immagine collettiva della vita urbana ma, come si è visto all'interno della ricerca fin qui esposta, si è persa la classica corrispondenza fra spazio urbanizzato denso e urbanità. Questo scarto dà luogo a relazioni di co-evoluzione più complesse e rende più difficile l'identificazione dei tracciati specifici delle città nelle estese aree urbane del territorio e, allo stesso tempo, l'identificazione di comportamenti non urbani o meglio, completamente rurali nei suoi abitanti (Portas & al., 2003). In generale va riconosciuto che, come affermato da R. Sennett (1999) una delle questioni chiave degli studi urbani oggi è quello di capire la complessità dell'urbano e far sì che le diverse complessità che convivono nel territorio si interrelazionino.

Questo è ancor più importante poiché, come si è visto, queste complessità non sono più localizzate solo in ambiti definiti ma si sono diffuse.

Come già affermato da F. Indovina (1990) la diffusione di alcuni caratteri di tipo urbano nel territorio non ha originato solo ambienti insediativi diversi e originali quali, ad esempio, la città diffusa. L'energia generativa –si potrebbe arrivare a definirla creativa- di questo movimento dai nuclei densi nel territorio non ha cambiato solo l'apparenza del territorio ma ha influito in modo deciso sulle sue gerarchie. Il territorio risultante è quindi un risultato della sovrapposizione di vecchi ordini che non spariscono ma permangono e talvolta si trasformano e di nuovi ordini. Queste trasformazioni, influenzate dai cambiamenti sociali, economici e tecnici influiscono e sono influenzate dal modo di vivere lo spazio dei suoi abitanti che, per questa ragione, cambiano, trasformano e creano strategie localizzative in funzione di questi nuovi elementi. A queste strategie corrispondono le necessità di luoghi da parte degli abitanti, spazi della simultaneità, dell'incontro, dello scambio, del consumo, ecc. (Lefebvre, 1976). Per l'autore proprio questa necessità –e la capacità di rispondervi di alcuni ambiti dell'urbano- possono essere la chiave di lettura per la comprensione dell'urbano nel territorio. L'urbano, si è già visto, "non può essere definito attraverso la sua localizzazione in una morfologia materiale sul terreno, in un ambito pratico-sensibile, né come carattere indipendente. Non è un'essenza atemporale né un sistema fra altri sistemi o sottomesso a questi. E' una forma mentale e sociale, in cui si materializzano simultaneità, prossimità, convergenza, incontro o meglio ancora, incontri. E' una qualità che nasce dalla quantità di spazi, oggetti e prodotti. E' una differenza o meglio ancora, un insieme di differenze"¹⁷⁵.

Quindi, quale è la chiave per interpretare l'eterogenea diversità che riunisce l'urbano? Evidentemente è l'urbanità di alcuni di questi frammenti: nella sostanziale banalità legata alla diffusione degli edifici nel territorio (De las Rivas, 2013) alcuni di questi ambiti sono quelli che riescono a condensare, così come i nuclei storici delle città consolidate: comportamenti, pratiche, bisogni, esigenze, capacità differenti (Memoli & Rossignolo, 2011). Il fatto che possano riunire e mettere a confronto queste diversità non vuole dire che lo facciano nello stesso modo –o attraverso le stesse dinamiche delle piazze storiche. Semplicemente alcuni ambiti determinati dell'urbano presentano lo stesso livello di complessità, densità ed intensità d'uso. Essi entrano a far parte di un'immagine collettiva come luoghi urbani –pur trovandosi spesso dispersi nel territorio fuori dagli agglomerati tradizionali- e sono, in certo modo, parte di una struttura la cui logica può essere determinata dal modo che ha la gente di utilizzare gli spazi urbani e le loro componenti nello svolgimento delle loro attività. Come già affermato da H. Lefebvre:

¹⁷⁵ Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 89

“Essi sviluppano una percezione dell'ambiente attraverso esperienze visuali e creano una struttura del territorio che rappresenta le parti che interessano, gli spazi di socializzazione che usano più frequentemente, così come i percorsi, i punti di convergenza e i luoghi dove prevalentemente si polarizzano le loro esperienze. Tutto ciò rivela la presenza di una serie di significati simbolici che raccontano ciò che esiste in questo contesto e danno valore allo spazio urbano, facendo in modo che si carichi di valori culturali (Carr, 1970): in una parola, gli danno urbanità”¹⁷⁶.

2.B. Fenomenologia del territorio metropolizzato

M. de Solà Morales (1996) ha affermato che la forma delle metropoli contemporanee segue un archetipo legato allo sfruttamento delle opportunità frammentarie più che lo schema determinista del funzionalismo. Questo archetipo si basa molto sullo sfruttamento delle condizioni specifiche del luogo, sia da un punto di vista fisico-morfologico come la topografia e le infrastrutture, che sociale ed economico. La sua opinione era che le relazioni nate dal contatto perimetrale fra i vari elementi del mosaico, così come una logica frammentaria di crescita e sviluppo della metropoli –che definiva “crescita laterale”-, parallela ed integrata a quella della continuità data dalle infrastrutture, era importante nelle città. Il risultato di queste due logiche di crescita è quello della nascita di una città alternativa e allo stesso tempo integrata a quella consolidata.

In questo paragrafo si analizzeranno alcune descrizioni del territorio metropolizzato e dell'urbano, prestando particolare attenzione agli ambiti diversi da quelli della città consolidata. Nella regione urbana frutto di queste trasformazioni si segnalano figure diverse, frutto di pratiche e modi di vivere lo spazio nuovi, legati alla quotidianità della società contemporanea. Così si rifletterà sull'utilità di riferirsi alle figure territoriali per riuscire a fornire una descrizione innovativa e non convenzionale del territorio che considera sia gli elementi materiali che i processi che hanno portato alla sua trasformazione. In seguito si passeranno in rassegna quattro di queste tipologie che, più delle altre, mettono in luce il loro carattere alternativo alla città consolidata ma non per questo meno urbano in quanto dotato di urbanità. Questa ricerca è segnata dall'interesse per questi luoghi ma per questioni di sintesi ed efficacia non è possibile studiare tutte le situazioni né tutte le diverse realtà presenti in questa variegata e complessa fenomenologia. Per questa ragione si è scelto di privilegiare in questa sede solo alcune figure che rispondessero a due precise caratteristiche: essere diverse

176 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 108-109 – trad. M. Paris

salla città consolidata e dotate di urbanità. Queste realtà si integrano con quelle consolidate e ne rappresentano un'alternativa che però non elimina le precedenti. Col termine di "alternativo" si intendono tutte quelle situazioni nelle quali le strategie localizzative e gli ambienti insediativi presenti non sono spiegabili esclusivamente attraverso riferimenti a logiche di tipo consolidato quindi legate alla città pre-moderna o alle logiche funzionaliste. In secondo luogo fra tutti i casi possibili sono stati preferiti quelli che mostrano pratiche di colonizzazione e di uso dello spazio di tipo urbano o ritenute, fino ad oggi patrimonio esclusivo della città convenzionale. Si tratta di tutti quei luoghi in cui si verifica un contatto, uno scambio, un'interazione fra le persone che può ricordare quelle che fino a pochi anni or sono erano localizzate esclusivamente nei centri storici. Il risultato di quest'analisi ha portato alla selezione di quattro figure particolarmente interessanti.

L'idea delle figure nasce da un articolo di B. Secchi del 1994, "Figure del rinnovo urbano". (v. 2.B). L'autore riflette nell'articolo sull'idea di rinnovo urbano, locuzione attraverso la quale si fa riferimento, fin dagli anni '70, ad un insieme variegato di politiche e di azioni messe in campo da soggetti pubblici a diverse scale per reagire al declino urbano. La causa di questo declino sarebbe da ricercare nello spostamento nel territorio di interi settori di attività, nelle nuove forme insediative della residenza, dell'industria e dei servizi, come nell'evoluzione degli strumenti di progetto e gestione del territorio ed anche nelle nuove pratiche sociali e comportamentali degli abitanti. Secondo l'autore:

“ciò ha segnato, per la città europea, un passaggio epocale: l'esaurirsi dell'esperienza del XIX secolo, della metropoli impressionista, di un'esperienza culturale, sociale e tecnica fondata sulla visibilità, la crescita, la concentrazione e la densità e l'aprirsi di una diversa esperienza in larga misura determinata dal carattere sfuggente della dispersione dei soggetti e dei loro discorsi, della rarefazione degli oggetti e dei luoghi; un'esperienza i cui tratti salienti stentiamo ancora a riconoscere e ad organizzare concettualmente”¹⁷⁷.

La conseguenza più evidente di questo passaggio è l'instabilità, data dal continuo riconfigurarsi del sistema di attribuzione di valori alle diverse parti del territorio, attraverso cui i luoghi assumono pesi e ruoli diversi all'interno della gerarchia urbana e territoriale e, al tempo stesso, cambiano il loro peso nel sistema in modo dinamico, in funzione del continuo trasformarsi del sistema di relazioni che li lega fra loro. In questo contesto di trasformazione B. Secchi (2000) individua però alcune figure ricorrenti fra le varie politiche e azioni che rinviano ad orizzonti di senso più ampi. Egli, collegandosi ai discorsi sulla retorica e l'analisi letteraria di G. G n tte (1966, 1969 e 1972) cerca di far emergere lo iato tra spazio reale e spazio potenziale (Secchi, 1994) che si   manifestato nei cambiamenti urbanistici dei trent'anni precedenti. Senza porre in dubbio il significato delle quattro

177 Secchi B. (1994) Figure del rinnovo urbano, in Casabella, n. 614 pag. 16

figure individuate dall'autore: il frammento, il sublime, la regolarità e il minimale, sembra più interessante riflettere sul possibile ruolo che può avere l'individuazione stessa delle figure, la loro apparizione come strumento di riflessione. In particolare B. Secchi ricorda di come grazie ad esse si possa riflettere sul territorio poichè esse aiutano a pensare alla situazione dello spazio reale e ai molti e diversi modi che la società ha creato per colmarlo.

“Rifiutando di contrapporre la conservazione all'innovazione, l'urbanistica all'architettura, le ragioni dell'economia a quelle dell'immaginario, esse (le figure, nda.) ci propongono una riflessione più acuta sulla situazione del progetto contemporaneo”¹⁷⁸.

Questa riflessione è più acuta anche perchè si basa sull'aspetto innovativo ed imporante della percezione e, grazie ad esso, produce qualcosa di più complesso di una semplice descrizione. Le figure conterrebbero quindi al loro interno non solo un rappresentazione ma una specie di piccola utopia, attraverso cui si mette in luce uno spazio, la società che lo ha prodotto e i processi che hanno costretto/ aiutato/obbligato/suggerito a quella società di ordinare lo spazio in un determinato modo.

S. Boeri, A. Lanzani e E. Marini (1993) parlano delle figure del territorio come di un insieme finito di unità minime che lo compongono. Il compito di chi lo studia è quindi quello di leggere le diverse figure e capirne i caratteri, ma al tempo stesso di interpretare le diverse combinazioni e leggere il sistema che compongono sommandosi alle altre. Allo stesso modo A. Capestro, in una pubblicazione del 1997, poi ripresa nel più recente libro intitolato “Oggi la città”, del 2012, afferma che le figure sono modi di riflettere su “temi che non seguono la via della continuità, della successione, della razionalizzazione lenta degli eventi dal momento che questi si presentano discontinui e cangianti”¹⁷⁹. Per questa ragione uno strumento come le figure serve ad assimilare, ma anche a gestire e codificare, questo continuo ed incessante cambiamento delle trasformazioni territoriali contemporanee, che non potrebbero essere apprezzate –e capite- attraverso una descrizione convenzionale. Per A. Capestro le figure sono strumento di riflessione e comprensione, le uniche atte ad interpretare le nuove forme della continuità, fattore caratterizzante del territorio complesso nel quale vive e si muove l'uomo contemporaneo.

Più recentemente R. Pavia (2002), ha elencato alcune figure “della trasformazione” del territorio alle quali ha associato luoghi e situazioni specifiche che permettono alla figura stessa di svilupparsi e configurarsi. In questo modo l'autore pensa che si potrebbe costruire una sorta di

178 Secchi B. (1994) Figure del rinnovo urbano, in Casabella, n. 614 pag. 17

179 Capestro A. (1997) Interpretare il territorio della complessità, in Firenze Architettura, I Quaderni n. 1 pag. 22

archivio che permetterebbe di raccogliere sia le relazioni della città contemporanea che i luoghi dove esse si realizzano.

Infine M. Carta (2011) in un suo lavoro di ricerca sulla rappresentazione del territorio ha usato il termine “figura” per descrivere le “entità territoriali organiche complesse”¹⁸⁰ che compongono il patrimonio territoriale. Egli le definisce come le unità di minima scomposizione delle individualità territoriali, entità in cui si mettono in evidenza le specificità dei caratteri persistenti nella lunga durata, caratterizzate da una specifica struttura morfotipologica a sua volta definita dalla interazione di lunga durata delle componenti antropiche e naturali. Il quadro che esse forniscono del territorio è quello di un sistema nel quale coesistono e si relazionano fra loro e il loro insieme definisce l'identità territoriale e paesaggistica dello spazio poichè esse formano la sua struttura e contribuiscono a caratterizzarne il paesaggio.

Sull'idea del paesaggio si sofferma l'autore quando spiega che le figure territoriali richiamano la dimensione percettiva di uno spazio entro cui si capisce che hanno agito norme e pratiche consolidate e che, di conseguenza, lo hanno conformato in un determinato modo.

Si è scelto di studiare alcune figure della exopoli perchè esse possono aiutare alla comprensione sia della realtà del territorio come dei suoi processi. Per spiegare come sia possibile aspettarsi questo risultato è necessario riflettere brevemente sul significato stesso della parola “figura”.

Il significato geometrico del termine (linea o insieme di linee che definiscono una porzione del piano) è cambiato una volta che il suo uso è stato trasposto al linguaggio comune e nella riflessione spaziale. Quando si parla di una figura oggi si parla dell'apparenza di un ente. Questo (nuovo?) significato spinge a riflettere sul concetto della forma degli oggetti e, nel territorio, ad un approccio che tenga conto di questo aspetto. In realtà con l'analisi delle figure territoriali non si vuole sostenere un approccio morfologico. Al contrario, attraverso le figure si vogliono studiare gli elementi del territorio in un modo nuovo e non convenzionale. Per fare questo lo sguardo si fissa sui tratti caratteristici –il suo aspetto esterno- degli enti per coglierne l'identità. Questo processo ricorda quelli della pittura e della scultura, per cui la figura descrive ed incarna i caratteri del soggetto che in realtà rappresenta, in un'operazione che è al contempo analitica e sintetica.

Se dall'arte figurativa si passa alla retorica, le figure sono usate anche per rendere più forti e sottolineare gli elementi del discorso cui sono applicate.

180 Carta M. (2011) La rappresentazione nel progetto di territorio. Firenze, Firenze University Press pag. 41

Se si uniscono i due significati fin qui esposti si può dire che lo studio delle figure può servire quindi allo studio e alla comprensione dell'identità della exopoli perchè appoggiato allo studio dei suoi elementi più caratteristici ed interessanti. Inoltre, ci si ricollega e ci si serve di esse per rappresentare il territorio contemporaneo. A continuazione si presenteranno le quattro figure del territorio metropolizzato approfondite nell'ambito del lavoro: la exopolis, il technoburb, la edge-city e la metapolis.

2.B.1. Lo studio di E.W. Soja sulla post-metropoli

La prima figura è quella della exopoli, definita da E.W. Soja. Nel lavoro del geografo americano dedicato alla post-metropoli (2000 nell'edizione originale e 2007 in quella italiana), solo lo studio della globalizzazione e ristrutturazione dell'economia può fornire il quadro di analisi adeguato per i nuovi processi di urbanizzazione. Questo poichè la contemporanea azione delle due forze economiche sul territorio occidentale quali la de-industrializzazione e la ri-industrializzazione, la progressiva sparizione del lavoro e la trasformazione della società industriale in una società dei servizi, hanno portato ad una continua ri-configurazione geografica. In questo processo le forme, le funzioni ed i comportamenti urbani sono influenzati dalle nuove tendenze economico-finanziarie e segnano in modo marcato, nei materiali e nei risultati fisici, ma fragile nei principi e nelle logiche strutturanti lo spazio. Senza entrare nel dettaglio dell'analisi economica di E.W. Soja¹⁸¹, si può passare ad analizzare alcuni dei risultati ai quali è giunto attraverso di essa.

In particolare l'autore segnala che le trasformazioni che negli ultimi trent'anni hanno interessato la condizione urbana riguardano sia gli aspetti fisici del territorio, sia aspetti concreti della vita quotidiana dei suoi abitanti. In particolare egli mette in luce la complessità di queste trasformazioni, tali per cui è difficile trovare una definizione univoca e attorno alle quali si sono creati "dibattiti che si sono convertiti in un arruffato gioco di nomenclature, con una gran molteplicità di termini metaforici che competono tra loro nel cercare di cogliere l'essenza di ciò che è nuovo e diverso nelle città di oggi"¹⁸².

E.W. Soja costruisce un breve catalogo con alcuni dei termini utilizzati per cercare di descrivere questa realtà. In un primo momento egli si sofferma sul termine "megacittà" e quello di "galassia metropolitana"¹⁸³. Egli intende per megalopoli le città dotate di una popolazione che

181 Si rimanda in particolare ai cap. 6 e 7 della sua opera Soja E.W. (2007) *Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale*. Bologna, Pàtron. Allo stesso tempo un riassunto efficace di alcune delle idee dell'autore si trova nell'articolo del 1998 "Seis discursos sobre la postmetrópolis" pubblicato in *Urban* n. 2. Madrid, UPM pag. 37-50.

182 Soja E.W. (2007) *Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale*. Bologna, Pàtron pag. 335

183 Fra i contributi che l'autore non manca di citare vi sono quelli di M. Castells (2002) e di D. Sudjic & P. Sayer (1992). Si tratta di "mettere a sistema" le interpretazioni degli autori che hanno letto il territorio come una galassia, arcipelago di elementi significativi in un milieu indifferenziato, quasi inerte.

supera determinate soglie (1, 5, o 10 milioni di abitanti, a seconda delle fonti) ma anche entità discontinue, frammentate e policentriche. Queste città sono quelle realtà che, secondo H. Lefebvre (1979) compongono un insieme amministrativo e politico con funzioni urbane la dove sono sparite le antiche forme e strutture urbane. Anche se questo concetto rappresenta un'affascinante suggestione fin dal suo apparire (con J. Gottmann, 1961), in realtà non sembra molto utile alla riflessione sul territorio europeo. Le situazioni che possono essere descritte da questo concetto non sono affatto universali e, in realtà, fanno riferimento più a specifiche realtà statunitensi (New York, Los Angeles, Dallas, ecc.) o alle nuove realtà urbane dell'Asia (Tokio-Osaka, Bombay, Shanghai, Beijing, Yakarta, ...) e dell'Africa (Lagos, Dhaka, ecc) più che a quelle europee. L'interesse maggiore di questo tentativo è quello di evidenziare alcune contraddizioni delle terminologie usate per definire la città e la necessità di creare qualcosa di diverso, che vada oltre il concetto di città come descrizione di fenomeni consolidati. Per questa ragione E.W. Soja mette in luce altri contributi che riguardano aspetti di scala più limitata e meglio si adattano, per questa ragione al territorio delle città medie dell'Europa. Egli si produce in un lungo elenco dei modi in cui è stato chiamato lo spazio dove si sono sviluppate queste realtà "suburbia", "technopoli", "silicon landscapes", "metroplex", "città-contea", "città-regione", "città delle 100 miglia". Egli non approfondisce con la stessa attenzione tutti i termini ma privilegia alcuni studi che, a suo parere, rappresentano un possibile esempio per la sua ricerca.

È il caso dello studio di P.O. Muller (1976) dedicato all' "Outer City" –confermato anche negli studi successivi di J. Herington (1984)- che introduce un nuovo vocabolario per lo studio della città, diversa da quella consolidata, che di conseguenza è definita città-altra. L'interesse di questo lavoro, pur legato a forme di analisi tradizionale della geografia urbana, sta nella dimostrazione che nel suburb nordamericano sono avvenute trasformazioni che poco hanno a che vedere con l'idea di suburbio (Soja, 2007).

"Non era più semplicemente l'area dove si svolgevano i viaggi che orbitavano attorno all'agglomerato urbano: lo spazio della suburbanizzazione si era trasformato in un modo di vivere; dove la maggioranza dei suoi spazi, era basata sul trasporto privato e la casa unifamiliare"¹⁸⁴.

Ciò che queste e altre descrizioni dovrebbero mettere in luce è che il prodotto di queste trasformazioni è un ambiente profondamente diverso da quel "regno dell'utopia borghese" descritto da R. Fishman (1987) e K.T. Jackson (1985). Per marcare questa diversità si cerca di dare un nome a questo ambito e i diversi tentativi sottolineano la distanza dagli ambiti urbani consolidati e da quella che può essere definita la "città convenzionale". Espressioni come la metropoli inversa, la città

184 Soja E.W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 340

rovesciata o l'urbanizzazione periferica, nella loro natura contrastante ed ossimorica, mettono in luce proprio questo aspetto¹⁸⁵. Si tratta di processi di urbanizzazione del suburbio che affondano le loro radici nelle trasformazioni economiche e sociali ma che hanno cambiato –e cambiano- il territorio.

E.W. Soja (1998) ha evidenziato la necessità di creare un termine, quello di post-metropoli per sottolineare le differenze fra le regioni urbane contemporanee e quelle venutesi a creare con la modernità. Questa é la ragione per cui egli ha introdotto il prefisso “post”: nelle sue intenzioni egli voleva marcare la differenza fra una realtà metropolitana convenzionale, sviluppatasi in base ai principi del funzionalismo e qualcosa di completamente differente, legato a pratiche e forme di vita urbana nuove, che sovvertono le analisi e le conclusioni degli studi precedenti. Allo stesso tempo per J.V. Rufí (2003) il concetto di Post-metropoli non è solo urbanistico ma riguarda anche il campo delle relazioni sociali e spazio-temporali. La post-metropoli contiene la piú grande frammentazione possibile e, allo stesso tempo, funge da sistema connettivo che dà un senso –diverso e piú interessante- ai vari frammenti. Per questo:

“la post-metropoli ha rotto la logica socio-spaziale della metropoli che era basata sull'agglomerazione fisica per trasformarsi in uno spazio di relazione che connette fatti e funzioni senza che siano necessariamente prossimi fisicamente e, allo stesso tempo, senza che la prossimità fisica significhi per forza una continuità di senso ... la post-metropoli è una cosmopoli, uno spazio glocalizzato capace di contenere simultaneamente la massima frammentazione di un luogo e l'omogeneità della sua logica globale”¹⁸⁶.

Uno degli aspetti piú interessanti della ricerca di E.W. Soja è il fatto che egli non evidenzia solo i cambiamenti legati alle nuove trasformazioni, ma le interazioni che essi hanno sulle preesistenze nello spazio. In particolare, secondo l'autore, lo sviluppo di forme di metropolizzazione del territorio non significa per forza che la metropoli moderna sia completamente sparita ma solo che è cambiata la forma predominante di organizzazione dell'habitat umano, cioè quello che comprende la realtà sociale, culturale, politica ed economica. Per questa ragione egli ha affermato che “una nuova forma urbana sta nascendo, non come sostituzione ma come avanguardia del futuro sviluppo urbano contemporaneo”¹⁸⁷.

185 In parallelo con la ricerca di E.W. Soja anche in questo lavoro sono state approfondite queste trasformazioni e si sono messi a sistema i contributi di A. Font (l'eplosione della città), F. Indovina (la metropolizzazione del territorio). Il risultato di tutto ciò è stata l'attivazione di uno spazio urbano-rurale complesso, tema trattato nel paragrafo 2.A.

186 Rufí J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografía n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 - trad. M. Paris

187 Soja E.W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 340

Si nota il cambio di concezione avvenuto: non già in confronto alle città pre-industriali, ma anche a fronte di realtà più recenti. Come ha sottolineato M. Cacciari (2004) nelle metropoli vi erano degli elementi ben riconoscibili che articolavano lo spazio e su di essere erano fondate le differenze che marcavano la dualità centro-periferia: si trattava dei criteri dominanti dell'urbanistica classica dell' '800 -'900, le diverse funzioni produttive, residenziali, terziarie, ecc. Nel territorio contemporaneo questi criteri non sono più validi.

“La città-territorio impedisce ogni forma di programmazione di questo genere. Si è ormai in presenza di uno spazio indefinito, omogeneo, indifferente nei suoi luoghi, in cui accadono degli eventi sulla base di logiche che non corrispondono più ad alcun disegno unitario d'insieme”¹⁸⁸.

In realtà E.W. Soja sostiene che questo processo non può essere descritto come una semplice crescita incontrollata della città nello spazio suburbano. Al contrario, lo sviluppo di ciò che è stato definito l'urbano si è esteso ad una scala molto più vasta di quella cui era legato in precedenza ma, contemporaneamente, ha contribuito a definire nuove e più articolate gerarchie spaziali a scala regionale. Questa realtà per l'autore “raggiunge e connette una rete di interdipendenze che ora ha un ambito globale, un hinterland gerarchico che sfuma le differenze ed il carattere matematicamente discreto della città e di quella che era conosciuta come regione metropolitana. Tutto rende meno marcato il carattere di espressione della cultura locale e territoriale della città”¹⁸⁹.

Per questa ragione E.W. Soja (2007) si sente in dovere di focalizzarsi sullo spazio urbano post-metropolitano, che egli vede simultaneamente decentrato e ricentrato. Si tratta di un territorio in cui convivono alcuni elementi:

- Un'ampia periferia urbana composta da un'interminabile quantità di suburbi, come a disegnare il confine esterno della post-metropoli,
- Una struttura flessibile della centralità (si tornerà nel capitolo successivo su questo aspetto). Nella post-metropoli si ridefiniscono le zone urbane fragili o svantaggiate, poichè sono quelle escluse dalla centralità. Ad esempio, alcuni dei luoghi di questa metro-rete espansiva sono abbandonati nella misura in cui sono considerati monumenti obsoleti pertinenti ad una età anteriore a quella moderna, formando le nuove rovine da esplorare nelle 'regioni crepuscolari' della città.
- Alcune zone vengono ricostruite come paesaggi urbani simulati ed estetizzati, museificati e gentrificati per rispondere ad una

188 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 33

189 Soja E.W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 345

domanda di comunità virtuali di nuovo tipo, che occupano i luoghi privilegiati di uno spazio urbano sempre più segmentato.

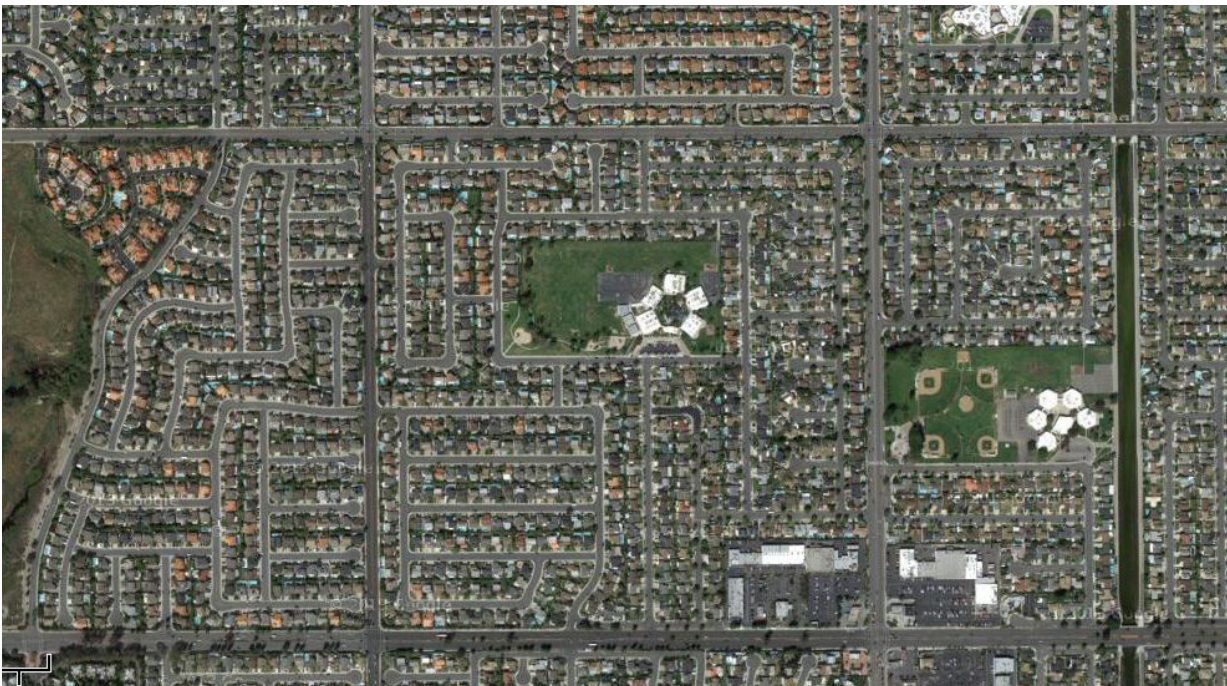
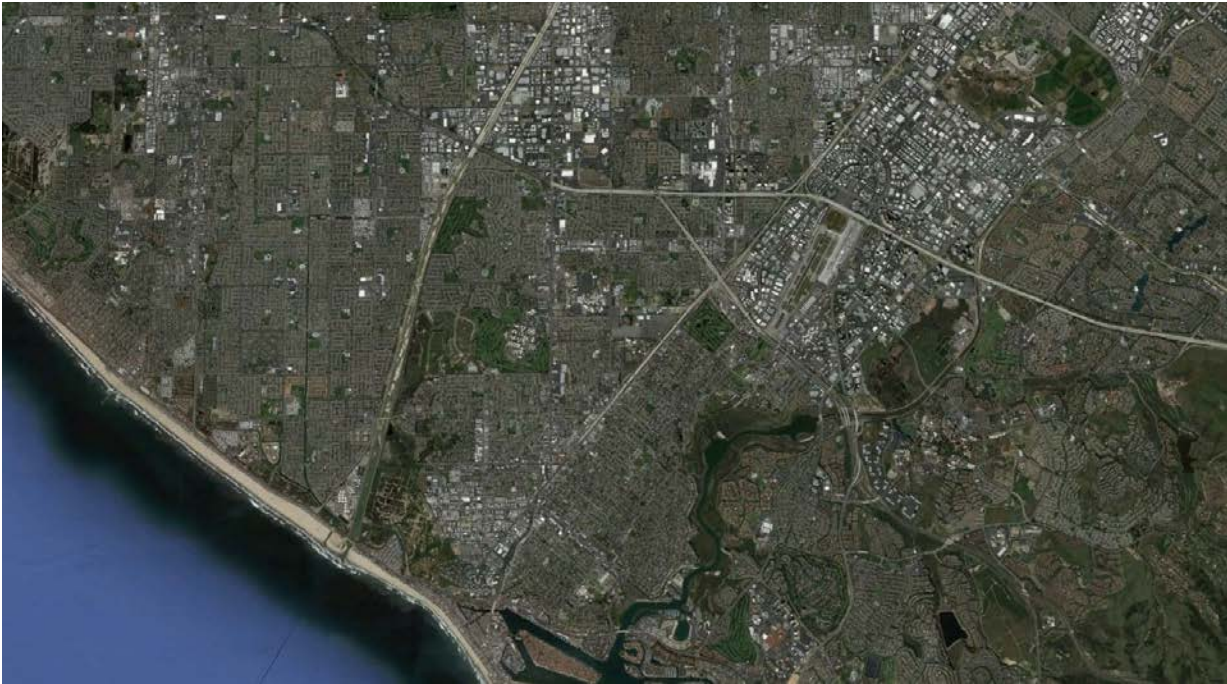
Ovviamente nemmeno il termine post-metropoli è accettato in modo univoco. V. Gregotti (2011) ha criticato l'idea della post-metropoli poiché secondo lui il termine oggi è usato in modo forse troppo comodo e generico per indicare un fenomeno al contrario ormai troppo complesso e diverso. Per l'autore, se da un lato l'idea di postmetropoli è necessaria, dall'altro è divenuta un comodo mantra attraverso cui si classificano una serie di fenomeni diversi. Di conseguenza si perde, in questo caso, quella capacità critica che dovrebbe al contrario permettere non solo di conoscere ma anche di ripensare le postmetropoli (Bucci, 2011).

In realtà la parte più interessante del concetto di post-metropoli, così come sviluppato da E.W. Soja, è legata alla presa di coscienza che vi è stato un profondo cambiamento rispetto allo sviluppo metropolitano moderno, una transizione legata a nuove forme di vita. Nel processo di sviluppo della post-metropoli si manifestano nuove dinamiche che non cancellano le forme urbane precedenti, ma le rendono più complesse e, contemporaneamente, aumentano la complessità e l'interazione del sistema. Per questo il concetto di post-metropoli è interessante: in esso si integrano visioni consolidate con la necessità –nuova- di capire la dialettica socio-spaziale che ha creato e supporta lo sviluppo di questi ambienti. Ma nello stesso tempo in cui il concetto di post-metropoli manifesta elementi di interesse evidenzia anche una crisi –più metodologica che legata ai contenuti- per cui non è utile per riaffermare le visioni consolidate della disciplina. La post-metropoli non può essere vista tramite sguardi “dall'alto” ma ha bisogno di nuovi approcci, un nuovo punto di vista che sintetizzi scale e temi “micro” e “macro” in un sistema più complesso ed articolato. Al tempo stesso questo approccio non può essere rigido così che la post-metropoli non è catalogabile attraverso tassonomie –e processi di categorizzazione- di tipo moderno, ma ha bisogno di un approccio dialettico, ipertestuale.

Per supportare quest'idea E.W. Soja non si produce in una descrizione univoca della post-metropoli ma presenta sei discorsi, non sei descrizioni, che affiancati e letti come sistema, permettono di conoscere e capire il territorio della contemporaneità.

LA EXOPOLIS

Come ha spiegato efficacemente J.V. Rufí (2003), E.W. Soja ha proposto il termine di *Exopoli* (1989, 1996 –con A. Scott- e 2000) per intitolare uno dei suoi sei discorsi, quello che definisce lo sviluppo delle città dalla metà degli anni '70 attorno a Los Angeles. In particolare egli ha messo in luce in questi studi la situazione della contea di Orange (The O.C.): uno spazio urbano nato sulla spinta delle trasformazioni imposte dalla localizzazione nell'area di industrie legate alla ricerca ed



alle nuove tecnologie quali telecomunicazioni, servizi avanzati, biologia; spesso finanziata da fondi militari.

Secondo E.W. Soja (1998) la formazione dell'exopoli è un processo che riguarda un insieme di fenomeni diversi ma collegati fra loro. Il primo è la crescita delle città all'esterno dei nuclei urbani consolidati e di conseguenza anche di quei nuclei che prima dipendevano esclusivamente dalla città centrale. Seguono altre manifestazioni legate

Fig. 2.06 e 2.07:

The Orange Country (Ca, USA)

La contea di Orange County è indicata a più riprese da E.W. Soja come il più compiuto esempio di exopoli. Si tratta di un tessuto di bassa o bassissima densità, marcato dalla presenza delle infrastrutture automobilistiche.

Fonte: Google Maps (2013)

all'urbanizzazione dei quartieri periferici, fino ad arrivare agli effetti sulle aree del centro urbano consolidato. In questo senso l'organizzazione sociale e spaziale della exopoli è strutturata contemporaneamente “da dentro a fuori” e “da fuori a dentro”. Per questa ragione confonde e rende difficile la definizione delle sue parti: l'urbano, il rurale, lo spazio suburbano. L'autore ha scelto di incarnare questa natura sfuggente, fatta anche di contraddizioni e elementi indefiniti con il termine di exopoli per almeno tre ragioni:

- In primo luogo egli vuole mettere in luce la natura esterna delle nuove realtà urbane, slegata dalla geografia dei nuclei consolidati: la exopoli è una città *extra moenia*, come direbbero i latini.

“Il prefisso exo- (fuori) si riferisce alla crescita delle città esterne e suggerisce, allo stesso tempo, l'importanza crescente delle forze esogene che concorrono alla formazione dello spazio nell'epoca della globalizzazione”¹⁹⁰

- Il secondo aspetto importante contenuto nel termine exopoli è che si tratta di un tipo di città alternativa e diversa da quella consolidata. Secondo l'autore il prefisso ex- può essere considerato anche un indicatore della fine della crescita della città con i tratti classici quali: limiti, struttura e parti riconoscibili (Soja, 2007). La exopoli è una ex-città, uno spazio diverso in cui si sviluppano pratiche e modi di vita urbani.
- La terza ragione di interesse nell'uso del termine exopoli sta nella capacità di sintetizzare e ricombinare aspetti diversi. In particolare E.W. Soja –con un velato intento provocatorio, come da lui stesso affermato- pone l'accento sul carattere complesso della exopoli, che contiene aspetti diversi spesso descritti da false opposizioni. Per questo E.W. Soja ha affermato:

“Interazione simultanea che si svolge tra la deterritorializzazione e la riterritorializzazione. Si tratta di una coppia in più fra quelle de-re che paradossalmente hanno iniziato a descrivere gli effetti dei nuovi processi di urbanizzazione. La deterritorializzazione fa riferimento alla crescente debolezza che caratterizza i vincoli con il territorio, cioè con le comunità e le culture definite territorialmente che comprendono dalle frazioni, i quartieri e i paesi o la città, sino alla metropoli, le regioni e la comunità contemporanea con l'identità territoriale più forte, lo stato nazionale moderno. Anche se questa deterritorializzazione non è esclusiva dell'era contemporanea, probabilmente mai si è avuto un periodo in cui i suoi effetti siano stati tanto intensi e la sua portata così grande, tanto da portare qualcuno a pensare di proclamare un 'mondo senza frontiere' e 'la fine della geografia'. Ciononostante allo stesso tempo si è sviluppato un processo di riterritorializzazione che ha creato nuove forme e nuove combinazioni di identità territoriali e spazialità sociali che, se ancora non sostituiscono le anteriori, producono geografie umane che sono molto diverse e più complesse rispetto a quelle conosciute in passato. Questa

190 Soja E. W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 355

turbolenta ristrutturazione dell'attaccamento e dell'identità territoriale, che sta avendo luogo nel mezzo di un mare di relazioni in divenire nello spazio, nella conoscenza e nel potere, ha dato luogo nella post-metropoli ad una nuova politica culturale, una politica molto differente se comparata con quella economica che ha dominato l'urbanistica moderna. Lontane dal determinare la fine della geografia, queste nuove politiche si legano sempre più alle specificità spaziali della realtà urbana e ad una conoscenza strategica sul modo in cui lo spazio attua come mezzo di subordinazione e di controllo sociale"¹⁹¹.

Nella nuova geografia del territorio metropolizzato egli riconosce i prodotti di processi contemporanei di centralizzazione e decentramento, di de-territorializzazione e ri-territorializzazione, di espansione e nuclearizzazione, di omogeneizzazione ed eterogeneizzazione, di integrazione e dis-integrazione (Soja, 2007). Nella sua analisi l'autore non manca di sottolineare come l'aspetto più interessante della exopoli –oltre a questa natura complessa- sia la realtà integrata dei suoi cambiamenti: le trasformazioni della città oltre la città coinvolgono, sono influenzate e generano modificazioni anche all'interno dei nuclei consolidati e al contrario. In realtà si tratta di un processo talmente interrelato che è difficile anche delimitare dove inizi uno e finisca l'altro. Nella sua descrizione della città e dell'urbano della exopoli E.W. Soja mette in luce le differenze che distinguono questo ambiente dalla città precedente ma, allo stesso tempo, pone in evidenza come entrambi siano ambienti della quotidianità dove si trovano mescolati residenza, lavoro, svago e mobilità. Questo perchè la città, pur trasformandosi, non perde la propria varietà e la propria capacità di produrre variazioni e complessità nelle forme, nelle relazioni, nei materiali, (Perulli, 2009). Per certi aspetti la città moderna aveva smarrito questa natura distintiva, soffocata da una assurda pretesa di universalità e oggettività.

Si tratta di chiedersi il valore del contributo di E.W. Soja: egli nella sua descrizione intuisce che la "periferia" -o ciò che era considerato tale- non è uno spazio semplice; ma da cosa è data questa complessità? Non può dipendere solo dai processi di aggregazione ed estensione prodotti dai cambiamenti socio-economici dell'attualità altrimenti si ricadrebbe nel progetto di omologazione (il "tutto dappertutto") del funzionalismo. Nel fallimento di quel progetto di omologazione della città e degli interventi su di essa si è generato l'urbano che sembra aver recuperato, almeno in alcuni dei suoi ambiti, questa capacità generatrice ed innovativa. Come ha affermato L. Castello (2010) nella prefazione del suo libro, le città a cavallo del millennio sono caratterizzate da un aumento di luoghi, che si presentano nelle forme più disparate: centri commerciali, luoghi storici, ristoranti, luoghi dell'intrattenimento, impianti sportivi, complessi ibridi, cinema multiplex, musei, biblioteche; questi luoghi copiano le qualità presenti in altri luoghi, o sono in possesso delle qualità che si pensava appartenessero solo allo spazio urbano.

191 Soja E. W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 225

L'errore di E.W. Soja è probabilmente quello di considerare la novità solo nella costruzione di un territorio fuori dalla città consolidata (nell'–ex) mentre le trasformazioni avvengono in entrambi gli ambienti, in modo trasversale e sempre interrelato.

2.B.2. Il technoburb di R. Fishman

R. Fishman nel suo libro del 1987 *"Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia"* non solo ha analizzato questa figura ma approfondito il processo di trasformazione subito dal suburb anglo-americano fin dal 1945. In questo caso, come nella Edge-city che si approfondirà più avanti, gli studi non riguardano direttamente le dinamiche del continente europeo ma, con le dovute precauzioni, possono essere considerati validi anche per quest'ultimo.

UNA NUOVA CONDIZIONE DELLA PERIFERIA

In particolare egli si è chiesto se le trasformazioni subite dal territorio americano dopo il 1945 con la crescita delle periferie, la diminuzione della popolazione delle città, la dismissione industriale avrebbero portato alla fine di un tipo di città o alla nascita di un tipo nuovo. Nella sua ricerca R. Fishman ricorda l'esempio del suburb inglese con i suoi caratteri, fra i quali spicca il legame con le infrastrutture ferroviarie, particolarmente evidenti anche nel caso degli Stati Uniti (i cosiddetti *railway suburbs*). Inizialmente questo era una porzione specializzata, residenziale, del territorio della metropoli in espansione. Allo stesso tempo quest'ambito rimaneva dipendente dai servizi presenti nel centro della città che lo originava. Questi due fattori differenziano notevolmente questo archetipo dallo sviluppo intrapreso dal territorio americano. In questo secondo caso si tratta di un decentramento simultaneo di diverse funzioni urbane come la residenza, l'industria, i servizi ed il terziario. Questa dinamica rappresenta un lento processo di distacco –forse è più corretto parlare di slegamento- del territorio dai nuclei centrali e, al contempo, dà luogo a una nuova forma di città che è stata definita in molti modi: exurbia, exopolis. M. Webber e L. Mumford e altri hanno messo in luce che la tecnica, con i progressi legati all'informatica, alla robotica, alle biotecnologie e a tematiche energetiche, i miglioramenti nelle comunicazioni, nel trasporto collettivo ad alta velocità e le nuove risposte a problemi consolidati, per esempio quelli energetici, con una rinnovata attenzione al tema dell'efficienza hanno portato ad un repentino cambio del modello urbano (Zárate, 2003). La crescita parallela dell'abitudine e della fiducia dei consumatori/utenti di servizi digitali con lo sviluppo dello shopping online, testimoniato dalla progressiva crescita del successo di portali dedicati, ha favorito il decentramento metropolitano dei luoghi di lavoro, così come della residenza, anche se quest'ultima è ancora influenzata da logiche interne al sistema economico, politico e sociale e dai caratteri singolari di ogni caso, che hanno ancora un peso

molto importante nelle scelte degli abitanti di un territorio. In ogni caso, per descrivere questi fenomeni R. Fishman ha scelto di creare due neologismi: il technoburb e la tecnocittà.

a. Il technoburb

Il “technoburb” è un’area residenziale periferica, che contiene un insieme variabile ed eterogeneo di elementi, in termini sia sociali che economici. Esso è localizzato lungo gli assi principali del traffico privato (autostrade, ecc.) ed è formato da una successione di centri commerciali, poligoni industriali, complessi del terziario, ospedali, campus, ospedali, scuole e diverse tipologie residenziali. In questo spazio complesso gli abitanti lavorano nelle industrie localizzate e nelle società che forniscono servizi specializzati tanto al comparto produttivo che ai residenti. Ciò che differenzia il technoburb dal suburb è questa tendenza degli abitanti a dar riferimento al loro intorno spaziale immediato per soddisfare la loro domanda di beni e servizi, senza doversi recare per forza nel nucleo consolidato di una città specifica.

“Il paesaggio del technoburb è una mescolanza irrimediabile di residenza, industria, commercio e di agricoltura. Non vi sono limiti specifici e anche se vi fossero, sarebbero divisi da un mosaico difficile da interpretare composto da amministrazioni politiche separate e sovrapposte, che rendono praticamente impossibile qualsiasi tipo di pianificazione coordinata”¹⁹².

Per R. Fishman questa trasformazione del territorio è possibile grazie alla tecnologia che favorisce lo spostamento delle funzioni produttive e del terziario in ambiti spaziali prima sprovvisti delle infrastrutture minime. Tutto ciò contribuisce alla creazione di una crescente diversità urbana in ambiti a bassa densità ed intensità di occupazione dello spazio.

I technoburb per questo potevano svilupparsi dal nucleo consolidato di una città in tutte le direzioni seguendo lo sviluppo delle strade principali e delle reti di fornitura di servizi base, non solo quelle urbanistiche ma anche quelle tecnologiche, in quegli ambiti dove era garantito un ottimo livello di accessibilità sia alla rete fisica¹⁹³ che a quella digitale¹⁹⁴. Questa doppia connessione permette ai technoburb la creazione di relazioni alternative a quella classica che vincolava la città al suo suburb. Spesso questi ultimi stringono relazioni più dirette e più strette fra loro che non col centro originario di riferimento, creando una geografia nuova che unisce attraverso vere e proprie “autostrade digitali” technoburb e tecnocittà poste a distanza fra loro. Per questa ragione si rinnova

192 Fishman R. (1987) *Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. New York, Basic Books pag. 184 – trad. M. Paris

193 Fondamentale per garantire l'efficienza dei servizi logistici, l'approvvigionamento di beni, le economie di agglomerazione e l'interazione fra imprese tipica dei “distretti” (Bagnasco, 1997).

194 Allo stesso modo è importante nel technoburb la disponibilità di informazioni e l'accesso ad esse in tempo reale. A questo proposito le innovazioni legate alle tecnologie Wi-Fi e 3G (accesso a internet svincolato dalla rete fisica cablata e da dispositivi mobili) hanno favorito l'ulteriore spinta alla diffusione ed aumentato la possibilità di colonizzare ambiti finora rimasti ai margini di queste trasformazioni.

l'articolazione fra il lavoro e la residenza in modo del tutto originale rispetto al passato, in particolar modo al paradigma moderno, dove le cinque funzioni della carta di Atene si articolavano nei tre sistemi umani (Le Corbusier, 1945). Come ha affermato l'autore:

“Il principio fondamentale unico nella struttura del technoburb è la rinnovata articolazione del lavoro e della residenza. Il suburb li teneva separati in aree diverse, questa logica si basava su movimenti pendolari di massa con cui i lavoratori della periferia si spostavano ogni giorno verso un unico nucleo centrale e ritornavano la sera alle loro case. Nel technoburb, al contrario, sono contenuti allo stesso tempo lavoro e la residenza in modo da formare un ambiente de-centrato unico”¹⁹⁵.

b. la tecnocity

R. Fishman definisce “tecnocity” l'intera regione metropolitana che è stata trasformata dall'avvento del technoburb.

“La tecno-città di solito porta ancora il nome del suo centro principale, per esempio “l'area metropolitana di New York”; le sue squadre sportive portano quel nome di città anche se non giocano più entro i confini della città centrale; le sue stazioni televisive sembrano trasmettere ancora dalla città centrale, ma la vita economica e sociale della regione sempre più scavalca il suo supposto centro. La tecnocity è davvero multicentrica, secondo lo schema creato per la prima volta a Los Angeles. La vera struttura della tecno-città è ben rappresentata dalle autostrade ad anello o strade di cintura, che servono a definire i perimetri della nuova città. I percorsi di cintura mettono ogni parte della periferia urbana in contatto con ciascuna altra parte senza passare in alcun modo attraverso il centro”¹⁹⁶.

Nella sua descrizione R. Fishman mette in evidenza che la vita sociale della tecnocity non si svolge nel centro consolidato poichè la popolazione lo ha parzialmente abbandonato. In realtà questo abbandono non è definitivo e sono stati evidenziati fenomeni di senso completamente opposto, come quelli descritti da B.J. Frieden & L.B. Sagalyn (1989) e R.B. Gratz & N. Mintz (1998). Si può concludere che la sua struttura della tecnocity è decisamente policentrica.

“Per la maggior parte degli Americani, il vero centro della propria vita non è né urbano né rurale, così come queste entità sono state tradizionalmente concepite, ma piuttosto il technoburbio, i cui confini sono definiti dalle località che essi posso raggiungere convenientemente con le proprie automobili. Il vero centro di questa nuova città non è in qualche distretto d'affari centrale, ma in ciascuna unità residenziale ... Le vecchie città centrali sono diventate sempre più marginali, mentre il technoburbio si è affermato come il punto focale della vita americana. Il tradizionale abitante dei suburbi – che fa il pendolare a costi crescenti verso un centro dove i servizi disponibili sono solo un doppione di quelli

195 Fishman R. (1987) *Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. New York, Basic Books pag. 184 – trad. M. Paris

196 Fishman R. op. cit. – trad. F. Bottini

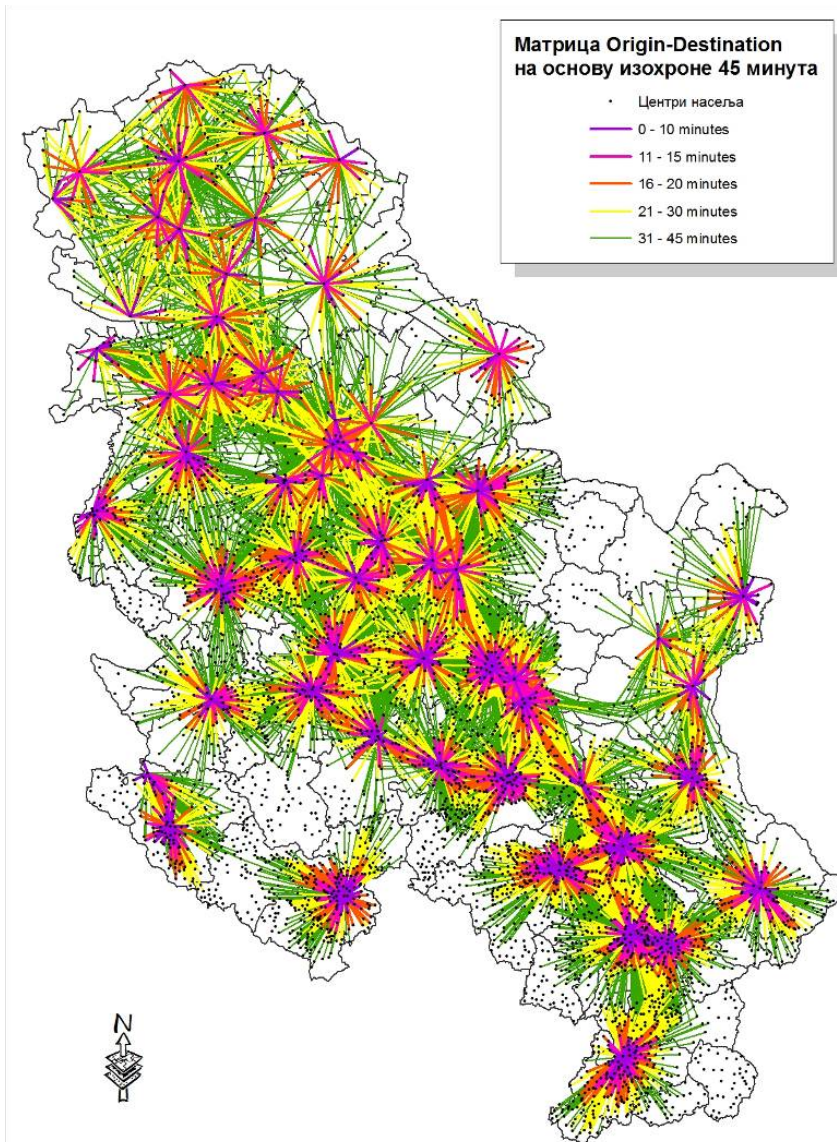


Fig. 2.08:

Struttura policentrica del territorio serbo

In un recente studio con l'obiettivo dichiarato di tracciare i confini delle aree funzionali urbane del territorio serbo i geografi D. Srbović e V. Gajović, hanno analizzato il territorio e selezionato quelle città che sono in grado di fornire servizi al territorio circostante (rifacendosi alle teorie di W. Christaller che saranno analizzate nel cap. 3 di questa tesi). In seguito hanno cercato di giustificare la correttezza della loro ipotesi, verificandola dal punto di vista degli spostamenti automobilistici (studiati grazie a delle isocrone da 0 a 45 minuti) ed individuando una struttura reticolare di centri dai quali dipende il territorio circostante.

Fonte: Srbović D., Gajović V. (2013) Determination and delineation of functional urban areas in Serbia in RESPAG 2013 Conference Proceedings. Belgrado, IAUS pag. 653

che ha già vicino a casa – diventa sempre più raro. In questa ecologia urbana trasformata, la storia dei sobborghi è arrivata alla sua fine”¹⁹⁷.

Ognuno dei nuovi centri in realtà spesso non è un luogo fisico definito ma un ambito in cui si concentrano alcune funzioni che rispondono in modo specializzato alla domanda di certi beni e servizi degli abitanti. Per questo è necessario che essi si muovano fra i diversi centri specializzati e, per questa ragione, si è detto che spesso questi ultimi hanno maggiori relazioni fra loro che con il nucleo originario. Dato questo carattere di connessione e legato al movimento degli utenti, più che alla realtà materiale dei luoghi, la portata viene calcolata spesso più in funzione dei tempi impiegati per raggiungere questi ambiti più che in relazione ad una distanza reale.

197 Fishman R. (1987) Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia. New York, Basic Books pag. 185 – trad. F. Bottini (A0312)

R. Fishman ha indicato due principali riferimenti per questa sua visione. In primo luogo la città posturbana di H.G. Wells, in cui la realtà tradizionale cambia e viene stravolta in favore di nuovi modelli. Poi la Broadacre city di F.L. Wright (1934) dove negli incroci delle infrastrutture di un territorio a bassissima densità nascevano luoghi speciali, diversi, intensi.

I CARATTERI DEL TECHNOBURB

Se si analizza più da vicino la realtà del technoburb si può mettere in luce la medio-bassa o bassa densità abitativa in cui si nota una netta prevalenza di tipologie legate alla residenza unifamiliare. Questo, ovviamente, ha generato un alto livello di consumo di suolo e una netta dipendenza del sistema dalle infrastrutture e dall'automobile. La struttura del technoburb è però più complessa di quella del suburb ed è formata attraverso la mescolanza e la sovrapposizione di funzioni diverse. Questo mix funzionale –fondamento della diversità- permette agli abitanti, impone e suggerisce modi diversi di usare lo spazio. Le diverse pratiche messe in atto dai soggetti portano ad una geografia composita e frammentaria dello spazio, che si attiva e assume significati diversi a seconda della situazione di ogni singolo abitante. Oltre a questo fattore si può marcare la differenza fra il suburb e il technoburb in funzione dei due principi ordinatori di quest'ultimo.

Il primo principio ordinatore è quello che regola la localizzazione –o più realisticamente- la dispersione delle varie funzioni è la rinnovata articolazione di spazi del lavoro e della residenza. Entrambi questi fattori sono contenuti nel technoburb, che assume connotazioni diverse in funzioni delle caratteristiche dei singoli luoghi, ma anche delle tensioni sia negative, come le incompatibilità, che positive, come possibili interazioni che possono nascere in modo anche spontaneo, che si vengono a creare fra le funzioni.

Il secondo principio ordinatore del technoburb è legato al movimento pendolare degli abitanti. Come nel suburb la dispersione e la bassa densità della residenza rendono il trasporto collettivo estremamente costoso ed inefficiente. Questo anche perché, come già detto in precedenza, i movimenti degli abitanti non seguono più semplicemente il vettore centro-periferia e ritorno, ma si arricchiscono di nuove, schizofreniche ed incontrollabili traiettorie, legate alla soggettiva esperienza e necessità di ogni singolo abitante. Questo lega indissolubilmente le logiche di sviluppo del technoburb a quelle delle infrastrutture del traffico e, dall'altro ha risvolti profondi dal punto di vista sociale. In particolare, su questo ultimo aspetto si possono mettere in luce due considerazioni. La prima riguarda i nuovi rischi di segregazione che il tessuto del technoburb nasconde: chi non può permettersi un mezzo di trasporto autonomo spesso rimane escluso dalle possibilità che questo nuovo tipo di insediamento offre, tanto che

si forma una vera e propria tendenza per cui le classi dotate di potere acquisitivo minore sono relegate a forme di residenza più tradizionale. Si è verificato che, in molti casi, le classi sociali più basse (poveri ed immigrati) sono rimaste le sole a presidiare il centro urbano tradizionale che per questa ragione ha iniziato ad essere vissuto come un ambiente ostile, degradato –o è stato venduto come tale-. Il risultato di questa condizione ha generato due dinamiche precise, a volte coesistenti: da un lato si è accelerato ulteriormente il fenomeno di uscita e di abbandono del nucleo consolidato, dall'altro si è colta l'occasione per operazioni immobiliari tese alla riqualificazione che, in molti casi, sono state utilizzate per espellere le classi più deboli dal centro.

La seconda considerazione è quella dedicata al tema della comunità ed al senso mancante di coesione che si genera in questi ambiti. La tendenza al movimento continuo e l'assenza di una matrice univoca degli spostamenti, così come di spazi pubblici di riferimento all'interno del tessuto residenziale, elimina la possibilità di identificazione degli abitanti con il territorio che abitano. Questo tema va indagato meglio. Si è detto che il territorio assume significati e gerarchie in funzione delle singole esperienze e pratiche messe in campo dagli abitanti così che è molto difficile, in assenza di elementi di convergenza o di esperienze comuni, che si crei un senso di comunità e di identificazione in questo tipo di territori. La prossimità fra le residenze non significa automaticamente la nascita di legami fra i loro abitanti e questa dispersione si evidenzia nella perdita di legami sociali stabili.

LA STRUTTURA DEL TECHNOBURB

Se si ritorna all'analisi della struttura del technoburb- si può mettere in evidenza un altro tema importante: il technoburb nasce senza un progetto o un reale coordinamento fra gli attori che prendono parte e sviluppano le trasformazioni ma al contrario si tratta della sommatoria di azioni di tipo sia pubblico che privato guidate da strategie autonome, ognuna basata su aspetti settoriali o di opportunità puntuale. In questo caso R. Fishman parla di prioritizzazione delle necessità contemporanee sulle interazioni coscienti, che sarebbero legate a un progetto definito "dall'alto" o da una strategia univoca. Ma il technoburb mostra la sua diversità anche in questo aspetto e, proprio per questa ragione, questa figura mette in luce la propria distanza dalla pianificazione funzionalista, definita, rigorosa, suppostamente oggettiva: essa è il prodotto e la sommatoria di singole azioni che interagiscono senza una reale coordinamento che guidi azioni e scelte. L'esempio più eclatante –anche se non l'unico- è quello della residenza, la cui sostanziale banalità si manifesta in modo trasversale. Secondo l'autore il boom edificatorio che ha generato il technoburb si deve alla produzione di abitazioni di tipo industriale ed è resa possibile dai progressi tecnologici dell'intero sistema, non solo da quelli relativi al comparto edilizio. In questo senso si nota, secondo R. Fishman, il contributo degli operatori e, più in generale, di tutti gli

attori che entrano come protagonisti nelle diverse trasformazioni. In modo parallelo anche per il lavoro si possono esprimere alcune considerazioni: la tendenza dello spostamento in periferia non è solo legata a una precisa scelta localizzativa degli imprenditori, ma anche ad una precisa tendenza del mercato immobiliare, una "risposta indotta" che gli operatori stimolano attraverso la leva dei prezzi. Come si vede in questo composito quadro non è possibile definire semplicemente un'unica tendenza né un progetto univoco per le trasformazioni del territorio. Allo stesso tempo però si possono definire alcuni fattori quali il mercato immobiliare e il ruolo di alcuni operatori che hanno influenzato più di altri queste trasformazioni. Questa doppia relazione può indurre alla conclusione che la formazione del technoburb sia un processo "dal basso". Probabilmente semplificare una così articolata trasformazione potrebbe portare a pericolose banalizzazioni: alcuni progetti come ad esempio le infrastrutture, sarebbero incomprensibili senza capire il ruolo avuto dai poteri centrali e dagli attori pubblici in queste operazioni di trasformazione del territorio. Detto ciò, il ruolo delle trasformazioni autonome e della moltitudine delle micro-trasformazioni legate alle esigenze ed alle strategie di ogni singolo abitante, sono fattori determinanti per la creazione del technoburb.

Nell'ultima parte del capitolo dedicato al technoburb R. Fishman ha preso in esame tre dei limiti più evidenti della figura dello stesso. In primo luogo egli ha riconosciuto come nel technoburb vi sia il pericolo di un aumento della segregazione con la conseguente formazione di enclaves territoriali. La fuoriuscita delle funzioni e degli abitanti dalle città non è avvenuta in modo omogeneo e ha messo in luce limiti sia negli ambiti di nuova colonizzazione, che nei nuclei urbani da cui sono fuoriusciti. Questo poichè la ri-localizzazione degli abitanti si basa su due variabili definite: il potere acquisitivo che permette di accedere a prodotti residenziali ben definiti, costruiti da operatori del settore ed orientati a settori di mercato specifici come le giovani coppie, le famiglie numerose, da un lato e single, anziani, DINKS¹⁹⁸ dall'altro e il livello di mobilità che funge da elemento discriminante: chi non può permettersi un'auto è automaticamente escluso. Il risultato la creazione di enclaves nel territorio da cui sono escluse quelle persone che non possono permettersi i prodotti proposti dal mercato immobiliare come le famiglie numerose, gli immigrati o gli anziani che non trovano una soddisfazione dei loro bisogni. Chi non può accedere alle nuove proposte disseminate sul territorio rimane ancorato a localizzazioni consolidate nei centri urbani o nelle periferie funzionaliste e contribuisce a dare a queste aree un profilo poco dinamico.

Allo stesso modo R. Fishman parla di una tendenza del technoburb ad impoverire la diversità urbana. L'impoverimento è legato al punto di vista morfotipologico, per cui ampi brani di territorio sono colonizzati

198 L'acronimo si riferisce a quelle famiglie formate da due coniugi che lavorano e non hanno figli (Doble Ingress - No Kids) ed è stato utilizzato, fra gli altri da E.W. Soja (1998)



attraverso la ripetizione costante di un'unica tipologia edilizia. Ma questo impoverimento è anche di tipo sociale, per cui la complessa mixité che caratterizzava i nuclei urbani consolidati non si diffonde insieme alla popolazione nel territorio. Al contrario, come detto precedentemente, si accentuano le divisioni sociali e legate al reddito. Al contempo anche se il territorio presenta un marcato mix funzionale non sempre la prossimità delle funzioni garantisce la loro interazione. Si tratta spesso di un tessuto diverso ma frammentario, composto da elementi slegati tanto dai contesti come dagli altri elementi vicini: un sistema più potenziale che reale. Uno dei caratteri che l'autore mette in evidenza con forza è quello dell'omologazione di questi spazi e della iterazione di elementi simili. Questo continuo ripetersi di elementi e modi di occupare lo spazio porta ad una reale banalizzazione del territorio che si presenta come una continua, ossessiva ripetizione degli stessi elementi. Ci si trova in questo caso di fronte ad un'apparente contraddizione, in cui il territorio della complessità, che produce diversità sembra essere il prodotto di una riduzione della varietà. In realtà si può ricordare che la complessità dell'urbano contemporaneo non è legata alla natura unica ed irripetibile degli elementi del sistema, ma dalla infinita varietà generata dalla modulazione di elementi standard che di volta in volta si declinano e si adattano a situazioni locali, realtà contingenti, e condizioni specifiche.

Il terzo elemento critico del technoburb analizzato da R. Fishman è quello della competizione di questa figura territoriale con altre forme di

Fig. 2.09:

Paesaggio dell'urbano come sequenza di elementi banali

Nell'immagine si nota come il paesaggio dell'urbano possa essere descritto come una continua iterazione di elementi banali, standard, a volte triviali in cui tipologie edilizie scontate si combinano in una successione senza soluzione di continuità. Nell'immagine si vede lo svincolo della superstrada che passa per il paese di San Giovanni Lupatoto (Verona, I) ma in realtà i materiali urbani presenti potrebbero essere trovati in altre situazioni, sempre uguali a se stesse.

Fonte: Minelli F. - Padania Classic (2013)

aggregazione urbana. In modo particolare egli pone in luce l'assenza di relazioni che si crea tra il technoburb ed il resto del territorio. Non si crea un processo di scambio e interazione fra questo ambiente insediativo e gli altri, ma una sorta di "gioco a somma zero" per cui il territorio diviene luogo di conquista in cui, una volta insediati, i diversi sistemi convivono in modo autistico, senza scambi o influenze. Allo stesso tempo si ricordi che fra gli elementi che danno vita al technoburb vi è lo svuotamento dei nuclei consolidati che impoverisce sia socialmente che funzionalmente quegli spazi. Il timore dell'autore, condivisibile d'altra parte, è che l'assenza di una pianificazione che ricomprenda e coordini le trasformazioni porti da un lato ad un progressivo abbandono degli aggregati consolidati e, dall'altro, al progressivo deterioramento anche di quegli ambiti suburbani che oggi rappresentano la "nuova conquista" della società contemporanea. In particolare egli mette in evidenza una dinamica precisa, la formazione degli *slurbs* (Fishman, 1987) in cui il suburbio si trasforma in *slums*.

Senza potersi soffermare ulteriormente sul tema del technoburb, va ricordato come lo studio di R. Fishman non sia orientato solo all'approfondimento dell'oggetto ma, come si era prefissato nella introduzione alla sua opera, all'indagine sullo stato del suburb e della periferia. La sua conclusione è che quest'ultima –intesa come spazio del suburb di tipo anglosassone, utopia borghese della casa unifamiliare con giardino- sia definitivamente finita. Quell'ambiente, ormai distante e trasformato, rappresentava il punto di congiunzione fra l'epoca rurale pre-industriale e l'epoca post-urbana delle infrastrutture, del traffico e della tecnologia. Questi tre elementi hanno generato una serie di ambienti diversi, dove manca una logica progettuale univoca e si segnala, di contro, la presenza di molti attori diversi che partecipano al cambiamento e alle trasformazioni. Come ha osservato J.V. Rufi (2003) si tratta di ambiti in cui i fattori economici sono sia la base dell'urbanizzazione che la sua ragion d'essere e il motore del loro funzionamento. Fra questi il technoburb si segnala per la sua originalità, sia nelle forme che nelle dinamiche interne.

2.B.3. La Edge-city di J. Garreau

La seconda figura che si intende approfondire è quella della Edge City, la città-frontiera studiata da diversi autori definita da J. Garreau in un suo articolo del 1978, e nel suo libro del 1991. L'autore parla di questo modo di abitare e colonizzare il territorio come della più grande rivoluzione della città degli ultimi 150 anni. Un cambiamento sostanziale non solo dal punto di vista dell'estetica della città o della sua morfologia, ma nel modo di costruirla e svilupparla (Casariego, 2005). In particolare J. Garreau (1991) ha affermato che le città americane crescono dando luogo a una moltitudine di centri urbani, come succede a Los Angeles. In questa molteplicità di nuovi spazi -alcuni dei quali sono nuovi "luoghi"-,

(Overboard in Urban Barbershop)

Naaaah... I like country living. Man, when I'm watching TV at night with a six-pack, I wanna be able to walk outside and piss off my deck without worrying about any damn neighbors.

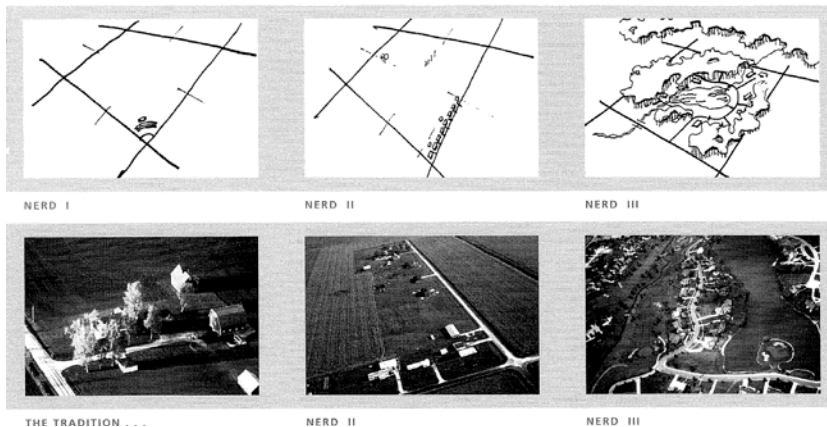


Fig. 2.10:

Paesaggio rurale come prodotto urbano

Il nuovo paesaggio rurale è stato creato in larga parte dal movimento di nuovi abitanti nel territorio. Questo movimento va interpretato alla luce di una chiave di lettura specifica: essi si sono spostati alla ricerca di un paesaggio ideale, probabilmente mai esistito. Il prodotto è un sistema di contrasti in cui le differenze (culturali, relazionali, ecc.) si sono materializzate senza nessun tipo di progetto o logica univoca.

Fonte: Riley R.B. (1993) Thoughts on the new rural landscape in Places, n. 8 Berkeley, College of Environmental Design pag. 84-89

si svolge la vita quotidiana degli abitanti: in essi si concentrano la vita ed il lavoro delle persone, un po' come succedeva nel downtown, anche se questi centri urbani sono diversi. Per definire questo fenomeno J. Garreau usa il termine "Edge city", convinto che attraverso questo concetto si potessero contenere e spiegare i vari aspetti analizzati risultati di numerose ricerche precedenti¹⁹⁹. La duratura popolarità di questo lavoro e la sua diffusione nel mondo accademico -ma non solo in quello- sono tracce dell'efficacia di questo approccio (Gerlofs, 2012). J. Garreau ha spiegato le ragioni della sua scelta:

"Ho deciso di chiamare questi nuovi centri urbani Edge Cities. Essi sono *Cities* perchè contengono tutte le funzioni che sono sempre state patrimonio della città, anche se in un modo disperso e diffuso che le rende difficili da riconoscere. Edge ("bordo, margine, spigolo" ma anche

¹⁹⁹ Sono molti i testi interessanti sul tema confluiti nello studio di J. Garreau. Alcuni sono un riferimento diretto e sono stati citati dallo stesso J. Garreau, altri -pur senza citazioni- hanno sicuramente influenzato la sua riflessione. Uno studio interessante su questo variegato sistema di contributi è stato realizzato da B.A. Gerlofs (2012) in una sua recente ricerca. Fra gli altri si possono citare: D. Birch (1975) che ha messo in luce i cambiamenti nella relazione fra il centro della città americana ed i suoi suburbs. T. Baerwald (1978) che ha definito gli insediamenti urbani cresciuti fuori dalle città come un "nuovo tipo di downtown" e affermato che nel territorio essi formano corridoi suburbani lungo le autostrade. L'analisi di L.F. Pierce (1979) su quel tipo di città nuova e ancora poco conosciuta sviluppatasi in periferia che egli definisce "senza radici". T. Hartshorn che ha iniziato ad osservare lo sviluppo dei poligoni industriali e dei recinti terziari sin dal 1973 e che con P. Muller (1986) ha messo l'accento sulla progressiva trasformazione di questi spazi in "business centre periferici". A. Downs (1989) che ha invitato alla riflessione sulla necessità di un cambio di visione e di scala nell'approccio alle aree urbane delle città degli Stati Uniti.

“frontiera”, nda.) perchè sono state colonizzate da un gruppo vigoroso di pionieri ed emigranti che sono fuoriusciti dai vecchi downtown, per sistemarsi dove trent'anni fa non c'erano che fattorie e piccoli villaggi”²⁰⁰.

EDGE CITY: DEFINIRE UNO SPAZIO URBANO NUOVO

Secondo P. Perulli (2009) la edge city é la città della nuova frontiera, composta di costellazioni exurbane. In essa vi è un doppio processo per cui la città si disfa e si riforma assomigliando sempre meno a se stessa, sempre più a una geografia del nulla. “Come osserva Castells si incontrano lì almeno tre fattori: il rapido sviluppo ex-urbano, la decomposizione delle città centrali e dei gruppi sociali che vi restano intrappolati, e l'obsolescenza dell'ambiente suburbano edificato. Edge city sui bordi, si ispessisce con edifici, servizi ed uffici proprio ai limiti esterni, i flussi di scambio si incrociano e si addensano. Edge city è materia sfuggente e mobile. Per questo la città si nebulizza cresce e insieme si dissolve non seguendo assi, o altre forme geometriche, ma l'incosciente forma della nebulosa e della schiuma”²⁰¹. Questo termine serve quindi a indicare quegli “spazi urbanizzati localizzati oltre i margini urbani, distanti dal centro, ma non periferici in termini sociali ed economici, poiché autonomi dal punto di vista funzionale. Già nel titolo l'autore esplicita il carattere pionieristico di tale fenomeno che riguarda la conquista di spazi di frontiera intesa come luogo mitico e fondativo dell'ideologia statunitense grazie alla formazione di nuovi centri urbani”²⁰². Una delle definizioni più efficaci della edge city è quella fornita da R. Koolhaas, quando descrive quella che lui chiama la città generica:

“La città generica è la città liberata dalla prigionia del centro e dal corpetto dell'identità. La città generica rompe con questo ciclo distruttivo della dipendenza: non è altri che un riflesso della necessità attuale e della capacità attuale. E' la città senza storia. E' sufficientemente grande per tutto il mondo. E' facile. Non ha bisogno di manutenzione. Se risulta troppo piccola, semplicemente si espande. Se risulta vecchia, semplicemente si autodistrugge e si rinnova. E' ugualmente emozionante – o poco emozionante – in ogni sua parte. E' ‘superficiale’: come uno studio di Hollywood può produrre una nuova identità ogni lunedì mattina”²⁰³.

Il carattere della frontiera, così come riconosciuto da R. Cattedra e F. Governa (2011), serve a stabilire un parallelo fra la prima colonizzazione del territorio americano, con il mito della conquista dell'ovest, ed il processo di progressivo insediamento di funzioni urbane fuori dalle città

200 Garreau J. (2005) Edge city. La vida en la nueva frontera in Casariego Ramirez J., Ley Bosh P. (a cura di), (2005) La creación de los nuevos subcentros: el caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas de Gran Canaria pag. 39 – trad. M. Paris

201 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 68

202 Cattedra R., Governa F. (2011) Definizioni di città: concetti e teorie nella geografia urbana in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 75

203 Koolhaas R. (1997) The Generic City in Domus 791

consolidate. La necessità di un termine nuovo è legata alla difficoltà di lettura —e comprensione— di uno spazio urbano nuovo, completamente diverso da quello della città tradizionale. La diversità è marcata dalla scala di questi ambienti urbani. Raramente una edge city coincide con il territorio contenuto da una unità amministrativa sola, questo rende difficile il suo riconoscimento, la sua delimitazione e la comprensione della portata dei fenomeni che l'hanno determinata. Secondo l'autore la ragione per cui non esistono cartelli di benvenuto nelle edge city è che nessuno ha la giusta percezione di dove esse inizino o finiscano (Garreau, 1991). Come ha affermato J.V. Rufí (2003) per J. Garreau l'origine della edge city è la localizzazione e la ri-localizzazione fuori dalle grandi città delle funzioni più competitive e redditizie, dei centri direzionali. Secondo questo autore le edge city non sono città dormitorio ma, al contrario, sono grandi ambiti di occupazione e lavoro. Allo stesso tempo sono centri di consumo e di creazione di cultura e modi di vita, tanto che sembrano diventate indipendenti dai centri metropolitani da cui traggono origine.

Fig. 2.11:

Chung P. (2007) descrive Oak Brook (Ill, USA)

La quintessenza della Edge city: centri commerciali, uffici, case unifamiliari, un campo da golf, autostrade, viabilità d'accesso e parcheggi che separano una cosa dall'altra (Chung, 2007)

Fonte: www.flickr.com (2013)



EDGE CITY: FORMAZIONE E CARATTERI

Per J. Garreau (1991) la edge city è il frutto della terza fuga²⁰⁴ verso la frontiera avvenuta nel XX secolo. La prima era avvenuta dopo la seconda guerra mondiale (1950-1960) negli Stati Uniti ed era coincisa col processo di suburbanizzazione (*suburbanization*) della residenza e col movimento degli abitanti nei diversi ambienti insediativi esterni alla città consolidata. La seconda (1960-1970) è rappresentata dal movimento delle funzioni commerciali e dell'ozio nel suburb, così da avvicinare le fonti di beni e servizi alla domanda (*mallification*). Il terzo spostamento, quello decisivo per la creazione della edge city, si è verificato dopo gli anni '80 ed è quello del lavoro e delle funzioni che lo generano. In una società sempre meno industriale e sempre più legata ai servizi la localizzazione delle funzioni del terziario avanzato fuori dai centri consolidati comporta una cesura importante e contribuisce a creare un nuovo tipo di città. Questo nuovo ambiente è marcato da nuove forme di vita, lavoro e divertimento (Garreau, 1991).

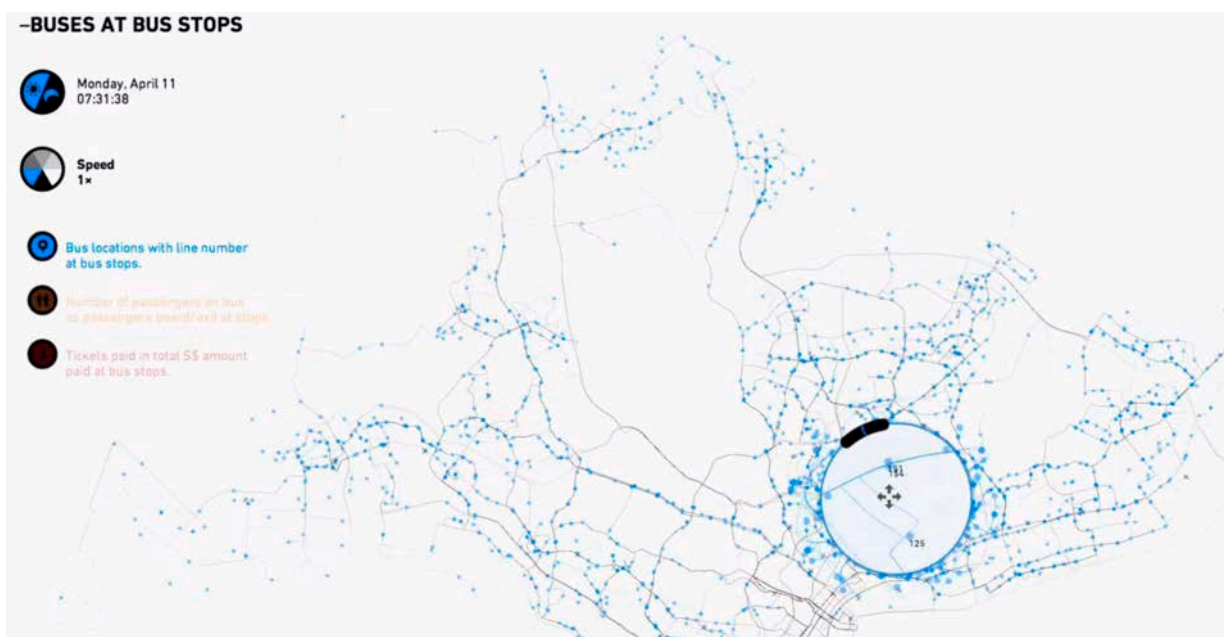
“Questi nuovi agglomerati urbani sono così diversi (nel senso anche di sconosciuti, per cui l'autore ha usato il termine *maverick* –verso libero, qualcosa o qualcuno che rifiuta leggi e regole- nel testo originale, ndt.) che chiunque vi si opponga cerca di incasellarle. La lista è composta da nomi meravigliosi, variati e, a volte, impronunciabili. La litania, fra gli altri, comprende: villaggi urbani, technoburbs, downtown suburbani, centri d'attività suburbani, grandi centri funzionali, nuclei urbani, galassie urbane, città pizza ai peperoni, città-regno, superburbia, disurb, città dei servizi, città perimetrali, e centri periferici. A volte non è chiaro che la gente stia parlando di qualcosa di concreto, e lo dico pensando a un reporter di San Francisco, egli, in qualsiasi caso, avrebbe chiamato *Tomorrowland* (Il paese del domani, ndt.) ciò che stava nascendo lungo le strade”²⁰⁵.

L'autore si rende conto che vi è un' oggettiva difficoltà, più che di comprensione, di descrizione del fenomeno, quindi ha cercato di metterne in luce alcuni aspetti qualitativi, così da poter selezionare una serie di casi di studio. La conclusione di queste considerazioni è che la edge city più che un ambiente insediativo concreto è un contenitore di funzioni diverse: uffici, spazi per il lavoro, commercio, entertainment, la cui intelaiatura è composta dagli assi viari su cui si svolgono, ogni giorno, i viaggi casa-lavoro dei pendolari. Dal punto di vista funzionale la edge city è uno spazio articolato, più complesso della periferia funzionalista perchè meno legato alla logica dello zoning e più complesso del

204 Questa tripartizione sembra far riferimento al libro di A. Toffler “*The third wave*” (1980), in cui i cambiamenti vissuti dal mondo contemporaneo avrebbero portato alla rottura dei paradigmi imposti dalla “seconda onda” -la rivoluzione industriale- come la standardizzazione e la massificazione. Nella “terza onda” la disarticolazione di queste strutture avrebbe prodotto una nuova tendenza al decentramento e alla personalizzazione, eliminando insieme ai legami di classe e gruppo anche tutti i vincoli che essi imponevano e le influenze che esercitavano sulle scelte, i comportamenti e le strategie dei singoli.

205 Garreau J. (2005) Edge city. La vida en la nueva frontera in Casariego Ramirez J., Ley Bosh P. (a cura di), (2005) La creación de los nuevos subcentros: el caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas de Gran Canaria pag. 40 – trad. M. Paris

downtown poiché capace di dare luogo a un mix funzionale molto più ricco. Questa complessità è marcata anche dall'assenza di direzioni predominanti nei viaggi quotidiani compiuti dagli abitanti, così come avviene nel technoburb, in cui solo alcune luoghi eccezionali riescono ancora a concentrare alcuni tipi di flussi. Lì si crea una specie di "urbanità spontanea" pur essendo questi ambiti spesso distanti dai centri urbani convenzionali e dai suburbi esclusivamente residenziali. Si vuole sottolineare in questa sede la trasformazione avvenuta, per cui gli spostamenti aleatori e funzionali sostituiscono quelli che hanno l'origine o la destinazione condizionate da qualcosa.



Su questa posizione concorda anche B. Secchi (2000) quando afferma che con la crescita generale del livello di mobilità, alcuni parlano della sua democratizzazione, sono diminuiti gli spostamenti sistematici tra coppie costanti di origini e destinazioni e aumentati quelli non sistematici o tra origini e destinazioni cangianti. Insieme a questo sono cambiate le ragioni ed i tempi per cui ci si muove: dal classico percorso casa-lavoro, che avviene in settimana, si è passati a movimenti legati agli acquisti e al loisir, che hanno luogo nei giorni festivi o nel fine settimana. Per questo oggi è difficile poter ipotizzare la creazione di una mappa univoca degli spostamenti nell'urbano; a questo proposito B. Secchi ha affermato che in molti territori e città contemporanei il problema della mobilità non sembra più poter essere concettualizzato unicamente in termini di reti di canali. In realtà la mobilità, in alcune parti di città e di territorio, si svolge per percolazione, come entro una spugna che rinvia all'idraulica dei corpi filtranti piuttosto che a quella di una rete di tubi gerarchicamente ordinati. Dispersione degli insediamenti e smaterializzazione di molti servizi rendono queste regioni sempre più vaste ed efficienti (Secchi, 2000).

Fig. 2.12:

Exploring public transit

Lo studio dei dati generati dai sensori forniti dal Land Transport Authority oermete di monitorare in tempo reale la situazione del trasporto pubblico e di metterlo in relazione con la morfologia urbana della città. I "Data lenses" sono stati sviluppati per permettere di dar conto della situazione in modo diretto ed immediato, accedendo ad un livello di dettaglio delle informazioni tale che si può controllare in modo efficace la situazione e, allo stesso tempo, metterla in relazione con le dinamiche del sistema nel suo complesso. Il rinnovato interesse per la gestione e l'efficacia del trasporto pubblico è un esempio dell'importanza di questo tema nei territori dotati di una struttura insediativa diffusa e poco gerarchizzata.

Fonte: The Visual Explorations Of Urban Mobility - Data lenses, Exploring Public Transport. Elaborazione Senseable city lab, MIT (2012)

Si tratta di un nuovo modo di vivere lo spazio urbano, dove al classico tragitto periferia-centro-periferia, compiuto dai lavoratori si sostituisce un insieme complesso di circuiti tangenziali. Ciò che ha messo in luce J. Garreau, come conclusione di questo primo approccio è che questi ambiti, pur essendo ormai l'habitat di buona parte della popolazione, non hanno mai un nome preciso. La edge city si identifica più per la localizzazione (è lo spazio fra nuclei consolidati) o per essere ciò che rimane una volta escluse le altre entità territoriali. Allo stesso tempo molti utilizzano per identificarla i nomi delle infrastrutture o degli elementi puntuali che la caratterizzano (centri commerciali, grandi fabbriche, ecc.). Per questa ragione J. Garreau ha scelto di introdurre cinque criteri che permettessero di definirne la natura. Così come ha elencato J. Casariego (2005), una edge city di solito è caratterizzata da:

- Un'ampia disponibilità (>di 5 milioni di piedi quadrati, 460.000 mq) di spazi terziari (per la maggior parte uffici) da affittare, atti ad ospitare il lavoro ed i servizi.
- Più di 600.000 (55.000 mq c.a.) piedi quadrati di spazio commerciale, normalmente concentrati in un centro commerciale dotato di ancore commerciali attrattive e un numero sufficiente di esercizi (legate sia a beni alimentari che non alimentari).
- Un numero di posti di lavoro più elevato rispetto alle abitazioni disponibili: in questo modo la edge city attira pendolari al suo interno, e funge da spazio attrattore dei flussi. Allo stesso tempo questa è la ragione per cui la edge city è uno spazio dinamico e in costante evoluzione dal punto di vista immobiliare..
- Una percezione innovativa da parte dei suoi abitanti: la ricchezza delle sue funzioni, dell'offerta di beni e servizi, ecc. contribuisce a far in modo che la edge city venga vista come un luogo complesso, uno spazio della diversità.
- Essere uno spazio di urbanizzazione recente. J. Garreau ha sottolineato il fatto che dove oggi sorge la edge city fino a trent'anni prima vi era solo territorio agricolo.

Questo tessuto, frutto di un delicato equilibrio fra l'opportunità e il caos (Garreau, 1991) è il prodotto di un insieme di decisioni della società, il frutto delle scelte degli abitanti sul loro modo di vivere, lavorare e riposarsi. Non si può considerare il tessuto della edge city come un qualcosa di stabile ed incontrovertibile, così che J.H. Kunstler (2001) lo ha definito un minestrone che non ha ancora finito di cuocere. Al contrario, ed in parallelo con le abitudini e modi di vita sempre cambianti della società contemporanea, questo ambiente è in continua evoluzione e trasformazione. Allo stesso tempo J. Garreau lo ha riconosciuto come uno spazio di eccellenza dal punto di vista dei parametri usati di solito per valutare la qualità della vita nelle città. Nella edge city vi sono:

- Un basso tasso di disoccupazione e un alto tasso occupazionale, entrambi basati sull'alto livello di mobilità sociale e residenziale: gli abitanti sono giovani lavoratori, pochi anziani dipendono da pensioni e sussidi e tutti partecipano alla costruzione del reddito e al pagamento delle imposte.
- Un alto numero di proprietari immobiliari appartenenti alla classe media.
- Un buon numero di esercizi commerciali, così come di spazi per l'ozio e l'intrattenimento. Ma anche teatri, cinema, alcuni musei. In generale nella edge city si sono trasferite lentamente molte delle funzioni che fino a tempi recenti hanno caratterizzato solo il centro urbano consolidato.

Questi fattori rappresentano il carattere intrinseco e parte dell'ideologia stessa della edge city ma, allo stesso tempo, vengono spesso considerati dagli abitanti come un limite. Da un lato la dotazione più ricca di funzioni rispetto al suburb classico permette un riequilibrio nel rapporto fra periferia e centro. Dall'altro questa dotazione segue modelli ripetitivi e sempre uguali a se stessi, spesso ignorando la natura del territorio e le qualità specifiche dei luoghi dove si insediano le funzioni. Per questa ragione la edge city è percepita da molti come un ambiente anonimo ed ostile, soprattutto perchè si tratta di un insieme eterogeneo di molte funzioni e ambienti che, per quanto abituale, non è ancora stato assimilato dagli abitanti:

“Se una edge city è un laboratorio di come sarà la società urbana (nel testo originale è l'America urbana, ndt) vivibile e civilizzata, quest'ipotesi è spaventosa. Adesso questa realtà spaventa, perchè quando la edge city riesce ad avere la complessità, la diversità e la dimensione di un centro, sparpaglia questi fattori su decine di miglia quadrate, e giustappone scuole, autostrade, atri e parcheggi alle sedi delle società con i loro prati ben tagliati e i segnavento dei loro eliporti privati. È necessario un po' di tempo per codificare questo ambiente”²⁰⁶.

Si tratta in realtà di una città senza storia, in cui non è possibile usare un approccio evoluzionistico per studiarla, poichè essa è ancora *in fieri*, e per questa ragione appare confusa. Ma questa carenza di razionalità è data dalla instabilità di base della edge city. Una delle ragioni individuate dall'autore è che le analisi compiute finora sono basate sugli archetipi conosciuti. Per questo la edge city sembra dispersa e frammentaria se viene paragonata alla città compatta consolidata. Ma allo stesso tempo essa è caotica, disordinata ed irrazionale se paragonata al territorio agricolo, pur essendo segnata dalla bassa densità ed essendo un ambiente dove il vuoto –o meglio l'inedificato, che non è per forza di

206 Garreau J. (2005) Edge city. La vida en la nueva frontera in Casariego Ramirez J., Ley Bosh P. (a cura di), (2005) La creación de los nuevos subcentros: el caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas de Gran Canaria pag. 42 – trad. M. Paris

cose "il nulla"- (spazi aperti, aree agricole, infrastrutture, terrain vague, ecc.) prevale sul pieno (edifici).

La creazione della edge city è quindi il risultato di un processo di costruzione dinamica e non di un progetto univoco. Si tratta di un tratto che la distingue profondamente dal suo archetipo, la Broadacre city di F.L. Wright: la edge city, pur mantenendone l'idea della liberazione spaziale della città garantita dall'introduzione di ampi spazi liberi fra gli edifici e dalla dotazione di grandi infrastrutture che garantiscono connessione ed accessibilità, rimane uno spazio dove si localizzano funzioni specializzate, non solo la residenza o l'industria.

La Edge city per questo rappresenta un ideale di miglioramento delle condizioni dei suoi abitanti e racchiude in se due idee care agli americani: l'idea funzionalista della città efficiente come una macchina, con i propri circuiti, le parti che funzionano grazie alla pressione garantita da un sistema arteriale di traffico automobilistico sempre attivo ed il mito libertario della frontiera. Questa doppia natura è, secondo J. Garreau l'identità della edge city. Si tratta per questo di una costruzione originale ed alternativa al modo di colonizzare il territorio.

CRITICHE AL CONCETTO DI EDGE CITY

L'originalità e l'interesse suscitato da questo tipo di colonizzazione non è stata sufficiente a evitare una serie di voci critiche levate da diversi autori. I vari contributi hanno messo in luce alcuni limiti della edge city dal punto di vista morfologico che hanno risvolti legati anche al punto di vista sociale. Secondo J.H. Kunstler (2001) la edge city è un agglomerato di edifici che non formano un vero tessuto, un sistema urbano. Le funzioni terziarie e commerciali sono contenute in edifici progettati per soddisfare esclusivamente le esigenze degli automobilisti. Secondo l'autore la edge city è formata da parti specializzate -autistiche- e pertanto sconnesse dal sistema con funzionamento indipendente. Alcune di esse giacciono inutilizzate, "funzionalmente morte" per lunghi tratti del giorno o dell'anno, tranne per alcuni specifici momenti (week end, specifici eventi) in cui sono, letteralmente, inondate di veicoli. In generale, si tratta di aree isolate da barriere che ricordano la fenomenologia della periferia funzionalista: aree verdi vuote e desolate, parcheggi e strade che impediscono il passaggio con la loro presenza. Per questa ragione "nessuno vuol vivere vicino a questo maledetto paesaggio"²⁰⁷. Una delle ragioni di questi problemi, secondo K.T. Jackson (1985) è dato dal ritardo -circa un ventennio, dal 1960 al 1980- in cui queste aree sono state colonizzate dalle infrastrutture e dalle imprese rispetto agli abitanti. A differenza della residenza, che si è manifestata come una efflorescenza legata alla frammentazione del sistema periferico suburbano, i grandi progetti -le strade, gli spazi

207 Kunstler J.H. (2001) Atlanta: Does Edge City have a future? in *The city in mind: meditations on the urban condition*. New York, Free Press pag. 64 - trad. M. Paris

pubblici, grandi contenitori complessi, manifestazione delle volontà e delle strategie di localizzazione pubbliche e private, sono arrivati solo dopo molto tempo, e sono state costrette a confrontarsi con uno stato di fatto in cui l'assenza di una guida unitaria, un progetto o almeno delle linee guida, hanno dato origine ad uno spazio che dà una disordinata immagine di sé. Tornando a J.H. Kunstler (2001), egli parla della edge city come di un progetto di città fallimentare, in cui i progetti sono scarsamente integrati fra loro. Questo può essere dovuto allo scarso interesse, sia dal punto di vista dell'attore pubblico che di quello privato, verso le interazioni fra gli edifici e le funzioni. La manifestazione di tutto questo è la mancanza di connessioni fra gli elementi del sistema. I grandi contenitori delle funzioni usufruiscono in modo parassitario della accessibilità fornita dalle grandi infrastrutture e funzionano discretamente ma manifestano fortissimi limiti nelle connessioni fra loro e nella permeabilità dei tessuti. Gli effetti non si avvertono solo a livello morfologico-percettivo, quali isolamento e frammentarietà, ma anche a livello sociale. J.V. Rufí (2003) ha sostenuto che "nelle edge city si nota la presenza di una comunità, dove la gente si sente partecipe di qualcosa che trascende l'individuo e la famiglia, il governo e la sicurezza"²⁰⁸. Contrariamente a quanto affermato da lui, R. Cattedra e F. Governa hanno dichiarato:

"L'analisi critica dei caratteri di questi spazi fa riferimento all'iniquità sociale che li contraddistingue; alla discriminazione e segregazione su base etnica o economica; alla loro chiusura fisica e alla ridotta trasparenza di governo politico; alle forme di speculazione fondiaria e immobiliare che ne guidano l'edificazione. Del resto, lo stesso Garreau riconosce il limite del senso identitario delle edge cities nella mancanza delle differenze e delle possibilità di socializzazione che tradizionalmente caratterizza il fatto urbano"²⁰⁹

J.H. Kunstler (2001) si è chiesto se le edge cities, nella loro novità ed originalità, abbiano un futuro ed ha negato chiaramente questa possibilità. Secondo la sua visione la edge city costituisce un "gigantesco e strampalato organismo" che oggi sopravvive grazie alle pratiche sociali e spaziali, che egli definisce assurde, impossibili, attuate dai suoi abitanti. Oggi, nel contesto attuale di crisi economica ed energetica, si può riconoscere l'acume di questo autore che additava fra le principali "assurdità" una stabilità politica ed economica senza precedenti, una straordinaria impunità per le decisioni sbagliate, destinate in realtà, ad ipotecare il futuro per il presente, e un costo molto basso per i carburanti e per costruire le infrastrutture. Ora che queste condizioni sono radicalmente cambiate bisognerà vedere come reagisce la edge city come sistema di colonizzazione del territorio. Probabilmente la prossima evoluzione della edge city sarà legata

208 Rufí J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografía n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 - trad. M. Paris

209 Cattedra R., Governa F. (2011) Definizioni di città: concetti e teorie nella geografia urbana in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 75

alla nuova realtà in cui le spese per la mobilità individuale diverranno insostenibili per una buona parte degli abitanti o, in seguito alla crisi economica attuale, molti degli investimenti in infrastrutture e trasporti –la sua vera ossatura- si contrarranno. Certo analizzando la situazione della edge city sembra interessante ricordare che quest'idea più di altre sembra riuscire a racchiudere una pluralità di fenomeni diversi che presentano però, nell'insieme, alcuni caratteri comuni: l'espansione fisica degli insediamenti, la creazione di un tessuto complesso di bassa densità e la costruzione di nuove centralità periferiche (Taylor & Lang, 2004; Cattedra & Governa, 2011). Tutti loro, presi sia singolarmente che nell'insieme, ben descrivono alcuni dei fenomeni più caratteristici del territorio contemporaneo.

2.B.4. la Metapolis di F. Ascher

La quarta figura che si vuole analizzare è quella della metapolis²¹⁰, introdotta da F. Ascher. In realtà non ci si limiterà a studiare solo la figura in sé, ma sembra opportuno riprendere alcuni degli argomenti proposti dall'autore per spiegarne il senso e la portata. Si tratta di studi che egli ha sviluppato in approfondimenti ed articoli succedutisi in un lungo arco di tempo²¹¹. Si vuole andare oltre la semplice descrizione anche per ricostruire il percorso sviluppato dall'autore, che non ha semplicemente parlato di un modo di colonizzare lo spazio, ma ha cercato di contestualizzarlo nell'ambiente sociale e culturale (il modo di vivere caro a L. Wirth) che lo ha prodotto, quello della modernità.

UNA FIGURA POST-MODERNA?

Secondo F. Ascher (2004) la modernità è il risultato del processo di modernizzazione. Al contrario M- Bermann (1985) oppone questi due termini: la modernità è, nelle idee dell'americano, una realtà ideale, più o meno utopica. La modernizzazione invece è la manifestazione reale della modernità, ciò che genera e per cui si materializza la contemporaneità. In entrambi i casi, la realtà contingente è il frutto dell'azione congiunta di tre dinamiche socio-antropologiche ben precise che hanno marcato la società in cui si sono sviluppate. Queste dinamiche sono: l'individualizzazione, la razionalizzazione e la differenziazione. Il risultato è la creazione di una società sempre più omologata e, al tempo stesso, composta da elementi diversi. Si tratta dello smembramento del corpo sociale e della progressiva formazione di piccoli gruppi identitari, costruiti non più su una base spaziale e vincoli brevi e multifunzionali come la famiglia o la tribù, ma su altri tipi di legami, più specializzati e più fragili. Il risultato è una società complessa ed eterogenea. L'urbanistica

210 Ascher F. (1995) *Métapolis: Ou L'avenir des villes*. Parigi, Éditions Odile Jacob

211 Si fa riferimento in particolare al testo: Ascher F. (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid, Alianza Editorial e all'articolo Ascher F. (2003) *Quelques réflexions à propos du rapport* pubblicato in Portas N., Domingues Á., Cabral J. (2003) *Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades*. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 253-259

moderna, caduta nell'illusione dell'oggettività delle analisi ha risposto a questo cambiamento in modo semplicistico. L'applicazione di modelli e schemi di funzionamento, così come i tentivi di pensare e progettare la città come fosse una macchina (zoning e Carta di Atene, ecc.) non si sono rivelati strategie efficaci nel progetto del territorio, soprattutto per quanto concerne la creazione della città in senso lato, non solo di spazi urbanizzati (Cacciari, 2004). Il fallimento del movimento moderno in urbanistica, sempre secondo l'autore, si deve anche alla sua incapacità di confrontarsi con i progressi compiuti dalla società contemporanea sotto numerosi punti di vista tecnico, sociale, economico. Egli ha individuato una serie di aspetti entro cui essi si sono manifestati:

- Una maggiore riflessione sulla realtà, favorita dal moltiplicarsi degli autori impegnati nel suo studio e dall'intensificarsi degli scambi di conoscenze fra autori, appartenenti anche a campi disciplinari diversi.
- I miglioramenti diffusi nel campo della scienza e delle tecniche che hanno permesso un aumento del benessere in alcuni aspetti della vita dell'uomo.
- L'aumento della percezione del rischio e delle paure. Questo fattore ha importanti effetti sia a livello sociale come la frammentazione del tessuto, lo scontro fra gruppi, che spaziale come il proliferare di enclaves, recinti e nuove soglie.
- La perdita dei limiti spaziali e temporali in favore di una ubiquità a-temporale che permette, grazie ad internet ed ai mezzi di trasporto veloci, di essere sempre connessi e fare esperienze multiple in "tempo reale".

Questi cambiamenti, insieme all'emergere di una nuova economia cognitiva (Bell, 1973) hanno talmente trasformato la società che essa è divenuta qualcosa di profondamente diverso da quella esistita finora. D'altronde bisogna sempre considerare che secondo l'autore le forme che assumono le città, siano esse pensate specificamente o il risultato più o meno spontaneo di dinamiche differenti, cristallizzano e riflettono le logiche delle società che accolgono. Senza entrare ulteriormente negli effetti sociali ed economici che questo comporta nell'analisi di F. Ascher, si ritiene interessante fissarsi su alcune delle considerazioni dell'autore sui loro effetti nello spazio, quella che egli, insieme ad altri, ha definito essere la "terza rivoluzione urbana". In particolare si è scelto di mettere in luce in questa fase ciò che egli ha definito il processo di "metapolizzazione" che, a sua volta, è legato all'apparizione di due processi interconnessi: (i) la metropolizzazione del territorio e (ii) l'apparizione della metapolis. Secondo l'autore la metapolizzazione – così come la globalizzazione- sarebbe il frutto di un doppio processo: sia di omogeneizzazione che di differenziazione. L'omogeneizzazione deriva dalla presenza degli stessi attori economici, o di attori economici



Fig. 2.13:

Brescia, Parco commerciale "Campo grande"

L'omogeneizzazione del paesaggio come risultato dell'insediamento degli stessi operatori economici nel territorio della metapoli

Fonte: Minelli F. - Padania Classic (2013)

di uno stesso tipo, in un ampio numero di stati diversi. Essi operano in luoghi distanti fra loro, sia geograficamente che culturalmente, con logiche simili. L'altro processo, quello di differenziazione, si deve alla concorrenza fra le città, che si è fatta sempre più forte ed accesa, ed ha obbligato i vari soggetti a usare le proprie specifiche qualità per marcare una differenza fra sé e gli altri concorrenti, per rafforzare il ruolo di alternativa valida ed attrattiva. L'autore per questo ha affermato:

"Questa doppia dinamica di omogeneizzazione e differenziazione costituisce il quadro delle politiche di sviluppo locale e apre uno spazio di dibattito, movimento e azione fra attori economici mobili e quelli locali. In questo caso il globale stimola il locale attraverso il confronto poichè senza di esso il globale non esisterebbe. Alla fine è la diversità dei territori che fa in modo che le persone, i beni, i capitali e le informazioni si muovano"²¹².

IL PROCESSO DI METAPOLIZZAZIONE DEL TERRITORIO

F.Ascher (2004) ha parlato della metropolizzazione come di una dinamica attraverso cui le ricchezze, intese come le eccellenze, le componenti più dinamiche ed attrattive umane e materiali, si concentrano nei nuclei urbani più importanti.

212 Ascher F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza Editorial pag. 56

“Le forme metropolitane, vincolate ai mezzi di trasporto e di comunicazione, lasciano le loro orme nel territorio sia nelle grandi città che nelle città medie. Le strutture delle reti delle infrastrutture per il trasporto ad alta velocità (hub e spokes cioè nodi ed archi) influenzano sempre più i sistemi e le reti urbane. Le città piccole e medie cercano di favorire la connessione con i grandi agglomerati per trarre il massimo beneficio dalla loro urbanità che ne rappresenta il potenziale”²¹³.

Durante il processo questa dinamica globale -influenzata da fattori di macro-scala come la globalizzazione e la suddivisione del lavoro- assume caratteri specifici in funzione dei diversi contesti e, per questo, marca una curiosa tendenza a lasciarsi influenzare dai caratteri del luogo. Il risultato è che nelle città più importanti –sede del mercato del lavoro, dei servizi specializzati e delle connessioni alla rete mondiale- si concentrano gli alti redditi e la classe media e medio-alta. Allo stesso tempo questi stessi ambiti contengono il lavoro, il commercio, i servizi sanitari, educativi, culturali. I motori di questo cambiamento sono stati lo sviluppo dei diversi sistemi di trasporto ed immagazzinamento di beni, informazioni e persone, chiamato dallo stesso autore il sistema BIP, e l'avanzamento della tecnologia che ha permesso di migliorarne la resa. La crescita delle città vista come estensione e densificazione della prima corona periferica è stata superata nella contemporaneità da altri fenomeni, esterni al perimetro consolidato. La città ora cresce assorbendo nuclei sempre più lontani dal suo centro originario, sede delle attività e della vita quotidiana. Il territorio metropolizzato assume un aspetto molto diverso da quello della città consolidata, sia dal punto di vista fisico che sociale. Come ha affermato l'autore:

“I confini e le differenze fisiche e sociali fra città e campagna sono sempre più imprecisi. La dilatazione dei territori urbani frequentati abitualmente dai cittadini toglie importanza al fattore della prossimità nella vita quotidiana: il quartiere, ad esempio, non è più il luogo dove si integrano le relazioni di amicizia, i vincoli familiari, professionali e quelli della cittàdinanza. I nostri vicini sono sempre meno i nostri amici e i nostri parenti, eccezion fatta per alcuni ghetti da ricchi o da poveri. Il locale cambia natura e senso: diviene sempre più una scelta e coinvolge realtà sociali frammentate. Per questo anche gli abitanti delle gated communities americane vivono a scala metropolitana: si spostano quotidianamente lungo tragitti sempre più lunghi”²¹⁴.

L'azione congiunta di questi cambiamenti sul territorio ha permesso di costruire, secondo F. Ascher (1998), nuove forme di agglomerazione urbana, le metapolis: esse sono grandi conurbazioni estese, discontinue, eterogenee e multipolarizzate. Sin da questi primi accenni appare evidente che attraverso il concetto di metapoli –come d'altronde con quello di metropoli- si aspira a descrivere insieme una sociologia e una morfologia urbana (Rufí, 2003).

213 Ascher F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza Editorial pag. 57 – trad M. Paris

214 Ascher F. (2004) op. cit. pag. 57 – trad M. Paris

Per L. Castello (2010) una metapoli è l'insieme degli spazi in cui abitanti, attività economiche e territorio sono totalmente o parzialmente integrati nel quotidiano e normale funzionamento di una metropoli. Questi spazi in genere formano un unico sistema di posti di lavoro, habitat e attività: un vero e proprio "bacino" (Ascher, 2004). Questi spazi sono estremamente eterogenei; in genere una Metapoli è costituita da vari agglomerati pre-esistenti, non necessariamente contigui ed ospita centinaia di migliaia di abitanti. Secondo J.V. Rufí (2003) la forma della metapoli di F. Ascher è marcatamente eterogenea e non necessariamente continua. Al contrario, si tratta di uno spazio frammentario dove si rompe progressivamente la gerarchia spaziale consolidata, articolata dagli studi geografici di W. Christaller (1933). Come ha affermato M. Gausa (2001) la metapoli è il prodotto di entità urbane sempre meno vincolate gerarchicamente, dove non conta più la prossimità o la condivisione di un contesto, ma sempre più legate alla relazione -fluttuante e variabile- che lega le attività del vivere quotidiano dei suoi abitanti quali la residenza, la produzione, i servizi dell'intrattenimento. Nella voce "Metápolis" presente nel dizionario dell'architettura avanzata da lui curato (2001) egli parla della metapoli come di una nuova specie di agglomerazione urbana, una realtà molteplice e sfaccettata della città contemporanea. Nella sua visione essa è un sistema vibrante, al contempo generico -a scala globale- e specifico, dotato cioè di caratteri propri, -a scala locale- (Gausa, 2001). Secondo l'autore la metropoli era una forma di città che rispondeva a una meccanica della produzione, legata cioè alla accumulazione di manufatti, e a un tipo di crescita radiale e tendenzialmente uniforme attorno ad un nucleo di riferimento. La metapoli, al contrario, manifesta forme di crescita eterogenea, legata ad una struttura matriciale -o multipolare-.

Uno degli aspetti più interessanti della seppur breve analisi di M. Gausa (2001) è l'attenzione che egli pone ai diversi fattori che influenzano lo sviluppo della metapoli. In particolare egli mette in luce la perdita di importanza del fattore della continuità spaziale e delle opportunità date dall'intorno prossimo dei nuclei consolidati in funzione di altri aspetti. Questi ultimi sono influenzati da strategie localizzative di operatori che avevano partecipato alle trasformazioni della città consolidata, ma che ora operano in un modo diverso, giocando spesso su più fronti o recitando ruoli nuovi. Da un lato vi sono gli operatori immobiliari che per scelta o per semplice logica opportunistica segmentano e differenziano il loro lavoro ed offrono soluzioni diverse localizzate in contesti spaziali dai caratteri definiti e spesso contraddittori: gli stessi operatori cercano, attraverso la loro azione, di soddisfare richieste molto diverse, da quella degli immobili di alta gamma nel centro della città, realizzata spesso attraverso l'espulsione degli abitanti originari, a quella di residenze collettive nella periferia, ma anche edifici di nuova urbanizzazione posti fuori dai nuclei consolidati là, dove fino a pochi anni prima esistevano

solo spazi agricoli. Allo stesso tempo anche l'azione degli attori pubblici è cambiata e questo ha contribuito a creare –o quantomeno a stimolare la crescita- della metapoli. In particolare ci si riferisce alle strategie di localizzazione delle infrastrutture, tanto la rete, le strade, le vie ferrate come dei nodi, gli spazi di scambio intermodale e quelli della logistica. Queste azioni, oltre a marcare il territorio “in sè”, rappresentano anche elementi di velocizzazione e stimolo delle trasformazioni territoriali, nel momento in cui aprono possibilità di sfruttamento parassitario di indubbi vantaggi posizionali rispetto ad altri ambiti del territorio. Inoltre esse generano vere e proprie opportunità di trasformazioni puntuali come, ad esempio, nei nuovi nodi di interscambio della rete del trasporto collettivo o nelle aree di trasformazione spesso localizzate nel centro della città che lasciano libere

LA METAPOLI COME SPAZIO DI COMBINAZIONE

L'altro aspetto interessante della riflessione di M. Gausa (2001) è quello della metapoli che non si identifica più solo come lo spazio della crescita della città, intesa come sviluppo dimensionale, ma come spazio della combinazione e della ri-combinazione ed i suoi elementi. Quest'ultimo aspetto, secondo quanto espresso da W.J. Mitchell (1999), è ciò che contraddistingue il territorio contemporaneo: si tratta della duplice proprietà di assorbire i cambiamenti della realtà economico-sociale che generano le trasformazioni, e di essere il supporto per la continua variazione di modelli e paradigmi globali che, una volta “atterrati” in un territorio specifico, assumono una forma propria, unica, strettamente legata alla realtà locale. “Queste combinazioni fanno riferimento alla realtà di un processo di scambio di informazioni, dinamico ed incerto, fatto di interazioni col territorio e con altri territori, col luogo e con altri luoghi”²¹⁵. La città della metapoli è così uno spazio di accumulazione, dove si concentrano progressivamente molteplici esperienze che sono caratterizzate, a loro volta, da un livello di sviluppo, diverso e specifico in ogni caso. J.V. Rufi (2003) ha affermato che secondo F. Ascher (1996) i gruppi sociali nella società metropolitana –nella misura in cui hanno migliorato il loro potere acquisitivo- hanno subito una trasformazione a due livelli.

- La loro vita quotidiana ha assunto una dimensione spaziale nuova, poiché la capacità –e la possibilità- di movimento di un soggetto contemporaneo è cresciuta rispetto anche solo a 15-20 fa. In questo modo l'esistenza di ogni abitante si sviluppa in un raggio più ampio, dato che ogni giorno egli non compie il semplice percorso casa-lavoro, che si è allungato e diversificato, ma raggiunge un numero molto più elevato di mete poste a distanze variabili. Come ha affermato F. Ascher: “Nella metapoli i cittadini si spostano sempre di più e lo fanno in ogni direzione,

215 Gausa M. (2001) Metapolis in Diccionario Metápolis de la arquitectura avanzada. Barcelona: Actar pag. 406 – trad. M. Paris

a qualsiasi ora del giorno e della notte, in modi diversi e legati ai giorni e alle diverse stagioni. Gli spostamenti pendolari “casa-lavoro” sono minoritari, così come quelli radiocentrici. Va detto che però i percorsi dei mezzi pubblici, treni, tram e autobus, sono pensati tendenzialmente attraverso il modello fordista e sono basati cioè sul principio della ripetizione, della produzione di massa e dell'economia di scala: lo stesso mezzo, lo stesso itinerario, alla stessa ora per tutti. Questo tipo di trasporto continua ad essere importante –anche da un punto di vista ecologico- in aree specifiche come gli ambiti più densi e gli assi importanti. Ma rappresenta in ogni caso una parte dei trasporti minoritaria e in calo²¹⁶. Per questa ragione la metapoli è incomprensibile –e probabilmente invivibile- senza la possibilità di usare l'auto per i propri spostamenti, per la propria vita quotidiana.

- Il ruolo del luogo di residenza si è evoluto. La casa oggi è diventata uno spazio di comunicazione e lavoro, essa è la sede di molteplici attività, rese possibile dalla tecnologia della comunicazione e della trasmissione delle informazioni. Si tratta di una società frammentata, individualista, funzionalmente discontinua dove i suoi componenti –gli individui- manifestano un'originale pertinenza multipla (Ascher, 2004) che si manifesta nella loro appartenenza a diversi gruppi sociali al contempo (le cosiddette community). Infatti egli ha affermato:

“I campi (sociali, ndr) più importanti sono quelli legati al lavoro, alla famiglia, al tempo libero, alle organizzazioni religiose e sociopolitiche. Prima, nelle comunità rurali, questi campi sociali erano sovrapposti. A causa dello sviluppo della società urbana e industriale hanno iniziato a dissociarsi, ma in gran parte coincidevano comunque. Oggi però le loro interazioni sono sempre meno numerose: si forma una specie di millefoglie sociale e sono proprio i singoli individui a ricucire i vari layer, passando da uno all'altro varie volte al giorno. Gli individui si spostano –in modo reale o virtuale- fra universi socialmente differenti. Formano un ipertesto, così come quelle parole che connettono fra loro vari testi digitali ... I diversi campi sociali hanno una natura diversa. Le persone vi partecipano in modo volontario e di durata variabile, ognuna secondo i propri criteri. Questi possono essere di tipo economico, culturale, affettivo, di reciprocità, legati alla gerarchia, normalizzati, legati al contatto personale, alle relazioni scritte, a quelle vocali, a quelle telecomunicate, ecc. I campi hanno scale variabili, vanno dal locale al globale, e sono più o meno aperti. Le reti che strutturano questi campi sono di forme diverse (stelle, griglie, gerarchizzate)”²¹⁷.

Per concludere la descrizione della Metapoli si possono usare ancora le parole M. Guasa (2001), secondo cui essa è un sistema elastico e vibrante definito dalle relazioni legate ai movimenti ed agli avvenimenti, autonome fra loro ma, al tempo stesso, collegate. Questo sistema

216 Ascher F. (2004) Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza Editorial pag. 56-63 – trad. M. Paris

217 Ascher F. (2004) op. cit. pag. 42-43 – trad. M. Paris

sfaccettato è composto da reti di informazioni sovrapposte, come strati diversi che concorrono a formare una mappa più complessa e sfumata, fluttuante, variabile. La metapoli è quindi una struttura analoga e differente allo stesso tempo. Le dinamiche globali costituiscono la componente invariabile, costante, in tutto simili a se stesse. Dal punto di vista locale però la situazione è molto più eterogenea, fatta di collisioni puntuali, incontri ed intersezioni che danno luogo a una gran varietà di combinazioni specifiche. Una sorta di insieme urbano multiplo, composto da numerosi sottoinsiemi autonomi assemblati il cui funzionamento è legato ad interazioni spontanee o stimolate fra le parti più che ad un progetto coerente ed univoco. In questo senso assumono molta importanza le reti ed i flussi che circolano attraverso di essi e vincolano realtà locali e dinamiche globali. Dal campo di studio dell'economia aziendale e delle scienze politiche si sono attinti numerosi concetti utili a capire questo aspetto. In particolare nello studio delle configurazioni urbane policentriche si può fare riferimento all'analisi sviluppata da Van Oort & al. (2010). L'analisi sulla società in rete compiuta da diversi autori (Batten, 1995; Sachar, 1994, , Lambooy, 1998) ha portato all'emergere di una nuova geografia, che mette al centro le relazioni di tipo matriciale e le strutture "a rete" del territorio. In questo spazio relazionale si combinano scale diverse, processi di crescita e trasformazione fra elementi del sistema. L'approfondimento del tema dei flussi e del network delle relazioni è divenuto importante poiché rappresenta la realtà territoriale contemporanea meglio del modello basato sul modello della rete, base dell'approccio economico organizzativo. Secondo l'approccio funzionale di base, che fa riferimento alle configurazioni urbane policentriche, il territorio è influenzato da reti complementari e (Camagni, 1991; Camagni & Capello 2004) che permettono lo scambio e la trasmissione di numerosi fattori diversi quali i beni, le persone, le informazioni, l'energia e i capitali²¹⁸. Per questo l'idea della metapoli è interessante perché contiene in sé anche questo concetto di flusso continuo in un ambito spaziale –a geografia variabile- di tutti gli elementi citati (appunto il sistema PIBES\$). Nel passaggio a questa nuova geografia dei flussi i confini della metapolis si fanno più labili –o come li definisce M. Guasa (2001)- mobili, variabili e discontinui. Questa trasformazione, funzione dei vari agenti che coesistono ed incidono nei processi in atto, ha reso inutili i riferimenti spaziali consolidati come ad esempio i limiti amministrativi per governare questi fenomeni, ed esige un approccio che tenga conto della nuova dimensione dei fenomeni. In questa situazione complessa, sfaccettata e plurale, si deve riuscire a superare la semplice –e semplicistica- rappresentazione per arrivare a una comprensione vera delle dinamiche in atto e, in ultima analisi, del territorio contemporaneo. Secondo F. Ascher (2004) l'obiettivo di governare e di pianificare la realtà territoriale della metapoli, trasformata

218 Da qui in avanti si farà potrà riferire a questo insieme composito come al sistema "PIBES\$", acronimo derivato dalle iniziali dei fattori che lo compongono (Persone, Informazioni, Beni, Energie) e dal simbolo valutario del dollaro, scelto per indicare i capitali.

e cangiante, si può raggiungere solo attraverso un deciso cambio nell'approccio degli urbanisti. Questo approccio –basato su alcuni temi chiave come quello della mobilità, della qualità ambientale, della qualità della vita degli abitanti e sulle strategie di rigenerazione urbana- deve servire a suscitare un cambiamento attraverso il quale le sue diverse componenti, le aree urbane consolidate, le nuove figure del territorio metropolizzato, si possano integrare fra loro. Si tratta di una visione multipla, basata su una serie di saperi e campi disciplinari diversi che, di volta in volta permette l'analisi e l'intervento su di un aspetto specifico e una sintetica visione d'insieme, in cui i vari layer formano un sistema più complesso e interrelazionato.

2.C. La metropolizzazione del territorio

Probabilmente la ricerca che meglio ha saputo descrivere ed interpretare la nuova geografia dell'urbano nel territorio –insieme a quelle di N. Portas & al. (2003 e 2011) è quella di F. Indovina, materializzatasi nel già citato libro “la explosión de la ciudad” (2007) ed in particolare nel suo testo “La metropolizzazione del territorio”. In esso si affronta il tema della dispersione nel territorio delle attività e dei servizi non solo descrivendo lo status quo, ma cercando di capire le ragioni e gli effetti di tali trasformazioni. In particolare la base di partenza è la presa di coscienza che si sono assottigliate le differenze che marcavano la città e lo spazio agricolo, tanto che sono apparsi diversi livelli intermedi fra le due realtà, tali da formare un sistema eterogeneo.

L'approccio dell'urbanista italiano mette al centro della ricerca la complessità che non è vista come il caos ma come un ordine di molteplici connessioni e relazioni. Identificarle, così come capire ruoli e cause di queste connessioni, è necessario per capire i processi, le dinamiche ed altri aspetti specifici della realtà (Archibugi, 2003). Questo poiché spesso gli approcci convenzionali hanno prodotto immagini aberrate della realtà, siano esse di scala macro -che più che essere visioni complesse producono spesso semplici immagini sfocate e banali-, o di scala micro (fotografie, diagrammi, iperzoom) che ottengono solo il risultato di far perdere di vista le relazioni e l'idea di sistema. In generale attraverso di essi si arriva quasi sempre alla scomposizione della complessità in sistemi più semplici, secondo la logica che tutto è scomponibile e frammentabile; fermo restando che la realtà non è tutta scomposta e frammentata. Anche dal punto di vista territoriale F. Indovina mette in guardia coloro che si dedicano allo studio della città, da un eccessivo ricorso all'analisi dei singoli processi quali: urbanizzazione, sub-urbanizzazione, il ciclo di vita delle città e degli ambienti insediativi del territorio contemporaneo quali la città diffusa, l'ambito peri-urbano, che distolgono l'attenzione dal quadro complessivo: la diffusione della città è uno dei processi in atto –ma non l'unico- e, insieme e dopo tutto, la

città continua ad esistere, in un territorio che racchiude i segni come un palinsesto (Corboz, 1983). A. Indovina a questo proposito sottolinea la necessità di tornare a narrazioni capaci di considerare gli elementi e le loro relazioni, i loro rapporti e le dinamiche in atto. Attraverso questo tipo di analisi ciò che emerge è l'assenza di una spiegazione coerente e complessiva, che sappia comprendere –nel doppio significato di capire e tenere insieme- tutti i fenomeni e le dinamiche citate. Per questo il contributo di F. Indovina è interessante e trova ampio spazio in questo lavoro di ricerca: egli riconosce la necessità e l'opportunità di superare la ricerca di un paradigma onnicomprensivo e di spostare l'attenzione disciplinare sulla costruzione di una serie di concetti utili ed efficaci, che permettano di leggere le diverse situazioni della realtà e al contempo, sappiano relazionarsi fra loro e con gli studi precedenti. In questo modo non si corre il rischio di essere “definitori” nè ci si illude di essere “definitivi”. Inoltre il contributo dell'urbanista italiano è interessante perchè riconosce, in linea con quanto affermato finora, che le trasformazioni in atto non si spiegano solo attraverso un aumento dimensionale o con la dispersione di funzioni o abitanti del territorio, ma fanno tutte parte di un processo più ampio e complesso, quello della metropolizzazione del territorio.

2.C.1. Il processo di metropolizzazione del territorio

F. Indovina definisce “metropolizzazione” la tendenza dei nuclei urbani densi e di aree interessate da processi di urbanizzazione diffusa ad integrarsi e a creare un sistema più complesso ed articolato.

“I territori caratterizzati da diverse forme di organizzazione ed antropizzazione si strutturano per raggiungere obiettivi di efficienza, per mettere in pratica strategie di sviluppo e garantire migliori condizioni di vita della popolazione insediata. In sintesi si può anticipare l'ipotesi secondo cui i processi di diffusione e dispersione territoriale di popolazione, attività e servizi non sono né la premessa né la ricerca di un'autonomia dei territori stessi, bensì una forma diversa e più ampia (in corsivo nel testo originale, nda.) di costruire relazioni e interdipendenze. Una forma diversa di produrre città, una città nuova”²¹⁹.

In quanto alternativa, il risultato del processo non distrugge la città esistente e le sue tracce, ma in realtà si rapporta con esse –a volte integrandosi, a volte in modo conflittuale- e ne preserva alcuni valori, alcune dinamiche ed alcuni problemi. La novità sta nel fatto che questi elementi si ripropongono in una forma diversa, legata a scale innovative e ad una pluralità di scale che convivono e a una società diversa, quella contemporanea. Come afferma lo stesso autore: “La struttura territoriale metropolitana, può essere presa come espressione della cultura contemporanea: la città compatta costituiva la rappresentazione della visione del mondo dei due secoli precedenti, una città classista e, allo

219 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositore pag. 22

stesso tempo, corporativista, segmentata e frammentaria, difensivista ed aggressiva. Allo stesso modo la metropolizzazione del territorio materializza la concezione del mondo attuale, caratterizzata dal problema dell'integrazione, senza per questo affermare che il problema è risolvibile in modo semplice e, al contrario, serve a marcare più che altro una tendenza. Ciò che attira l'attenzione di F. Indovina è il doppio processo di frammentazione e riagggregazione attraverso cui perde di importanza la prossimità come valore, sostituito dalla connettività. Secondo altri autori, B. Secchi (2000) ad esempio, i frammenti della città contemporanea sono i materiali di un sistema aperto. Disponibili alla ripetizione, alla connessione e composizione, essi si propongono allo studio e alla sperimentazione in quanto materiali urbani. Tocca alle pratiche degli abitanti riconnettere i vari frammenti, dotarli di coerenza e, in definitiva, di senso. Proprio per questo anche secondo F. Indovina l'identità dei luoghi nel territorio metropolizzato dipende dalla loro apertura ai flussi, all'incontro, al loro essere disponibili alla connessione e all'attraversamento. La città continua ad essere il teatro del *social drama* studiato da L. Mumford (1937) ma oggi ha assunto altre forme, così come i suoi abitanti hanno nuovi riti e nuovi usi sociali. A fronte di tutti i cambiamenti avvenuti legati ai modi di vivere della società contemporanea, non si può pretendere che nuovi modi di vivere lo spazio, incontrarsi condividere, socializzare e riconoscersi avvengano in luoghi già usati per queste pratiche e questo ha conseguenze tanto a scala locale nei luoghi specifici, che nel territorio del quale cambia la gerarchia e la morfologia. Per area metropolitana F. Indovina intende un territorio in cui tutte le parti sono integrate fra loro, in funzione delle diverse parti e di una gerarchia che le struttura. Il processo che produce e lega fra loro i frammenti –che li dota di struttura e senso- può essere chiamato metropolizzazione ed è un fenomeno nuovo sia per dimensione che nelle modalità (Indovina, 2007). Le letture convenzionali del fenomeno, spesso legate a idee e schemi interpretativi datati, sono state orientate da una visione giuridico amministrativa delle aree metropolitane, tesa a creare un'ulteriore entità autonoma per organizzare il territorio. Questa visione era basata sulla logica dell'area di influenza e del centro che vorrebbe semplificare il tema mettendo in luce quei centri che, per dimensione, densità, caratteri funzionali, creano un'area di influenza e fanno convergere su di sé i flussi, gli abitanti, ecc. In realtà la lettura contemporanea delle aree metropolizzate è ben diversa poiché legata alle geometrie ed alle estensioni variabili di aree che possono nascere in funzione di un centro urbano ma che si sviluppano e organizzano in sistemi più articolati e complessi. F. Indovina dice:

“Le aree metropolitane tradizionali passano da una gerarchia hard a una soft e, di fatto, i vincoli del centro col territorio tendono a modificarsi: i movimenti delle persone non sono più monodirezionali, dalla periferia al centro, ma divengono pluridirezionali e spesso vanno dal centro alla periferia, come risultato della diffusione nel territorio non solo della popolazione ma delle attività, delle funzioni commerciali, dei servizi,

ecc. La tendenza in questo caso non è più quella di concentrare in un unico punto le funzioni principali, quelle economiche ed i servizi superiori (città centrale) ma distribuire nel territorio ampio questi punti di specializzazione, diversificati e, allo stesso tempo, integrati fra loro che creano un tutto²²⁰.

Come afferma E. Cicciotti (1990) il processo di diffusione dello sviluppo dal centro alla periferia si realizza principalmente grazie a forme di localizzazione implicita con la nascita di nuove imprese nella periferia e non per lo spostamento di imprese già esistenti. Questa dinamica, sempre secondo l'autore, è legata soprattutto a funzioni produttive e, in misura minore, ad attività di servizio. Tutto ciò avviene in modo non omogeneo, in funzione dei caratteri dei luoghi, delle opportunità insediative e delle politiche messe in campo dagli enti locali, oltre che in base alle strategie delle singole imprese che hanno dato luogo a interessanti fenomeni di autoorganizzazione. Il risultato è una geografia disomogenea di concentrazioni e dispersioni, descritta da studi non sempre legati al mondo dell'urbanistica e della pianificazione. Per esempio nel caso italiano da A. Bagnasco (il distretto industriale nella sua

220 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositori pag. 25

Fig. 2.14:

Dunkerque, 45N-280A

La Mission photographique de la DATAR (1984-1988) ha costituito un momento importante nella storia della pianificazione: al di là dell'approccio documentaristico e della creazione artistica, i prodotti di questa campagna di studio e ricerca hanno superato gli obiettivi prefissi e sono riusciti a descrivere i paesaggi di una Francia marcata da una mutazione profonda: deindustrializzazione, crisi delle periferie, periurbanizzazione (Bertho R., 2013)

Fonte: Basilico G., Mission Datar (1984)



ricerca sulle tre Italie, 1977); in Francia dalla *Mission Photographique* de la DATAR: una grande campagna fotografica voluta dal governo francese e realizzata tra il 1984 e il 1988 cui partecipò, fra gli altri, il grande fotografo italiano G. Basilico. In Portogallo il lavoro diretto da A. Domingues²²¹ sulle trasformazioni urbane in Portogallo.

Anche M. De Solà-Morales (1996) percepiva il modello metropolitano attuale come un territorio metropolizzato, dove l'essere contiguo è più importante dell'essere continuo e dove il tessuto frammentato e amorfo della città è un valore di per sé. In esso le scale si mescolano e le infrastrutture sono qualcosa di più che un dispositivo logico di circolazione che porta verso un punto: esse divengono una trama di relazioni indefinite. Questo territorio è il risultato di un processo di insediamento che risponde a nuove forme culturali e non possono essere ricondotte alla funzione ecomica come motore unico di uniformità.

Fig. 2.15:

Le Touquet, 45N-54O

Fonte: Basilico G., *Mission Datar* (1985)

221 Gli esiti di questo lavoro sono stati pubblicati in Domingues A. & al. (2006). *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa, Argumentum



ALCUNI CONTRIBUTI IMPORTANTI

Dal punto di vista disciplinare, esistono alcuni riferimenti nell'ambito di ricerche portate avanti in modo autonomo da diversi autori ma non si può parlare di un vero e proprio filone di ricerca in questo senso. Come si è visto, alcuni studi sulle conurbazioni possono essere considerati i principali precedenti, anche se questi si orientavano più allo studio dei processi di espansione e trasformazione delle aree metropolitane e delle influenze dei modelli gravitazionali del centro antico sul territorio (Portas & al., 2003). In realtà si può affermare che lo studio di F. Indovina è allo stesso tempo originale –per tema, approccio e risultati- e convenzionale –nei riferimenti-, anche se egli riesce a raggiungere obiettivi significativi poiché capace di allargare la prospettiva a brani di territorio e forme di insediamento più complesso e meno studiato. In particolare F. Indovina ha sottolineato l'importanza di alcuni contributi singolari. Egli ha individuato come grandi precedenti gli studi di P. Geddes (1915) sulle conurbazioni e di J. Gottmann (1961) sulle megalopoli²²². In realtà se si scende nel merito queste due ricerche servono più per aprire un campo di investigazione e proporre un tema, più che da vero riferimento per la ricerca di F. Indovina. Queste sono suggestioni, comunque riprese ed ampliate fino ad oggi, come ad esempio da E. Tutti che ha pubblicato il libro "La megalopoli padana" nel 2000, P. Hall nel suo "Cities of tomorrow" del 2002 fino a C. Mariano con "Governare la città metropolitana" del 2011, che servono all'urbanista italiano per restringere il campo e dare conto di una serie di dinamiche che si sono sviluppate e rafforzate durante tutto il secolo passato ma che solo nella sua ultima parte sono emerse in modo diffuso e trasversale, non solo legate a singole realtà puntuali; la metropoli di J. Gottmann era composta dalla somma delle aree urbane che si stendevano dal fiume Potomac alla baia di Boston.

Un secondo contributo importante viene dagli studi sulla città regione e dal tentativo di definizione che negli anni si è cercato di dare a questo tema. F. Indovina ricorda come G. De Carlo (1962) avesse cercato di mettere a sistema questi studi e considerasse quattro possibili punti di vista:

- La città regione come una unica città dalla crescita smisurata, che si espande e si estende per il territorio e forma un continuo urbano. Secondo l'autore però questa in realtà è un'ipotesi sbagliata e confonde le idee

²²² Non è possibile ampliare molto il tema in questa sede ma è importante ricordare alcuni contributi. Da un lato è interessante vedere come lo studio sulle conurbazioni sia stato trasversale in Europa: in un periodo di tempo breve in quasi tutti i paesi europei si svilupparono studi su conurbazioni in atto o potenziali, come ad esempio quelli di D. Lambre (1973) in Francia, L. Wijers (1975) in Olanda, H.P. White (1980) nel Regno Unito. Ancor oggi alcuni autori, quasi quarant'anni dopo questi studi, si dedicano allo studio del tema, come G. Dematteis (2009). Sulle megalopoli in ambito europeo e, soprattutto, mediterraneo andrebbero segnalati numerosi studi soprattutto poiché il dibattito è tutt'oggi aperto ed interessante. Ad esempio, sull'area urbana che copre tutta la macro-regione padana del nord Italia, vi sono le ricerche di Vacca (1974); Corna & Battisti (1977); Muscarà & Bellavitis (1978); fino a studi recenti, come quello di Berta (2008).

- La città regione può essere considerata come un agglomerato di centri che mantengono un'esistenza autonoma, pur vincolati da un processo di sviluppo comune. In essa rimangono ben distinte le componenti: le singole città che la compongono, i limiti fra la città stessa e lo spazio rurale; la periferia è ben riconoscibile e non si confonde col centro e gli spazi urbani sono assolutamente autonomi rispetto al suburb. Questo sistema territoriale mantiene quelli che G. De Carlo chiama i "fattori di eterogeneità tradizionale" e, per questo, non esistono in lui quelle condizioni di integrazione che contraddistinguono la città-regione.
- La terza ipotesi considera la città regione dal punto di vista del traffico e della mobilità, un po' come ha fatto B. Hillier nella sua analisi dei sistemi viari e dell'accessibilità. In realtà coloro che propendono per questa visione usano l'immagine della città-regione come uno stratagemma ed un simbolo per intervenire ed organizzare il traffico congestionato, senza nessun interesse per altri temi che esulano da questa logica settoriale.
- La quarta ipotesi, con cui l'autore si identifica maggiormente, considera la città-regione come una relazione dinamica che sostituisce la condizione statica della città tradizionale. In questa relazione la città diviene il luogo e allo stesso tempo lo spazio dove ha luogo l'eterogeneità. Le situazioni si integrano e si sviluppano, tanto da generare una relazione complessa e dialettica. Questo richiede un'interpretazione ed interventi di tipo globale ed elastico. Il territorio della città-regione è uno spazio marcato da un permanente dinamismo dove ogni elemento del sistema ha un peso ed un ruolo specifico, e in cui la struttura, più aperta e dinamica di quella della città tradizionale, si esprime con configurazioni formali in continuo rinnovamento, legate a dinamiche e situazioni puntuali (De Carlo, 1962).

Il fatto che la città-regione descritta da G. De Carlo sia un insieme di elementi, processi e dinamiche diverse – più una fenomenologia che un fenomeno- ne accomuna molti dei caratteri alla metropolizzazione del territorio. Allo stesso tempo anche N. Portas considera il territorio della città regione uno spazio complesso nell'organizzazione, espanso e discontinuo nello spazio e indefinito e mutabile nel tempo (Portas & al., 2003). B. Secchi ha affermato a questo proposito che "Il futuro della città e del territorio, che tendono oramai a identificarsi nella grande dimensione della 'città regione', dell'estensione metropolitana e della 'campagna urbanizzata', non appaiono più pre-figurabili nei termini semplici e abituali; la complessità sembra necessitare allo stesso tempo di un maggior livello di astrazione e di maggior precisione"²²³.

223 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 139

Un altro archetipo da considerare nello studio della metropolizzazione del territorio è, secondo F. Indovina, l'idea dei modelli urbani reticolari, basato sugli studi di G. Dematteis (1985 & 1990), Costa & Toniolo (1992) e M. Castells (1989). P. Perulli ha dedicato lunghe pagine all'analisi di questi aspetti, dove afferma :

“Oggi le città cambiano le nature delle connessioni tra prossimo e il remoto nel tempo e nello spazio. Nelle forme di città-regione, di città globale, di città-rete esse rappresentano un nuovo sistema connettivo, non più circoscritto alla dimensione locale. Esse sono chiamate a fornire una risposta alle diverse collocazioni degli individui in collettività, non limitate dalla copresenza né dall'appartenenza a contenitori di potere statali-nazionali. Giddens osserva che oggi i contesti localizzati della vita quotidiana sono assai più importanti per la riproduzione di continuità istituzionali di larga scala di quanto non sia l'identificazione con la regione o la nazione. La città-territorio oggi è la cornice in cui la nostra vita si sviluppa tra locale e globale”²²⁴.

E più avanti:

“Un ripensamento radicale del concetto di locale è alla base di questa città delle reti. Da un lato vi è il locale non più confinato ma esso stesso senza precisi confini. Simmel, scrivendo che l'ambito di importanza di una città entro uno stato non termina al suo confine geografico ma si estende e si espande sullo stato complessivo, aveva intuito la direzione. Oggi questa espansione è non più solo sullo stato complessivo, ma sul mondo. Dall'altro è un locale che fa rima con *rivale*: idea che risale a Tocqueville che vide all'opera due società distinte e incastrate, due governi separati e quasi indipendenti, federale e statale, nella democrazia americana. Questa visione anticipa il concetto multilivello di governance ... Oggi decliniamo la coppia locale/rivale come federalismo competitivo, come territori che cooperano e competono: essenzialmente città-regioni globali e reti di città”²²⁵.

Senza entrare nello specifico dell'analisi di questi studi, ciò che F. Indovina vuole mettere in luce è l'importanza territoriale che hanno i diversi tipi di rete (a gerarchia fissa, a nodi equipotenziali o multipolare). In particolare la lettura per reti in cui i diversi nodi hanno ruoli e capacità di attrazione diversi introduce una chiave di lettura nuova poichè, a differenza di quanto succede nelle letture legate alla città consolidata, si è costretti a riconsiderare i concetti di limite e gerarchia ed abbandonare il mero approccio morfologico utilizzato fino ad allora. Un altro contributo importante al tema, almeno in ambito italiano, è stato quello aperto da due ricerche condotte da G. Astengo (1990) e da L. Bellicini (1991). Entrambe furono focalizzate sullo stato dell'urbanizzazione in Italia e, con metodi ed obiettivi diversi, misero in luce alcuni processi legati al tema della metropolizzazione.

Il rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia e sulle politiche urbane e territoriali per gli anni '80 è una ricerca coordinata da G. Astengo e

224 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 59

225 Perulli P. (2009) op. cit. pag. 150

sviluppata con i contributi di numerose sedi universitarie italiane come contributo ai lavori della commissione Ocse sui problemi urbani (P. Di Biagi & al., 1992), e si è materializzato nella pubblicazione curata da G. Astengo stesso e C. Nucci (1990). L'obiettivo dichiarato di tutta la ricerca è quello di costruire un atlante del consumo di suolo in Italia nel periodo compreso fra il 1950 e il 1980, attraverso i diversi approcci legati ai diversi soggetti coinvolti nel lavoro. Il risultato è stato quello di un interessante catalogo di forme e trame presenti nel territorio, più attento alla fase di documentazione e, in alcuni casi, quantificazione dei risultati che alla spiegazione dei processi. Nella ricerca coordinata da L. Bellicini si sono maggiormente approfonditi i processi, le modalità ma anche le cause e i legami con la normativa che hanno generato la dispersione e la costruzione della città europea negli anni '80. Grazie allo studio di 19 casi si è superata l'idea dello spazio della periurbanizzazione come ambito disordinato, e si è documentata l'esistenza di una pluralità di logiche quali le strategie degli operatori immobiliari e le ragioni degli abitanti che hanno portato al decentramento. Entrambe queste ricerche rappresentano, secondo F. Indovina, il sostrato per lo sviluppo della ricerca di A. Clementi, G. Dematteis e P.C. Palermo (1996) all'interno della quale gli autori si sono dedicati all'analisi delle forme del territorio italiano prodotto dalla dispersione degli insediamenti. A. Clementi e gli altri hanno cercato di superare l'immagine molecolarizzata del territorio per dedicarsi a quegli ambiti che mostrano trame riconoscibili e differenziabili, così da poter indagare quelli che sono stati chiamati "ambienti insediativi" frutto dei processi della dispersione. (Clementi & al., 1996). L'elemento che unisce e collega queste ricerche è sicuramente l'approccio morfologico che approfondisce la realtà materiale dell'urbano e in questa privilegia gli ambienti più densi. Il risultato è la moltiplicazione di immagini utili per un catalogo, ma di scarsa efficacia per capire e spiegare il funzionamento del territorio e della sua struttura. In particolare quando si privilegiano gli ambiti densi nell'analisi delle realtà insediative europee si dimostra di non aver ben chiaro che non è solo lì che si concentrano i fenomeni che gerarchizzano e ordinano il territorio. Ciò che mostrano queste ricerche, oltre ad una varietà molto ampia di casi sui quali fissare l'attenzione e che una nuova interpretazione del territorio deve tenere in considerazione, è la necessità di superare le gerarchie territoriali tradizionali e che le strutture metropolitane presentano un ordine autonomo, originale. Chi si impegna nella comprensione e nello studio del territorio deve quindi conoscere e capire questo ordine nuovo e per farlo deve rivedere i suoi criteri e non affidarsi solo a concetti e parametri che ben si adattavano alla città consolidata ma che oggi sono poco efficaci nello studio di una realtà nuova. P.C. Palermo, uno degli autori della ricerca sulle forme del territorio italiano, ha secondo F. Indovina messo in luce uno degli aspetti più interessanti della questione, poichè ha affermato che:

“Sono più interessanti (rispetto all'habitat della bassa densità, nda.) le situazioni in cui si incrociano due principi diversi e dove si manifestano

processi rilevanti di densificazione che, in alcuni casi estremi, potrebbero mettere in dubbio la definizione originale. Appartengono a questa classe quelle situazioni che, più recentemente, sono state chiamate le regioni urbane ... configurazioni di una forma di vita innovativa, in parte, dove alla dilatazione degli spazi associa nuovi modelli di organizzazione degli insediamenti e nuove pratiche territoriali ... La metafora della regione urbana evoca un territorio vasto e complesso per la molteplicità dei principi insediativi e sociali, un territorio plurale che ... esige forme di concettualizzazione più sofisticate, di ordine superiore rispetto alle categorie già sperimentate"²²⁶.

In questo senso F. Indovina non manca di sottolineare come il concetto della regione urbana ben si adatti alla descrizione di alcuni fenomeni presenti nel territorio metropolizzato e, per questa ragione, ne mette in luce l'interesse. Questa ricerca ha il merito di presentare un'analisi che racconta parzialmente quei fenomeni che, nella visione globale, costituiscono il processo di metropolizzazione del territorio. Insieme a questa ve ne sono altre due, più recenti, che approfondiscono aspetti vincolati alla metropolizzazione: l'analisi della città contemporanea di B. Secchi (1999) e quella della società dell'informazione di M. Castells (1996-2000). Nell'articolo intitolato "Città moderna, città contemporanea e loro futuri" B. Secchi indaga la città così come si è sviluppata negli anni '60-'80, e cerca di individuare le differenze che emergono rispetto al

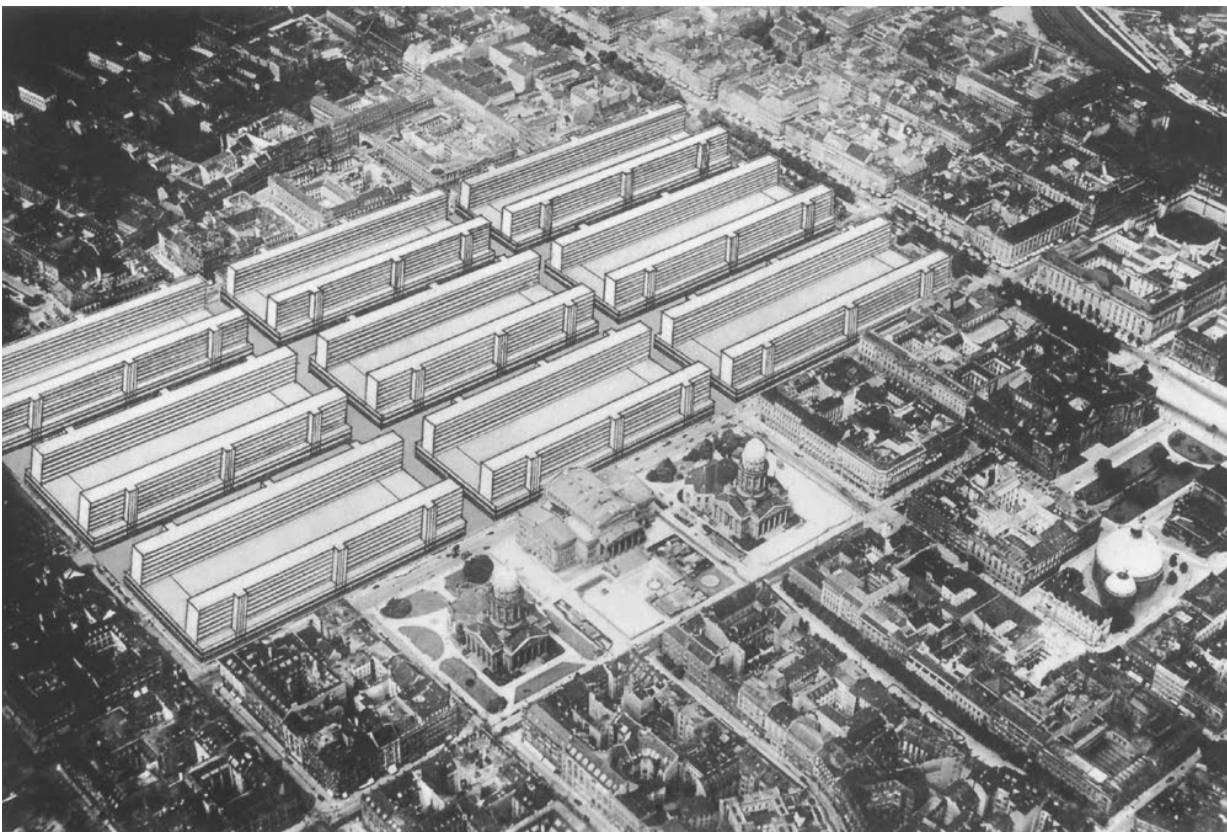
Fig. 2.16:

Zoning orizzontal - Le Corbusier, 1928

La città moderna come opera di trasformazione funzionale e fisica della città ereditata.

Le Corbusier (a cura di), (1967) *La Carta di Atene, L'urbanistica dei tre insediamenti umani*. Milano, ETAS/KOMPASS pag. 76

226 P. C. Palermo (1996) Introduzione in Clementi A., Dematteis G., Palermo, P.C. (1996) *Le Forme del territorio italiano*. Roma, Laterza pag. 13



processo di crescita della città del movimento moderno. La conclusione alla quale giunge è che la città europea contemporanea non è una forma degradata –o evoluta- delle città che l'hanno preceduta, ma è una città nuova, diversa.

La città moderna era, nella lettura di B. Secchi, frutto di una costruzione lenta ed il risultato di un lungo lavoro di rappresentazione nello spazio fisico di alcune figure metafisiche fra le quali, la più importante di tutte era quella della continuità. Questa figura è uno dei paradigmi su cui si fonda il pensiero funzionalista, da un lato poiché permette di immaginare la realtà come un sistema, funzionale attraverso il quale, grazie a salti di scala e cambi di punti di vista, si può passare dall'analisi di dettaglio alla riflessione sull'insieme senza perdere elementi o dover semplificare la complessità. Dall'altro poiché solo dentro qualcosa di continuo si può immaginare un flusso infinito che articola e dota di senso le funzioni. In realtà però, come si è visto nell'analisi del pensiero di B. Latour (1993) proprio questi due concetti sono le chiavi della crisi del pensiero moderno e la causa del suo fallimento come sistema conoscitivo e paradigma di progetto della città. Per questo B. Secchi vede nella figura della continuità due fasi, una legata alla continuità come conquista e liberazione ed un'altra in cui gli urbanisti si ribellano ad essa come strumento di omologazione ed annullamento delle differenze. Questa reazione, che in molti casi si è trasformata in aperta critica, si è materializzata in un nuovo modo di pensare e creare città. Nella città del "secolo breve" (Hobsbawm, 1995) crescono nuovi soggetti legati ai cambiamenti sociali ed economici già ampiamente descritti. Il risultato è una modificazione dello spazio che si adatta per accogliere le nuove esigenze dei soggetti in questione; per questa ragione prende corpo un processo di frammentazione nel quale le diverse razionalità, appartenenti ai diversi soggetti, legano il soddisfacimento delle proprie necessità al presidio di luoghi dotati di caratteri specifici quali: l'accessibilità, le qualità ambientali, quelle storiche. Tutto ciò per B. Secchi produce una dinamica di diversificazione e complessificazione del territorio che si risolve in una perdita di coesione rispetto al periodo funzionalista e alla conseguente reazione da parte degli enti locali, dei progettisti e degli operatori, che mettono in campo due tipi diversi di risposte. Da un lato vi è la tendenza alla "*renovatio urbis*", un tentativo di dare, attraverso azioni mirate, un nuovo senso simbolico-rappresentativo alla città o ad alcune delle sue parti. Dall'altro si evidenzia il "*ritorno neoclassico*" attraverso cui si cerca di ordinare o dare una logica al disordine del territorio contemporaneo. Senza approfondire le conclusioni della ricerca di B. Secchi, ciò che F. Indovina mette in luce è la sua descizione di quelli che chiama i "territori spugna": vaste regioni caratterizzate dalla dispersione in cui un lento assorbimento di funzioni, abitanti, flussi costruisce un sistema insediativo nuovo che tende a farsi città, una città diversa da quella funzionalista, ma che alberga fenomeni simili che si materializzano

in modo diverso (Secchi, 1999). Il secondo contributo che indica F. Indovina è la ricerca di M. Castells sugli effetti economico-sociali della diffusione delle tecnologie che si materializzano nei tre volumi dell'opera "*The information City, ...*"²²⁷. Il principio, indicato anche da altri autori, è che la circolazione digitale delle informazioni non agisca solo negli spazi urbani o fra di essi, ma produca una forma nuova ed originale di spazio-tempo. Così ciò che assume un ruolo sempre più importante non sono le informazioni – o i beni- in senso stretto, ma la circolazione e i luoghi che permettono l'accesso a questi flussi e l'interscambio con essi. La tesi sostenuta da M. Castells è che in questa nuova fase del capitalismo le città sono centri di irraggiamento della produzione e di trasmissione del sapere in uno spazio globale, marcato dai flussi di informazioni, dai movimenti delle persone e dalla logistica delle merci (Amin & Thrift, 2005).

"La nostra società è costruita intorno ai flussi: flussi di capitale, flussi di informazione, flussi di tecnologia, flussi di interazione organizzativa, flussi di immagini, suoni e simboli. I flussi non sono solo un elemento dell'organizzazione sociale: sono l'espressione dei processi che dominano la nostra vita economica, politica e simbolica. Se ciò è vero, allora il supporto materiale dei processi dominanti nelle nostre società sarà l'insieme degli elementi che supportano tali flussi e che rendono materialmente possibile la loro articolazione in tempo simultaneo. Propongo quindi l'idea dell'esistenza di una nuova forma spaziale propria delle pratiche sociali che dominano e plasmano la società in rete: lo spazio dei flussi. Lo spazio dei flussi è l'organizzazione materiale delle pratiche sociali di condivisione del tempo che operano mediante flussi"²²⁸

Quest'ultimo aspetto è divenuto quindi uno degli elementi ordinatori del territorio contemporaneo: non uno spazio e un tempo che comprendano l'azione e i soli elementi tangibili, bensì un paesaggio interattivo in tempo reale (Crang, 2000). Per questo T. Ito ha affermato che dall'inizio degli anni '80 la società ha iniziato a vivere in due tipi di città contemporaneamente. Il primo tipo è costituito dalla città come oggetto materiale, una realtà fisica basata nei manufatti, alla quale la società è abituata poiché frutto di processi e dinamiche consolidate. Di conseguenza è una città che ha un sistema di reti che si estendono per cerchi concentrici che le danno un ordine statico e stabile. Secondo l'architetto giapponese tutte le teorie urbanistiche dell'era moderna sono state concepite partendo da questo tipo di città-oggetto fisica come premessa. Ma in parallelo esiste un altro tipo di città: la città-fenomeno. Essa nacque insieme ai media, nati negli anni '80 e che filtrati nella società si sono rapidamente sviluppati. Si tratta di una città-informazione e allo stesso tempo di una realtà virtuale che ha più elementi in comune con la dimensione dell'evento che con quella del manufatto. In essa non c'è l'ordine spazio-temporale stabile della

227 Nella versione italiana: Castells M. (2002) La nascita della società in rete. Milano, EGEA

228 Castells M. (2002) Nascita della società in rete. Milano, EGEA pag. 473

città come oggetto materiale ed è una città che non ha nemmeno gerarchie, poiché si espande topologicamente nello spazio e nel tempo (Ito, 1992). Tutto ciò non fa altro che confermare qualcosa che aveva già messo in luce H. Lefebvre nella sua analisi del "terzo spazio" (v. cap. 4). L'aspetto che interessa di più a F. Indovina della ricerca di M. Castells è il ruolo che hanno i flussi e i nodi all'interno del territorio: essi sono gli ambiti di massima connessione che permettono lo scambio fra persone, merci, capitali ed idee (Ferraro, 2003). Quando si pensa alla possibilità che esistano spazi di questo tipo, intrinsecamente, si apre all'idea che esista la possibilità di creare una interrelazione potente fra economia, società e spazio e che questa interrelazione sia generatrice ed ordinatrice del territorio. F. Indovina riconosce questa possibilità ed al contempo il ruolo che possono avere questi spazi, di sopprimere la differenza fra scala locale e globale. Come ha affermato anche B. Latour:

"Dobbiamo prendere una coscienza precisa delle nostre differenze, senza ridurle, come faceva prima il relativismo e senza esagerarle sullo stile dei modernizzatori; diciamo che i moderni semplicemente inventarono le grandi reti con l'unione di un certo tipo di oggetti non umani. L'espansione delle reti si interrompeva proprio lì e obbligava a considerare anche i territori (Deleuze e Guattari, 1972). Ma la moltiplicazione di questi enti ibridi semioggetti, semisoggetti, che chiamiamo macchine e fatti collettivi, cambiarono di topografia. L'effetto più straordinario del reclutamento di questi nuovi enti è di tipo dimensionale, cambiando le relazioni fra locale e globale, relazioni che noi oggi continuiamo a pensare con le antiche categorie di universale e circostanziale, come tendiamo a trasformare le grandi reti occidentali in totalità sistematiche e globali"²²⁹.

La forza del discorso di M. Castells sta nel giustificare dal punto di vista spaziale quest'affermazione, e di tradurla in una serie di immagini, attraverso cui il territorio è una successione di elementi legati tra loro attraverso rapporti e relazioni. Questi elementi interagiscono e le diverse interazioni generano conseguenze non solo sulle singole parti ma sull'intero sistema, così come fossero reazioni a catena (Dematteis, 1993). Così le città ed il territorio divengono uno spazio di flussi e di scambio, il luogo di quelle strutture retiformi (De Landa, 1997) che collegano punti diversi e sostituiscono il valore della prossimità con quelli dell'accessibilità e della connettività. Sono punti specifici di un territorio (nodi delle autostrade, aeroporti, stazioni ferroviarie, porti, ecc.) sono meglio collegati —ed hanno più relazioni— fra loro che con il loro contesto immediato. Così numerosi autori, ad esempio A. Font (2003), considerano superata nel contesto delle trasformazioni metropolitane la dicotomia classica fra le realtà urbane e quelle territoriali. Per questo, come hanno affermato A. Balducci e V. Fedeli: "Oggi, a causa della coesistenza e dell'importanza delle due scale, quella locale e quella sovra-locale, per guardare la città siamo costretti a utilizzare più punti

229 Latour B. (1995) Non siamo mai stati moderni: saggio di antropologia simmetrica. Milano, Eleuthera pag. 170

di vista che si intersecano, per cercare di descrivere e capire i processi cui ci troviamo di fronte”²³⁰.

Secondo F. Indovina l'abbondanza dei contributi al tema è una realtà che ha due aspetti contrapposti: da un lato vi è la ricchezza delle descrizioni di molti dei fenomeni che riguardano i processi di espansione ed i meccanismi di integrazione presenti nel territorio metropolizzato. Allo stesso tempo il risultato di molte di queste descrizioni non è una reale indagine sulle cause e le conseguenze della presenza di questi fenomeni nello spazio, nella società e nell'economia ma un – più semplice- accumulo di immagini. Allo stesso tempo però questo insieme così variegato è la precondizione necessaria per arrivare alla spiegazione dei principi di funzionamento del territorio, così come degli effetti della sovrapposizione di tutte queste diverse azioni. Così l'autore, dopo aver approfondito i contributi importanti rispetto al tema e riscontrato la loro inefficacia, si impegna in una ricerca approfondita sui fattori che attivano la metropolizzazione e su alcuni degli effetti nel territorio e nella vita dei suoi abitanti. Come sostenuto nella tesi che si sta cercando di dimostrare, la ricerca di una unica “grande narrazione” capace di mettere a sistema questa realtà liquida è sempre più difficile.

I FATTORI CHE ATTIVANO LA METROPOLIZZAZIONE

F. Indovina evidenzia la difficoltà da un lato di determinare le diverse cause che hanno generato la metropolizzazione e, dall'altro, di stabilire relazioni dirette fra elementi in gioco ed effetti generati. Questa prima asimmetria, attraverso la quale un numero variabile di fattori influisce ed interagisce per creare effetti diversi, si sviluppa su un territorio composto da ambiti locali. Ognuno di questi ambiti è dotato di specificità locali, non riducibili a tendenze generali che non fanno altro che rendere ancor più complesso ed eterogeneo il quadro. In questo i fattori di ogni ambito, operano in modo specifico e tracciano declinazioni locali, versioni particolari di fenomeni e tendenze generalizzanti. Ciononostante l'autore non si esime da un compito che, benchè difficile, è necessario per poter capire e spiegare i fenomeni in corso, che sono tendenzialmente riconducibili a tre diversi aspetti.

1. I cambiamenti dei processi produttivi

F. Indovina ha sottolineato l'importanza che alcune trasformazioni della sfera economica hanno avuto sul territorio, in particolare sul territorio europeo.

“...la crisi della grande fabbrica legata ai cambiamenti tecnologici e dei consumi, il ruolo assunto dalla piccola e media impresa nella filiera produttiva, lo sviluppo di una economia legata ai servizi, lo stringersi della relazione fra ricerca scientifica, innovazione tecnologica e sviluppo

230 Balducci A., Fedeli V. (2008) The State of European Cities Report: some critical reflections upon urban phenomena in the European Union in Urban research and practice, 1, n. 3. Abingdon, Taylor & Francis pag. 247 – trad. M. Paris

produttivo, l'ampliamento del mercato –ormai fattosi mondiale- che ha dato luogo alla suddivisione internazionale del lavoro, il potere economico ed imprenditoriale legato alla catena del valore aggiunto e, allo stesso tempo, a dinamiche finanziarie...²³¹. Anche P. Perulli ha descritto questa situazione da un punto di vista urbano: "Nella seconda metà del Novecento le città iniziano a essere abbandonate dalle grandi imprese, dalle corporations fordiste. I quartieri generali si spostano, la città entra in crisi fiscale, si moltiplicano i casi di bancarotta municipale a partire da quello celebre di New York City. Inizia un periodo di declino che porta le città a uno svuotamento di funzioni, mentre gli stati nazionali indeboliti si ritirano dalla scena. Ma proprio in questo allarmante svuotamento si avviano processi di nuova occupazione: privatizzazioni pubbliche, deregolazione, creazione di nuovi mercati soggetti a logiche globali, in particolare il nuovo mercato elettronico reso possibile dal world wide web"²³².

Il geografo italiano non è entrato nel merito delle trasformazioni dal punto di vista economico ma le ha citate per spiegare alcune delle cause che hanno generato il processo di metropolizzazione del territorio, la trasformazione dalla città-fabbrica alla città-laboratorio in cui il lavoro si smaterializza in sistemi reticolari, plastici, liquidi tali da renderlo flessibile, autonomo e precario (Perulli, 2009). In particolare egli ha messo in luce due aspetti: la disarticolazione e la specializzazione della produzione, che ha generato fenomeni come i distretti industriali, e il conseguente aumento della circolazione delle merci. Questa doppia realtà ha generato una certa interdipendenza fra i diversi comparti produttivi specializzati e, se da un lato ha portato alla creazione di veri e propri distretti industriali, dall'altro ha anche portato la produzione in aree dove il costo della manodopera e dell'energia, garantiscono una redditività molto maggiore. Come ha scritto M. Cacciari:

"La de-industrializzazione, la fine di quelle presenze produttive col loro carattere massiccio, ha prodotto non la scomparsa della produzione ma il fatto che essa non sia più concentrata in alcuni spazi, essendo ovunque, essendosi disseminata"²³³.

Negli anni '70 D. Bell aveva già messo in luce l'inizio di un'epoca post-industriale proprio per queste ragioni, e lo sviluppo della società della conoscenza (Bell, 1973). O come ha specificato B. Secchi (2000) l'industria ha optato per due strade, quella della delocalizzazione della produzione e quella della dispersione in imprese medio-piccole disseminate nel territorio. Il vero fattore che contraddistingue questi fenomeni è la perdita del potere, da parte della fabbrica e del lavoro –in sè- di condizionare il territorio, di essere la ragione ed il motore delle trasformazioni e dei cambiamenti. Questa forza ordinatrice dello spazio, che prima era dell'agricoltura, sembra passata ora alle funzioni legate

231 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositore pag. 32

232 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 128

233 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 48

alla everyday life, alla vita quotidiana, allo svago ma anche esse hanno subito, negli ultimi decenni un profondo e sostanziale cambiamento.

2. I cambiamenti nella vita quotidiana

Così come numerosi e complessi sono stati i cambiamenti nel mondo produttivo, così lo sono anche quelli legati al modo di vivere, e di relazionarsi della società contemporanea. In particolare F. Indovina ha evidenziato il fatto che queste trasformazioni:

“hanno aumentato le nostre esigenze, nel senso più ampio e tutto ciò ha avuto come effetto i cambiamenti nella organizzazione del lavoro, nella struttura della famiglia, l'allungamento della speranza di vita, la crescita del numero dei single, l'aumento del tempo libero, la moltiplicazione degli accessori tecnologici che usiamo quotidianamente, l'aumento del livello di istruzione”²³⁴.

Si è assistito sin dal dopoguerra ad una crescente democratizzazione delle esigenze, una diffusione della domanda di beni, funzioni e servizi che prima erano riservate alle *elite* borghesi. Questa dinamica, legata al ruolo della classe media, alla disponibilità di posti di lavoro e alla relativa facilità di accesso al credito finanziario ha comportato lo sviluppo di una dinamica di costruzione della città, basata sulla domanda di beni e servizi e le diverse soluzioni organizzative per rispondervi. Insieme a questo fattore, non si può dimenticare l'aumento della mobilità privata come palliativo della prossimità. Il concetto di vicinanza non è più misurato in termini di distanza ma di tempo e, grazie all'aumento degli investimenti pubblici nelle infrastrutture, si diffonde un mercato –promosso da privati- che si serve in modo parassitario delle strade, delle ferrovie e degli ambiti più accessibili del territorio per insediare al loro interno quelle funzioni che possono soddisfare la domanda di beni e servizi della classe media. Questo processo è legato alla polarizzazione dello spazio, che da un lato concentra in pochi ambiti queste funzioni e, dall'altro, integra questi ambiti nella geografia dei luoghi e dei centri del territorio. Il cambiamento non è solo legato alla nascita e allo sviluppo di nuove polarità (Brunetta & Morandi, 2009) ma anche ai cambiamenti sociali che aumentano la diversità e la complessità del territorio. Quando si parla dei cambiamenti sociali non si intende solo l'aumento della varietà degli abitanti o dei loro comportamenti ma anche l'ampliarsi del gradiente fra di essi: aumentano le differenze sociali, si diversifica in modo sempre più netto il potere d'acquisto delle varie componenti sociali (Soja, 1998) che vedono al contempo alzarsi barriere fra le classi, rallentare i cosiddetti “ascensori sociali” e aumentare la stagnazione generale della società. Quello di cui vuol dar conto F. Indovina su questo aspetto è la profonda relazione che lega le realtà sociali e la loro trasformazione ai cambiamenti che si sviluppano nel territorio: attori sociali nuovi, come ad esempio gli yuppies descritti

234 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositore pag. 34

da E.W. Soja (2007) lottano per il presidio ed il controllo dello spazio e, attraverso questa lotta, contribuiscono alla costruzione di un nuovo tipo di territorio e di una nuova forma di città.

3. Trasformazione nel mercato immobiliare e nella logica della rendita urbana

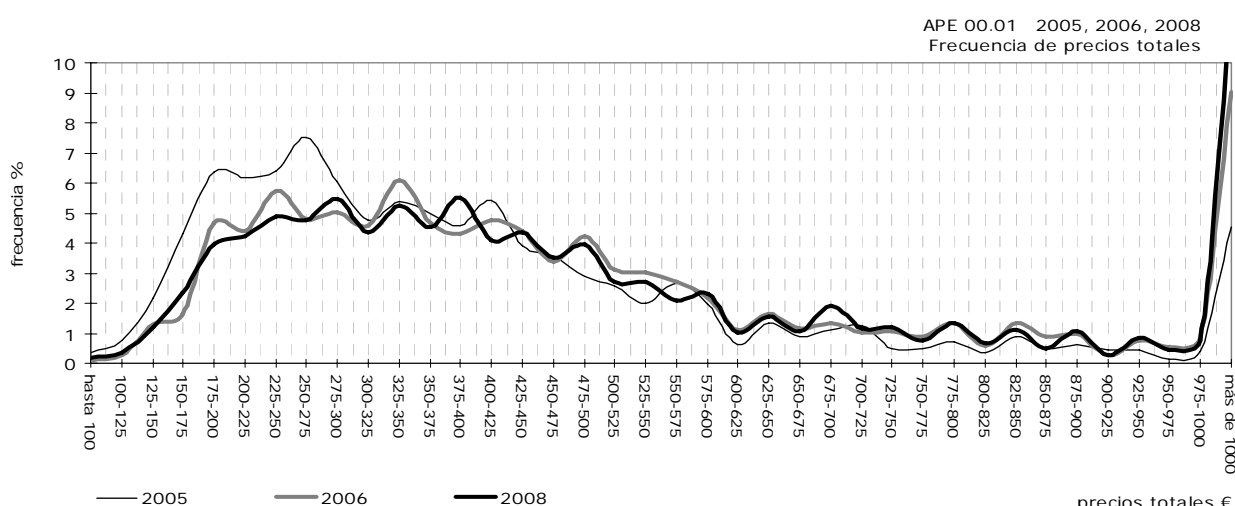
Le trasformazioni produttive e quelle sociali sono state, secondo F. Indovina, una delle ragioni per gli operatori immobiliari per rafforzare alcune dinamiche in atto quali l'aumento del costo del suolo, espulsione delle classi più umili dai centri delle città, la gentrificazione e giustificarne altre. I recenti lavori di F. Roch (2009), per esempio, tendono a illustrare in modo eloquente come questi processi tendano a rappresentare, per il mercato immobiliare, una reale occasione per stabilizzare alcuni vantaggi e per suscitare le trasformazioni che possano risultare maggiormente redditizie. Pur nella sua drammaticità, questo fenomeno non rappresenta però una novità *tout court*. Processi simili si sono verificati anche durante il movimento moderno e, probabilmente, continueranno a presentarsi. Gli aspetti originali che sottolinea F. Indovina sono due. Da un lato la dimensione assunta del fenomeno: la scala cui lavorano gli operatori del mercato immobiliare non è più quella della città o della dimensione locale ma è una dimensione nuova, basata su equilibri e dinamiche regionali, salvo poi materializzarsi in funzione delle frammentate realtà urbane con interventi sagomati sulle disponibilità generate dalle singole occasioni puntuali come le dimissioni e le trasformazioni puntuali. Il secondo aspetto è legato alle motivazioni che guidano le variazioni dei prezzi e del sistema della rendita. Nuovi fattori quali l'accessibilità, qualità ambientali, sostenibilità e risparmio energetico, sicurezza cambiano la geografia del costo del suolo. I valori più alti non sono più concentrati nei centri consolidati ma assumono una distribuzione più frammentaria e schizofrenica. Il risultato di questa trasformazione è, in ogni caso, la costruzione di un territorio disseminato di ambiti specializzati in cui i "simili" (Roch, 2009)

Fig. 2.17:

Frequenza dei prezzi total fra il 2006 e il 2008 nell'ambito centrale della città di Madrid

Le ricerche effettuate in questo senso sono tutte legate a spazi centrali o ambiti di urbanizzazione consolidata mentre non esistono ricerche che mettano in luce le variazioni nei valori immobiliari e, soprattutto, la loro distribuzione nel territorio. Questo è dovuto anche alla qualità dei dati che possono essere molto specifici nel caso delle città (di solito il dato più localizzato ottenibile è riferito alle unità ed alle sezioni censali che nei casi di molte città si riferiscono a specifici isolati) ma che nel caso di municipi con piccole popolazioni si riferiscono all'intero territorio comunale e, di conseguenza, si perderebbe la precisione necessaria per rendere questi studi significativi.

Fonte Roch F. (2009) Morfología, deterioro urbano y precio de la vivienda en Madrid in Ciudades 12. Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística pag. 192



si localizzano secondo logiche diverse da quelle che avevano portato alla costruzione del territorio fino agli anni '80. Molti autori avevano già studiato questi aspetti in modo specifico, ma il valore della ricerca di F. Indovina sta nello studio degli effetti territoriali dei tre fattori nel loro insieme, come sovrapposizione di processi che genera risultati originali e –a volte- inaspettati. In particolare egli riconosce che la metropolizzazione del territorio non si verificherebbe se un territorio non fosse interessato dai tre fenomeni descritti contemporaneamente. Allo stesso tempo egli mette in luce che il territorio assume configurazioni specifiche per la presenza di queste tre dinamiche nel territorio e il loro adattarsi alle peculiari condizioni di ogni singolo contesto. Come si è affermato in una recente ricerca dell'IreR della Lombardia:

“Si ricorre al termine metropolizzazione per evidenziare una pluralità di processi che hanno trasformato il territorio lombardo. Innanzitutto la riduzione delle attività residenziali nei comuni maggiori e l'uscita delle attività produttive dai centri cittadini. Tali trasformazioni sono legate, da un lato, all'allocatione selettiva delle funzioni urbane tra centro e periferia (per esempio il privilegio per la localizzazione centrale, e/o le polarità forti suburbane, per le attività terziarie direzionali); dall'altro, a fenomeni di trascinamento e diffusione nelle aree via via più periferiche (in particolare industria, logistica e residenza). Un secondo processo riguarda la dispersione insediativa caratterizzata da modelli a bassa densità, che hanno teso ad annullare la distinzione morfologica e funzionale tra città e campagna. Infine un terzo processo è relativo alla crescita e diffusione dell'offerta di servizi dedicati alla persona, al commercio, alle attività ricreative e culturali (per esempio impianti sportivi, cinema, ipermercati, centri commerciali, ecc.), con indifferenza localizzativa consentita dall'accresciuta motorizzazione di massa”²³⁵.

In particolare F. Indovina individua due conseguenze legate alla contemporanea azione di questa pluralità di fattori nello spazio: la dispersione e la polarizzazione del territorio. La dispersione territoriale: originata dall'aumento della mobilità privata e dalla contemporanea democratizzazione delle tecnologie delle telecomunicazioni, la dispersione territoriale non coinvolge solo la residenza ma anche le funzioni produttive e, in tempi recenti, anche i servizi e il terziario avanzato. Come ha affermato l'autore:

“La localizzazione dispersa delle funzioni produttive è una politica societaria relativa sia alle dimensioni della società ... che influisce sulla catena di creazione del valore aggiunto, sia perchè non limita i rapporti di produzione fra le imprese o l'accesso a determinati servizi”²³⁶

Mentre per quanto riguarda la popolazione:

“La dispersione della popolazione è indipendente e, allo stesso tempo, legata a questi aspetti: le famiglie da una parte ed in funzione del loro livello acquisitivo, si insediano negli ambiti che ritengono più convenienti

235 IreR, Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia (a cura di), (2009) Società, governo e sviluppo del sistema lombardo. Milano, Guerini pag. 385

236 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositoria pag. 37

in funzione delle loro disponibilità economiche e, d'altro canto, seguono la dispersione nel territorio delle imprese e del mercato del lavoro"²³⁷.

Come conseguenza, il processo di dispersione ha portato a una progressiva polarizzazione del territorio per cui alcuni ambiti aumentano la propria specializzazione, sia dal punto di vista funzionale che sociale. Il risultato è che il territorio si trova progressivamente sempre più interessato da quella che è stata definita la condizione urbana. Questa condizione non implica la semplice idea –contenuta implicitamente nelle definizioni che si rifanno all'idea di città diffusa- che tutto lo spazio ora appartenga ad un'unica ed infinita città; l'autore stesso giudica quest'immagine un'aberrazione. Al contrario ci si trova di fronte a un mosaico metropolitano (Indovina, 2007) dove ogni elemento, dotato di caratteri e un'identità specifica, partecipa e forma parte del sistema legato da una logica profonda.

“Oggi, grazie alle nuove tecnologie e al grado di diffusione della mobilità è possibile godere dei vantaggi dell'agglomerazione delle persone, delle attività e dei servizi anche nelle situazioni più disperse. Di conseguenza la dispersione non è più sinonimo di isolamento ma di connessione ed interdipendenza. Il carattere riconoscibile del nuovo mosaico metropolitano, di conseguenza, è il suo alto grado di integrazione in un contesto disperso"²³⁸.

I caratteri più evidenti di questo mosaico metropolitano sono, secondo F. Indovina:

- la configurazione di polarità dei servizi, della produzione o dell'intrattenimento di dimensione variabile e localizzate in funzione del grado di accessibilità dei diversi ambiti del territorio.
- l'accentuata mobilità pluridirezionale sia pendolare che estemporanea che non converge più solo verso i nuclei urbani consolidati ma anche sulle polarità o sugli ambiti urbani densi di nuova formazione.
- la bassa densità e la presenza di un alto livello nel consumo di suolo. In questo contesto non vi è solo bassa densità abitativa ma anche bassa intensità nell'occupazione e nella dotazione dei diversi ambiti del territorio.
- le relazioni fra i vari frammenti del territorio sono di tipo produttivo e utilitaristico. Per questa ragione sfruttano le infrastrutture pubbliche e le qualità del territorio come motore per gli investimenti privati.

237 Indovina F. (2007) La metropolizzazione del territorio in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), (2007) L'Esplosione della Città. Bologna, editrice compositori pag. 37

238 Indovina F. (2007) op. cit. pag. 38

- gli alti livelli nei consumi di energia, tipici degli ambienti insediativi a bassa densità: gli sprechi, legati sia alla mobilità che, per esempio, al tema del riscaldamento.
- il nuovo interesse per le aree naturali intercluse ed insularizzate nel continuo del tessuto antropico come spazi naturali e corridoi ecologici. Questi divengono importanti non solo per la componente umana ma sono habitat privilegiati anche per tutte quelle specie che vedono distrutti i propri ambienti naturali originari.

Per concludere F. Indovina (2007) ha affermato che è possibile immaginare un territorio metropolizzato come uno spazio caratterizzato da varie attività produttive diffuse, con polarità di servizio tendenzialmente specializzate, con la residenza che si colloca nei centri storici tradizionali ma anche in insediamenti nuovi, sia di tipo concentrato che diffuso. Questo spazio è dotato di una maglia fine di connessioni stradali (che a volte è legata alle forme storiche del territorio e si stende sui tracciati agricoli del passato) ed è attraversato da densi flussi di persone, informazioni e merci.

2.C.2. La nuova struttura del territorio metropolizzato

L'analisi delle figure del territorio contemporaneo non si esaurisce con l'analisi degli esempi precedenti ma potrebbe arricchirsi di ulteriori elementi, fino a fornire un esteso catalogo di situazioni più o meno frequenti. In realtà non è questo l'obiettivo della ricerca. Si è trattato piuttosto di mettere in luce, con la descrizione della exopolis, del technoburb, della edge-city e della metapolis, una ricca fenomenologia legata all'azione congiunta e diffusa di diverse dinamiche nel territorio metropolizzato. Per questa ragione invece che impegnarsi in un lungo –e probabilmente incompleto- elenco di casi, sembra più utile prodursi in una riflessione complessiva sul tema, che consideri la realtà dei fenomeni presi nel loro insieme, nel senso di espressione fisica, legata alla percezione spaziale ed i suoi effetti nel modo di vivere un territorio.

URBAN FRINGE: SPAZIO DI CRESCITA E CAMBIAMENTO

L'analisi svolta nel capitolo precedente e in tutto questo è stata orientata ad una lettura e comprensione dei processi di espansione e trasformazione della città contemporanea. In particolare ci si è concentrati nei paragrafi precedenti sullo studio dei processi di metropolizzazione del territorio. Si è cercato di approfondire quei cambiamenti che sono avvenuti nei bordi urbani, i cosiddetti *urban fringe*, e che successivamente si sono diffusi nel territorio in modo progressivo, fino a conformare la realtà della "città-regione" (De Carlo, 1962). I limiti della città come spazio di trasformazione non sono un tema nuovo. Gli agglomerati urbani, lungo buona parte della loro storia, si sono espansi premendo sui propri bordi e riversandosi nel territorio una volta rotti quei limiti, reali,

formali o psicologici che li comprimevano. Spesso i tempi ed i modi di quest'espansione non sono stati dettati solo da esigenze contingenti e da necessità endogene ma, al contrario, si può tracciare un parallelo fra l'evoluzione della *forma urbis* e i processi consumistici, finanziari e capitalistici che ne hanno marcato le dinamiche²³⁹.

Nelle prossime pagine si cercherà di ricostruire la realtà territoriale frutto di queste trasformazioni, e per farlo si utilizzerà il contributo di R. Walker, non senza adattarlo alla realtà europea. Si è scelto di concludere questo capitolo attraverso la riscoperta di questo autore poichè egli, più di altri, in alcuni suoi lavori (1978, 1994, 2001) è riuscito a descrivere ed ha provato ad interpretare le dinamiche in atto nel territorio della metropolizzazione. Per l'autore ogni evoluzione dei bordi urbani è caratterizzata da un nome ed ha in sé un'agenda e una memoria, quasi che ne rappresentasse la materializzazione. Egli pone l'esempio dello sviluppo del suburbio americano degli anni '60, importante anche perchè coincideva con un momento di crescita e prosperità economica. I nomi delle figure contemporanee fanno riferimento ad un altro immaginario: technoburb e technopolis ovviamente mettono al centro le opportunità fornite dalla tecnologia come nuovo motore delle trasformazioni, spesso più teorico che reale. Così come altre immagini come la ex-city, o la City of Quartz di M. Davis (1990) mostrano la morte della città, che soccombe a visioni segnate dalla paura urbana, dalla necessità di limiti e muri, dal timore del diverso.

Secondo l'autore americano l'agenda legata alla metropolizzazione del territorio è diversa e fa riferimento ad altri aspetti. In particolare essa pare segnata più dai propri processi costruttivi -evoluzione di tendenze storiche (Walker & Lewis, 2001)- che dalla necessità di raggiungere risultati concreti. Non vi è un immaginario marcato dall'ideologia dell'ambiente familiare e della classe media nella edge city, così come era stato per il suburb. Di conseguenza non esiste un'unica forma, ripetitiva e ripetibile, nel territorio metropolizzato ma si parla appunto di una fenomenologia, che in questo lavoro è stata analizzata per figure. Questa eterogeneità rende difficile da definire il campo di studio e i diversi elementi del sistema, anche perchè alcuni di essi sono ambiti difficili, dove luoghi e persone sono separati fra loro. La vita sociale e l'urbanità in queste aree non esistono, e sono sostituiti dalla produzione e dal consumo (Walker, 1994). Egli ironizza sul fatto che il risultato di tutto ciò sia una realtà sub-urbana nel senso dispregiativo dell'accezione del prefisso sub, frutto dell'opera di speculatori e di "venditori di fumo". In questo ambiente non solo non si raggiunge nessun risultato di unità formale ma, secondo R. Walker, non può nemmeno essere considerato uno spazio alternativo per la vita civile della polis, una materializzazione

239 Nel contesto di crisi economica in cui versa l'Europa, questo tema è di pressante attualità poichè le conseguenze derivate da possibili evoluzioni socio-economiche provenienti sia dall'alto che dal basso (accantonamento del modello del welfare state, tagli agli investimenti in infrastrutture, aumento dei costi di costruzione, ecc. ma anche perdita di fiducia nel futuro, nuove migrazioni, ecc.) possono portare ulteriori cambiamenti nel modo di costruire ed abitare lo spazio.

contemporanea della civitas. In realtà lo sguardo dell'autore non va alla ricerca di quella unità formale che conformava nei canoni classici le utopie e le città ideali, ma si sofferma sulle regolarità, i "modi urbani" che si ripetono e così facendo conformano lo spazio della quotidianità contemporanea. In realtà egli cerca di dare fondamento a questa analisi e di collocare le immagini create da questi cambiamenti in un quadro interpretativo più ampio ed articolato. Per questa ragione egli afferma che l'entusiasmo rispetto a queste trasformazioni è legato più ad un atteggiamento dei ricercatori²⁴⁰ che alla natura innovativa dei fenomeni. Quando si studia l'ambito di sviluppo extra-urbano delle città non si sta realmente studiando qualcosa che esula dalle categorie consolidate (Soja, 1991), una rivoluzione (Garreau, 1991) o un'utopia (Fishman, 1987). In realtà egli ricorda che le città sono sempre cresciute ai bordi e che il superamento dei limiti e la crescita come azione espansiva fuori dal nucleo consolidato è sempre esistita. Le ragioni ed i modi²⁴¹ di questa crescita, la sua dimensione e i suoi caratteri, sono legati a fattori economici di base, fattori politici e fattori sociali. La novità è legata ad altro ed il risultato delle trasformazioni dà origine ad un territorio completamente nuovo. I tessuti urbani complessi che derivano da queste trasformazioni contengono più abitanti ed attività economiche che i nuclei consolidati. In realtà si tratta di tessuti multinucleari, policentrici che formano vere e proprie regioni urbane. Questo cambio di scala è possibile solo grazie al legame di questo tipo di sviluppo urbano con le infrastrutture in particolare, ma non solo, quelle legate al traffico automobilistico. Nella visione di R. Walker il territorio metropolizzato è un'entità senza storia perchè frutto di una trasformazione drastica e recente. Attraverso questi cambiamenti si tende a cancellare il paesaggio preesistente e questo contribuisce all'assenza di memoria. Allo stesso tempo vi sono alcune tracce indelebili che non si possono cancellare, anche se a volte esse rappresentano ricordi dolorosi di azioni che hanno cancellato valori culturali, sociali, naturali e tangibili del territorio: quelli che possono essere definiti i "caratteri del paesaggio".

Anche per questa ragione non ci si può esimere da una serie di considerazioni critiche su alcune delle figure presentate nei paragrafi precedenti ed, in generale, sul territorio metropolizzato contemporaneo. Non si tratta affatto di un ambiente bucolico così come viene venduto spesso attraverso le immagini prodotte dai promotori immobiliari che lo idealizzano. L'ambiente dello sprawl non è quel paesaggio intermedio dove case e fabbriche si alternano nel verde (Walker & Lewis, 2001)²⁴².

Nella pagina successiva:

Fig. 2.18 e 2.19:

La chiesa e Le scuderie

Questi ricordi dolorosi, nel processo di continuo agglutinamento connaturato alla metropolizzazione, passano a formare parte del territorio, divengono essi stessi segni nel paesaggio.

Fonte G. Hänninen (2012) progetto fotografico Cittàinattesa

240 R. Walker (1994) punta il dito contro "l'ideologia americana per cui il futuro è ciò che esiste qui e ora e la storia è una completa perdita di tempo". Questo atteggiamento, secondo l'autore, presta attenzione solo ad un continuo presente e manca, quasi completamente, di memoria storica.

241 È bene insistere su quest'idea della modalità: si tratta dell'insieme costituito da metodologie operative, strategie localizzative e processi insediativi portate avanti da agenti diversi che si ripetono nel territorio; il risultato della loro interazione è la creazione di uno spazio urbano eterogeneo, in cui appaiono figure diverse (v. 2.B).

242 A sostegno di questa tesi R. Walker cita alcune opere che hanno contribuito a rendere più reale l'immagine del suburb, senza eccedere in idealizzazioni o luoghi comuni (rivelatisi falsi, spesso). Fra i testi più importanti si possono ricordare: S. Warner (1962), K.T. Jackson (1985), J. Stilgoe (1988).



SUPERARE LE VISIONI CONVENZIONALI

Il territorio metropolizzato è un prodotto economico e sociale conseguenza delle trasformazioni avvenute dopo il funzionalismo e, nel caso europeo, acceleratesi dopo gli anni '70. La sua formazione è la conseguenza del movimento, per fasi o ondate successive dell'industria con le sue funzioni produttive e di lavoro e degli abitanti con le funzioni residenziali fuori dalla città consolidata. Facendo riferimento a un modo convenzionale di spiegare questi fenomeni, si devono ricordare i quattro fattori principali che hanno influenzato questo movimento:

- Logiche economiche e industriali. Queste logiche sono collegate al costo dei trasporti, alle economie di agglomerazione e alla volontà di legare aree di produzione e mercati potenziali.
- Ragioni opportunistiche e dinamiche del mercato immobiliare. Attraverso la gestione dell'offerta, gli operatori hanno cercato di regolare il flusso della domanda e di conseguenza i prezzi al consumatore dello stock immobiliare. Per questa ragione molte delle operazioni che hanno caratterizzato la metropolizzazione del territorio non rispondono a semplici logiche causa-effetto, ma si spiegano attraverso le strategie dei singoli operatori, tesi a sfruttare occasioni puntuali, spesso slegate dalle dinamiche globali dell'economia.
- Politiche influenzate dal mercato che hanno accelerato o rallentato i fenomeni in questione con l'obiettivo di aumentarne la redditività.
- Cambiamenti sociali (stili di vita, pratiche di consumo, sostituzione delle strutture sociali tradizionali con vincoli di altro tipo) che hanno favorito e, spesso, velocizzato i fattori precedenti.

Si è detto che questa è una spiegazione convenzionale, che tende a semplificare un fenomeno complesso, non uniforme né facilmente riassumibile. Infatti molto spesso la conclusione cui si giunge è che la dispersione nel territorio di attività e abitanti è legata allo sviluppo del sistema infrastrutturale, quasi che la costruzione di strade e ferrovie fosse la variabile indipendente da cui traggono origine le trasformazioni spaziali contemporanee. In verità quando si considerano le infrastrutture come responsabili della metropolizzazione del territorio si confonde ciò che può essere considerato un effetto con la causa di un fenomeno. R. Walker e R.D. Lewis (2001) sostengono quest'affermazione con tre

Nella redazione di quest'analisi sono state consultate, oltre a queste fonti, alcune opere dell'autore, in particolare Walker R., Lewis R.D. (2001) *Beyond the crabgrass frontier: industry and the spread of North American cities, 1850–1950* in *Journal of Historical Geography*, n. 27, pag. 3-19. Walker R. (1994) *Edgy Cities, Technoblurbs and Simulcrums: Depthless Utopias and Dystopias on the Suburban Fringe*. Los Angeles, University of California. Walker R. (1978) *The transformation of urban structure in the nineteenth century. United States and the beginnings of suburbanization* in Cox K. (a cura di), (1978) *Urbanization and Conflict in Market Societies*. Chicago, Maaroufa Press pag. 165 - 213

semplici idee. In primo luogo poichè quando si è verificato lo spostamento delle funzioni dal tessuto consolidato al territorio non si poteva contare con una rete infrastrutturale sviluppata come quella attuale. Questo significa che in molti casi è stata la presenza delle funzioni a suggerire –o obbligare- la costruzione di strade per raggiungerle anziché il contrario. Altre volte la dinamica è stata meno chiara e si è verificata un'influenza mutua fra localizzazione e sviluppo delle infrastrutture. In quei casi la costruzione di un sistema si è rivelata più organica ma non per questo più ordinata o sistematica. Il terzo aspetto che nega il nesso di causa-effetto fra la costruzione del sistema infrastrutturale e la dispersione nel territorio delle funzioni è il fatto che quando quest'ultima si è verificata, in molti casi le infrastrutture più importanti erano quelle legate all'acqua e al ferro con canali, fiumi, trasporto via mare e anche le ferrovie, mentre oggi si fa dipendere quasi tutti questi discorsi dall'accessibilità su gomma. Questa evoluzione asimmetrica fra il supposto elemento di struttura e ciò che doveva essere sostenuto attraverso di essa rivela una certa distanza della teoria dalla realtà.

“Applicata all'area urbana quest'idea suggerisce che le città abbiano sviluppato nuovi settori industriali e abbiano spostato quelli esistenti -ristrutturandoli ed ampliandoli- nei nodi periferici, disposti su anelli di crescita che si susseguono come a segnare le fasi in cui si è riempito poco a poco il territorio limitrofo della città. La crescita delle città è avvenuta accumulando strati diversi di costruzioni, che si sono aggiunti all'area densa. In questo modo la città ha inglobato le sue ex periferie all'interno del tessuto metropolitano”²⁴³.

Questo tipo di spiegazioni ha permesso di creare l'immagine che oggi si ha del territorio contemporaneo, le varie figure, ma sono state poco d'aiuto per quanto riguarda l'opera di comprensione della realtà spaziale. Se l'obiettivo è quello di approfondire questo aspetto dell'analisi, probabilmente è necessario affrontare il tema attraverso uno sguardo meno convenzionale, che consideri le basi economiche e sociali che hanno creato questo tipo di territorio.

IL PAESAGGIO DELLA (IL)LOGICA DELL'ACCUMULO

Ricorre nelle analisi già presentate lungo lo sviluppo di questo capitolo la considerazione che la metropolizzazione del territorio non è un cambiamento repentino ma, al contrario, il frutto di una serie lenta e duratura di numerose trasformazioni. Esse sono legate all'uscita dalla città e alla rilocalizzazione nel territorio dell'industria, fin dall' XIX sec., della residenza, in Europa in modo massiccio dopo la seconda guerra mondiale, degli shopping mall negli anni '70 e del terziario avanzato negli anni '80-'90. Ognuno di questi elementi è servito come driver del processo di espansione e dispersione della città. Tutto questo, oltre che a rendere conto dell'evoluzione che ha interessato il territorio,

243 Walker R., Lewis R.D. (2001) Beyond the crabgrass frontier: industry and the spread of North American cities, 1850–1950 in *Journal of Historical Geography*, n. 27, pag. 3-19 trad. M. Paris

sottolinea la relazione che vincola le trasformazioni avvenute all'interno dei nuclei consolidati e quelle che hanno modificato lo spazio fra di loro. In particolar modo R. Walker ha parlato dell'influenza di tre fattori che hanno interessato –ed in parte pilotato- queste trasformazioni: il ruolo degli operatori immobiliari, la realtà dei cicli produttivi e finanziari e le differenze locali fra i livelli di sviluppo (Walker & Lewis, 2001). Queste influenze, che oltretutto agiscono in modo congiunto, sono a loro volta influenzate dalla variabilità dell'accesso al credito, nel periodo 1970-2000 sempre più facile, oggi –nell'attuale crisi economico finanziaria in cui si trova immersa l'Europa- molto più difficile, dalle fluttuazioni della domanda-offerta nel campo immobiliare e dalla convenienza delle singole operazioni favorita da elementi contingenti. Questo complesso quadro di riferimento manifesta in modo evidente l'assenza di un coordinamento pubblico definito e, in definitiva, di un ampio margine di arbitrarietà delle operazioni. In un contesto di de-regulation a tutti i livelli l'iniziativa è lasciata al mercato e manca un decisore che sappia coordinare e dia unitarietà alle singole iniziative. Il risultato è lo sviluppo di ampie regioni urbane a densità ed intensità variabile, che hanno costruito quello che R. Walker chiama il "paesaggio della (il)logica dell'accumulo". A questo scopo sembra utile una breve riflessione sul concetto di distretto così come presentato da R. Walker e R.D. Lewis (2001). I due autori americani introducono una visione del territorio legata all'economia di A.J. Scott²⁴⁴, che risulta abbastanza efficace per descrivere la struttura di questo paesaggio in modo non banale.

UNO SPAZIO MERCATO DA DISTRETTI

Si è detto che il territorio metropolizzato è frutto del movimento contemporaneo di funzioni residenziali, produttive e del terziario in aree periferiche di recente urbanizzazione. L'organizzazione territoriale che deriva da questo doppio movimento è legata, in qualche modo, alla radici delle due anime che in esso convivono ed in particolare all'apparizione di alcune strutture organizzative tipiche dell'una o dell'altra. Fra queste R. Walker ritiene particolarmente interessanti i distretti industriali. In termini legali: "Si definiscono distretti industriali le aree territoriali locali caratterizzate da elevata concentrazione di piccole imprese, con particolare riferimento al rapporto tra la presenza delle imprese e la popolazione residente nonché alla specializzazione

244 I contributi principali dell'autore sono legati a quattro opere di A.J. Scott, tre scritte da solo (1993, 1988a, 1988b) e una in collaborazione con M. Storper (1992). Non è possibile sviluppare il tema dei distretti in modo esaustivo in questa sede. Sembra comunque importante rimandare ad alcuni contributi ineludibili per inquadrarlo. In particolare ci si riferisce alle visioni di O. Williamson (1975, 1986) sulla gerarchia dei mercati e sulla loro organizzazione economica, quelle di A. Chandler (1962 e 1977) sulla loro autoregolazione. Il libro di M. Piore e C. Sabel (1984) che tratta della differenza fra l'efficienza economica offerta dalle grandi imprese e la flessibilità organizzativa che avvantaggia quelle piccole e medie. Per una visione più europea –ed in particolare, mediterranea- del tema si raccomandano gli studi dedicati ai distretti da G. Dematteis (1992) e A. Clementi & al. (1996) al distretto industriale italiano. A questa si possono aggiungere G. Beccattini (1998) e G. Beccattini & G.D. Ottati (2006). Infine per la trattazione del tema dal punto di vista urbanistico e territoriale si consiglia di fare riferimento all'opera Bagnasco A. (2004). L'organizzazione dei sistemi locali in un mondo di reti: distretti e città come attori strategici in Atti Dei Convegni Lincei, n. 203, pag. 167-180.

Fig. 2.20:

Sistema europeo delle aree urbanizzate (Scenario 2030)

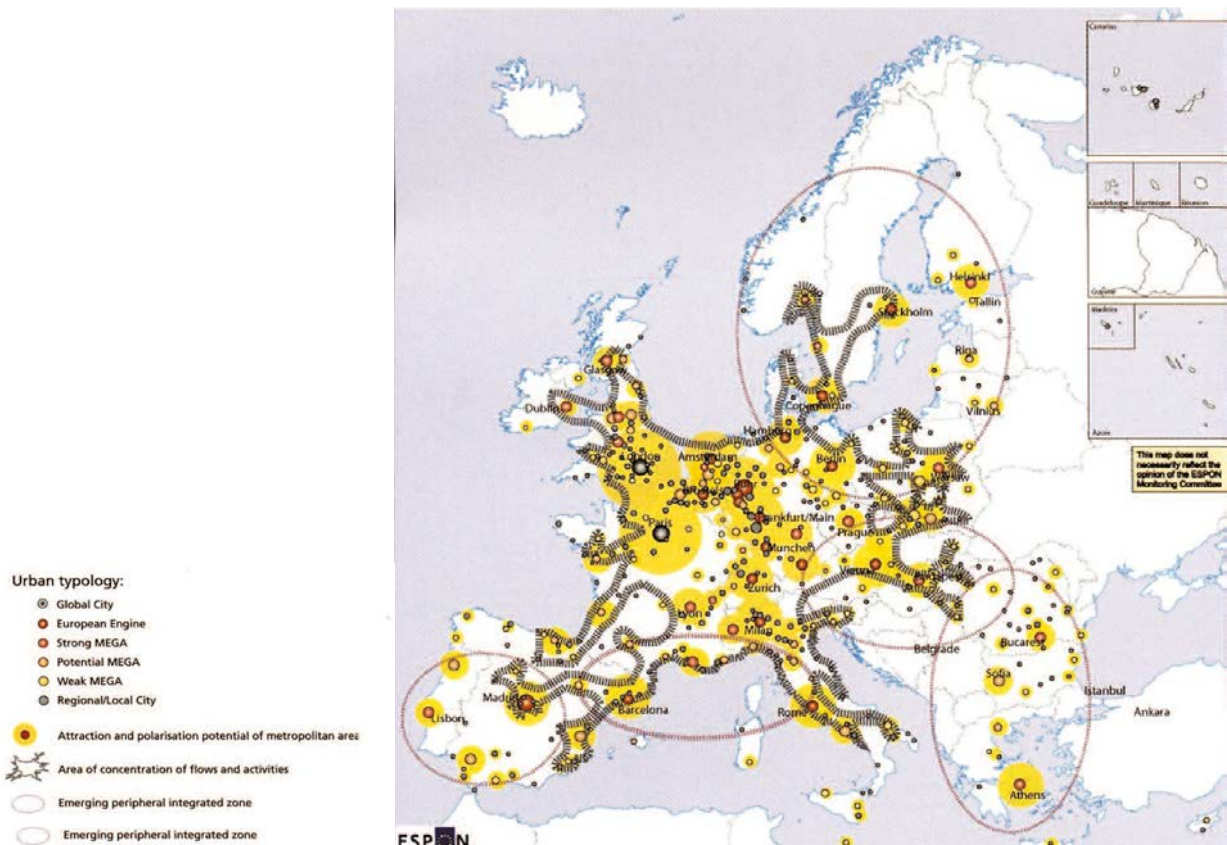
Le simulazioni cartografiche al centro degli studi della rete ESPON permettono di costruire scenari europei in funzione delle politiche economiche e sociali dell'Unione e in relazione alle tendenze demografiche in atto. Nello scenario 2030 proposto è basato sulle politiche di coesione attraverso le quali da un lato estenderebbe il "cuore europeo" fino a inglobare zone oggi marginali; dall'altro si darebbe forma a nuove aree esterne al Pentagono, di integrazione economica mondiale: le "Emerging Peripheral Integrated Zones". L'Europa godrebbe così di uno sviluppo più policentrico, basato su una rete urbana meno gerarchicamente ordinata, si ridurrebbero le aree periferiche e marginali che diverrebbero più competitive e connesse attraverso reti e relazioni funzionali.

Fonte: ESPON (2007) "Territorial Futures. Spatial scenarios for the Europe" e "Scenarios on the territorial future of Europe"

produttiva dell'insieme delle imprese"²⁴⁵. L'autore americano, con R.D. Lewis (2001) afferma che nel processo di crescita urbano-industriale, superata una certa soglia dimensionale, oltre cioè la semplice crescita incrementale, si manifesta in modo marcato la presenza di questi distretti industriali che creano una realtà metropolitana multi-nodale. Le teorie basate sulla sola crescita per addizione non spiegano parte di questi fenomeni che invece sembrano assomigliare più a dinamiche industriali. Se si applicano queste letture allo spazio metropolizzato, per cui lo si legge come una struttura decentrata e dispersa di unità autonome e specializzate, sia dal punto di vista produttivo che residenziale, per intenderci quelle che F. Ascher chiamava le metapoli, si può iniziare a dare una lettura diversa e più aderente al vero della realtà.

Il territorio descritto da R. Walker e Lewis (2001) A. Scott ha messo più volte in luce (1993, 1988a, 1988b) il loro interesse a livello spaziale poiché attraverso di esse si abbandona lo schema attraverso cui le grandi fabbriche passano dalla periferia di un nucleo consolidato al suburb. Egli introduce una nuova dimensione, per cui vi sono cluster diversi e specializzati, legati fra loro da relazioni a intensità variabile. Questo aspetto è quello più interessante di tutta la questione: l'effetto distretto (Becattini, 1998) può essere considerato quell'insieme di fattori economici e sociali, peculiari della dimensione distrettuale

245 Art. 36.1 del capo VII della Legge 317/1991 della Repubblica Italiana



che ne rappresentano il potenziale innovativo. Questa visione per distretti-metapoli serve a descrivere il territorio come insieme di ambiti a dimensione variabile, creati da fattori sia endogeni quali la specificità, le vocazioni locali, le occasioni puntuali, le territorialità radicate o innovative, che esogeni come le dinamiche globali. Senza entrare nell'analisi specifica di questa realtà, sembra utile ricordare come questa forma di organizzazione territoriale si adatti meglio a descrivere il territorio contemporaneo, caratterizzato da tempi, spazi e fattori variabili e transitori ed è composta da unità che interagiscono fra loro, assemblate come distretti industriali che creano sistemi di scala territoriale o regionale, che sommate fra loro danno luogo a reti continentali.

Il territorio metropolizzato è quindi un tessuto connettivo costituito da relazioni che si materializzano anche – e non solo ed esclusivamente – con le infrastrutture. Queste relazioni abbracciano elementi puntuali (le diverse figure) e i distretti industriali, sia come elementi singoli sia quando sono organizzati in sotto-insiemi autonomi. A volte queste organizzazioni danno luogo a vere e proprie sub-regioni specializzate, così come spesso concentrano in un unico punto un settore completo e danno luogo a vere e proprie territorialità specifiche. Ciò che contraddistingue questa struttura è quindi la variabilità dei suoi componenti e delle relazioni fra loro. In questo tipo di territorio i confini sono scivolosi e le interazioni altamente diversificate. Quando

Fig. 2.21 e 2.22:

Negozi di amennicoli da giardino e Multisala King (Lonato, BS - I)

Il paesaggio dell'urbano come mosaico di immagini e immaginari che si susseguono, sequenze ininterrotte dei frutti di diverse logiche di localizzazione che insistono su uno stesso spazio. La percezione dei luoghi si basa sui suoi elementi ma, molto spesso, questi rimandano ad immagini idealizzate o completamente frutto della fantasia. In questo modo la nostra visione del territorio oggi è distorta dalla presenza di objects trouvés. Questi segnano lo spazio, marcandolo formalmente.

Fonte: Minelli F. - Padania Classic (2013)



la città cresce, scandisce lo spazio attraverso divisioni funzionali, ogni nuova zona industriale o residenziale (o un tessuto misto composto da entrambe) crea nuove parti della metropoli in espansione. Tutto ciò influisce secondo R. Walker (1994) sul territorio, in particolare dal punto di vista della sua percezione e da quello della sua struttura.

UN MOSAICO DI IMMAGINI ED IMMAGINARI

Un aspetto su cui le visioni di H. Lefebvre (1974) e E.W. Soja (1992) sono profondamente diverse dagli altri è la profonda critica che fanno della realtà simulata del territorio metropolizzato e delle sue figure. Entrambi, anche se ognuno a suo modo, parlano di questo come di uno spazio falso, un simulacro dove immagine e realtà divengono due facce della stessa medaglia. In esso si cancellano le differenze e si confondono i due piani: come in un "Truman Show" fattosi realtà, non si capisce più cosa sia trasposizione e cosa immagine idealizzata. In particolare per H. Lefebvre il "terzo spazio" è quello dell'immaginario collettivo, così come viene percepito dai suoi abitanti, senza un riferimento preciso alla sua realtà fisico-materiale ma solo all'esperienza, vera o presunta, che gli abitanti hanno dei luoghi. Quello della metropoli è un paesaggio illusorio costruito sulla replica di stili, la copia di tipologie formali e la mimesi. R. Walker evidenzia come questo modo di fare, legato all'immaginario americano e creato "a tavolino", sia efficace nella misura in cui si può raccontare una realtà ad uso e consumo di chi crea il racconto, in modo



da giustificare e supportare le proprie azioni. Si tratterebbe in questo caso di ricorrere a modi di urbanizzazione “normalizzati”, convenzionali, imposti dall’alto e slegati dalle pratiche provenienti da chi vive in una specifica realtà locale. L’autore usa l’esempio della Disney e della sua capacità di creare “storie in scatola”, create con l’unico intento di supportare la vendita di merchandising e home video. In questo senso gli operatori privati (operatori immobiliari, ecc.) che hanno una parte attiva nella creazione del territorio hanno di fatto giocato questo ruolo. Il territorio degli ultimi 20-30 anni è stato raccontato attraverso immagini (spesso false) e cliché utili a chi lucrava da queste operazioni. Si vede come in questo senso non si sia mai usciti dalla reazione al modernismo basata sul collage di C. Rowe. Ci si trova di fronte a un territorio le cui immagini sono state spesso costruite ad arte, scegliendo e privilegiando solo gli aspetti più vendibili e cancellando quelli inadatti –o diversi-. R. Walker si è chiesto se questo paesaggio, allo stesso tempo illusorio e reale, fosse nuovo e si è dato una risposta negativa. Nel testo egli fa riferimento al progetto delle Arcade Parigine, di W. Benjamin. In questo progetto W. Benjamin pensava a Parigi come alla capitale del mondo del XIX sec. e, in una situazione diversa, ne creava un’immagine rappresentativa, il “*passage*”. Allo stesso modo succede nel territorio metropolizzato, con la unica differenza che i progetti hanno cambiato e moltiplicato gli immaginari a cui danno vita. Lo spazio contemporaneo è una successione di figure diverse che si ripetono e si giustappungono e così facendo creano un tessuto complesso, fatto di elementi puntuali e continui rimandi a universi e tempi sconnessi fra loro. In questa accozzaglia vi sono le preesistenze, altri elementi che sembrano atterrati in un luogo come fossero un UFO. Fra questi due estremi altri elementi pretendono di confondersi con l’esistente attraverso una male interpretata mimesi formale o tipologica. Altri elementi sono completamente slegati dal contesto e dalla storia, e traggono le proprie origini dalla fantasia, pur essendo reali, solidi.

Il territorio è sempre stato segnato dalla presenza di elementi che fanno riferimento a un certo tipo di immaginario, ad un universo di simboli, materiali, citazioni. La vera novità sta nel fatto che il territorio metropolizzato si presenta come un contenitore in cui tutti i diversi universi coesistono e vengono percepiti insieme. Senza entrare ulteriormente nell’analisi di questo aspetto, rimane da interrogarsi su quanto questo aspetto influisca nel modo di intendere/progettare il territorio che la disciplina ha adottato. In particolare, a causa del continuo proliferare di nuovi immaginari e nuovi elementi di questo sistema aperto in cui si diffondono i modi ed i processi di urbanizzazione, sembra utile chiedersi come ci si dovrebbe comportare con gli elementi consolidati o con quelli ormai arrivati alla fine della loro vita utile. Allo stesso tempo, anche se non è questa la sede in cui risolvere questi quesiti, ci si può chiedere se e quale parte di questo mosaico può essere progettata e,

pensando al ruolo dell'architetto/urbanista, quali obiettivi debba avere chi si incarica di tale compito.

UNA NUOVA GERARCHIA: UNO SPAZIO MULTIPOLARE

In una società che va via via polarizzandosi, il lento declino attuale della classe media sta lentamente portando a due dinamiche interagenti: da un lato si smaterializzano alcune delle suddivisioni nel territorio, così che elementi prima formalmente diversi e separati ora si uniscono. Dall'altro alcuni comparti radicalizzano la loro natura: spazi esclusivi per i ricchi, e ghetti per i poveri; in modo da formare vere e proprie cittadelle in uno spazio ormai continuo. Il risultato è un territorio ibrido, in cui le differenze non sono più così nette, in cui si vanno riempiendo ambiti intestiziali finora non occupati e, contemporaneamente, appaiono veri e propri buchi neri, cittadelle murate della differenza. Questo spazio è banale, triviale, marcato dalla diversità formale che, in ognuna delle diverse manifestazioni, presenta una bassa intensità d'uso, uno scarso interesse di fondo. Nelle interpretazioni di molti autori (R. Sennett, R. Walker e R. Putnam) questa banalità sostanziale è data dalla mancanza di uno spazio pubblico ben strutturato, frutto di un disegno capace di creare e gestire una città, non solo uno spazio urbanizzato. A questo proposito i centri consolidati, anche quelli che storicamente hanno assolto questa funzione, non sembrano più rispondere adeguatamente alla domanda di spazi che accolgano i diversi flussi di abitanti, informazioni, beni e servizi e la loro interazione. Si vuole mettere in luce la differenza che intercorre tra buona parte del territorio metropolizzato ed alcuni sui ambiti discreti, profondamente diversi dalla linea generale.

Nel territorio metropolizzato sono apparsi nuovi oggetti che Boeri & al. (1993) hanno definito "macchine ibride" che sembrano meglio preparati ad assolvere a questo compito. Questi elementi sembrano essere spazi più complessi ed interessanti che oltre a rispondere meglio ad alcune delle domande della società contemporanea in fatto di funzionalità ed efficienza, sembrano dotare di senso ampie parti del territorio. La loro analisi è resa difficile dall'assenza di una adeguata terminologia in grado di definirle e per questa ragione, a questi nuovi oggetti sarà dedicata la seconda parte di questa ricerca.



CONCLUSIONE: Un territorio metropolizzato che convive con la città consolidata

E qual'è la natura di una città? È data da un principio di densità e contiguità nel territorio di volumi edilizi o da un principio di intensità delle relazioni spaziali tra gli abitanti? In altre parole, "città" è un'entità la cui misura appartiene alla sfera della geografia o a quella della memoria? Alla contiguità dei volumi o a quelle delle pratiche dei soggetti?"

(Boeri, 2011; 31)

Il percorso affrontato nella prima parte di questo lavoro ha riguardato il modo di descrivere e capire il territorio contemporaneo e le sue trasformazioni da parte della disciplina urbanistica. In particolare si è cercato di dare conto di come chi studia la città e lo spazio oggi si trovi di fronte a un punto di svolta e di come questo fatto abbia influenzato le diverse concezioni. S. Boeri (2011) ha riflettuto sui paradigmi conoscitivi ed interpretativi della realtà contemporanea in un testo recente. Nel capitolo intitolato "uno sguardo diverso" si è rifatto a T. Torodov (1977) e alla sua suddivisione fra temi dello sguardo e temi del discorso nel contesto della critica letteraria. In sintesi i temi del discorso sarebbero legati al linguaggio e alla capacità di descrivere e ragionare in forma dialettica sulla realtà delle cose. Questo andamento dinamico e progressivo conferisce al discorso il vantaggio della flessibilità ma, al contempo, lo rende uno strumento provvisorio. Ciò che marca la differenza nella critica sono i temi dello sguardo poichè è attraverso la visione che il soggetto fonda il proprio rapporto con la realtà e gli oggetti. Quando si guarda si ha una posizione univoca (il proprio punto di vista) e una distanza definita che divide osservatore ed osservato. Se si riesce –anche grazie al discorso e alla parola- a condividere il proprio punto di osservazione si definisce una posizione.

Se questa posizione assume un carattere generale, riconosciuto, essa diviene cultura, tradizione, abitudine (Boeri, 2011) o, in alcuni casi, semplicemente un cliché. Il modo di vedere una situazione rappresenta il paradigma, l'approccio attraverso cui i soggetti prendono contatto col reale ed, in qualche modo, gettano le basi per la sua trattazione (studio, comprensione, ecc.) attraverso il linguaggio. In questo caso si tratta di fattori più duraturi, dotati di una grande stabilità poichè si tratta di vere e proprie convenzioni che si stabiliscono fra tutti gli appartenenti ad una comunità scientifica. Ma, come affermato dall'autore italiano, le parole vibrano, sanno aspettare e riescono a ricollocarsi provvisoriamente; i modi di vedere sono rigidi, radicati nella soggettività, strategici e per questo, quando si evolvono, provocano cambiamenti radicali (Boeri, 2011). Secondo S. Boeri l'architettura e l'urbanistica si trovano ora in uno di questi momenti di cambiamento.

La tecnologia applicata alle informazioni e le immagini digitali hanno cambiato il nostro modo di guardare alla realtà, favoriscono infatti la riproducibilità e la condivisione, ma a conti fatti, questo non si è rivelato un processo indolore. Al contrario grazie agli sguardi lanciati sulla realtà, proprio attraverso i nuovi strumenti come le immagini satellitari le rappresentazioni tridimensionali, le immagini prodotte hanno, in molti casi, rappresentato un trauma. La realtà filtrata attraverso questi strumenti ha assunto un aspetto sorprendente e, per molti, imprevisto. Il territorio rappresentato ha smarrito i confini che prima suddividevano lo spazio in tante realtà discrete. Insieme ai limiti è scomparso anche l'ordine consolidato del territorio, in cui la città e la campagna avevano marcate differenze e per questo rappresentavano entità separate. Inoltre la gerarchia cui erano suddivise queste entità non riesce più a rappresentare la realtà e, per questo, alcuni modelli utilizzati per studiare la stessa sembrano essere datati e poco efficaci.

Nel capitolo 1 di questa ricerca si è cercato di capire le motivazioni di questo cambiamento repentino che è stato chiamato l'esplosione della città. Il risultato di questo processo è stato un reale cambiamento nell'habitat dell'uomo contemporaneo che ha prodotto un ambiente nuovo, dotato di propri specifici caratteri sociali ed economici. Dentro quest'analisi si è portato in primo piano il ruolo delle infrastrutture come vettori di nuove opportunità di localizzazione e quello delle nuove tecnologie che creano nuove relazioni; questi fattori hanno obbligato chi studia lo spazio ad adottare un ambito più ampio di riferimento per poter riflettere sulla realtà urbana contemporanea. La prima conclusione alla quale si approda è che il territorio contemporaneo è incomprensibile se lo si analizza attraverso la rigida divisione città/campagna, come fosse un contenitore in cui gli elementi sono ben definiti e distinti fra loro, dotati cioè di limiti precisi. In realtà l'immagine più efficace per descrivere il territorio è quella del mosaico in cui le città non sono più la figura che si staglia sullo sfondo costituito dallo spazio agricolo. Al contrario i diversi elementi costituiscono un sistema urbano-rurale complesso

Fig. CP1.01, CP1.02, CP1.03

Il riformatorio, Le poste e Il fisco

Il progetto fotografico "Cittàinattesa" di Giovanni Hänninen ricostruisce una città virtuale con pezzi di Milano dimenticati. Prende forma una realtà urbana assemblata con luoghi anacronistici, che sembravano aver esaurito la loro missione, ma anche con edifici che sarebbero ancora in grado di vivere e servire la cittadinanza. È una città dormiente, rannicchiata fra grattacieli e grandi opere di una metropoli affamata di suolo. Incuria, fallimenti, ragioni economiche, motivi politici, progetti abortiti ancor prima di essere compiuti: sono molteplici le cause che hanno reso questi edifici invisibili e, spesso, rifugio degli "invisibili". Non si tratta di periferie di una città in ritirata, ma luoghi sparsi su tutto il tessuto urbano di una metropoli che sfida il cielo con nuove torri. Fonte del testo: (Amoretti, 2013)

Fonte: G. Hänninen (2012) progetto fotografico Cittàinattesa



CONCLUSIONE: Un territorio metropolizzato che convive con la città consolidata

(De las Rivas & Paris, 2013) ed ibrido in cui le relazioni non sono più basate sulla contrapposizione ma sulla reciproca influenza. Una delle ragioni per cui si è iniziato questo percorso tornando a riflettere sulle trasformazioni che hanno originato la realtà contemporanea è l'incapacità della disciplina di darne una spiegazione esauriente e complessiva. Sembra che la moltiplicazione di voci e di studi territoriali (provenienti da un gran numero di campi del sapere) abbia prodotto un considerevole numero di descrizioni del sistema territoriale ed una completa analisi dei suoi elementi. S. Boeri (1997) definisce i risultati di queste descrizioni "atlanti eclettici"²⁴⁶. Nonostante il gran numero di questi atlanti, latitano ancora le interpretazioni complessive e si nota una certa difficoltà di comprensione dei problemi da parte degli autori. Si tratta spesso di cataloghi legati all'estetica della constatazione (Gregotti, 2007) nei quali si rappresenta il territorio in modo alternativo e si mettono in luce di volta in volta alcuni dei suoi aspetti. Il pericolo che si corre quando si affida la propria analisi alla sola catalogazione è la perdita di contatto con la realtà generale e si corre il rischio di dimenticare il potere delle relazioni fra gli elementi, privilegiando lo studio degli elementi stessi, legato ad un approccio morfologico e formalista. Il risultato può essere una descrizione esauriente ma inutile ai fini interpretativi, perché al suo interno non si tiene adeguatamente in conto il ruolo delle dinamiche, dei modi di urbanizzazione e dei processi che contribuiscono alla definizione della realtà spaziale.

Allo stesso tempo G. Dematteis non nasconde il fatto che le forme di sviluppo urbano più recenti, nelle quali la città compatta e lo spazio agricolo si ibridano, spesso presentano gravi debolezze dal punto di vista territoriale ed ambientale. Questi insediamenti sono basati su di un alto livello di mobilità privata, sono grandi consumatori di suolo ed energia, e richiedono grandi investimenti in infrastrutture per la gestione dei flussi di beni, persone ed energie, sia in entrata che in uscita. Il rischio legato a questo tipo di insediamenti è la eccessiva semplificazione dello spazio, ridotto a modelli esogeni o imposti da progetti di trasformazione che non rispettano e cambiano il tessuto rurale originario. Questi limiti si manifestano sia nel modo di colonizzare lo spazio sia nella realtà di questa colonizzazione, nelle sue forme e nei suoi materiali. Si tratta di capire che alcune dinamiche economiche che hanno contribuito ad una determinata trasformazione del territorio portano con sé anche alcuni svantaggi ambientali quali il consumo di suolo e l'aumento dell'inquinamento.

246 S. Boeri definisce gli atlanti eclettici come "Testi eterogenei (repertori, campagne fotografiche, descrizioni geografiche e letterarie, classificazioni, rapporti di ricerca, indagini qualitative, saggi e articoli, pubblicazioni antologiche e monografiche, allegati di piano o di progetto...), ma simili nell'atteggiamento visivo. Essi sono tendenzialmente «atlanti» perché cercano nuove corrispondenze logiche tra le cose dello spazio, le parole che usiamo per nominarle e le immagini mentali che su di esse proiettiamo. E sono tendenzialmente «eclettici» perché i criteri sui quali queste corrispondenze poggiano sono spesso pluridimensionali, spuri e sperimentali" (Boeri, 2011; 59)

La condizione urbana del territorio europeo nell'attualità richiede a chi si dedica al suo studio che lo faccia attraverso nuovi paradigmi e per questo è utile il contributo di R.T.T. Forman (1995) che guarda al paesaggio come un a mosaico. Questa nuova prospettiva permette di spiegare in modo efficace lo sviluppo della città e fondare le proposte progettuali su una base legata alla realtà del territorio più che a mantra disciplinari ormai datati. La visione del mosaico si fonda su una scala geografica intermedia e su di un approccio paesaggistico; entrambi questi aspetti si rivelano strumenti particolarmente validi per descrivere i caratteri specifici di un territorio. Questo perchè nell'analisi territoriale contemporanea si deve riuscire a superare la scala strettamente locale dei confini amministrativi e per descrivere fenomeni che assumono dimensioni diverse, mutevoli, transitorie. La geografia intermedia del paesaggio serve appunto a creare nuove relazioni fra la realtà urbana contemporanea e la struttura ecologica regionale. Grazie ad essa si può mettere in relazione la realtà economica presente in un territorio e la sua forma, poichè attraverso di essa si può guardare allo spazio con una prospettiva ecologica più profonda, che riesca ad interpretare e non solo a descrivere. Fra queste descrizioni quella che sembra aver raccolto un certo consenso è l'immagine della città diffusa (Indovina, 1990). Nell'ampio spazio dedicato all'analisi di questo concetto si è dato conto della forza suggestiva di quest'immagine ma della sua inconsistenza come elemento interpretativo. Già il termine "città diffusa" non sembra del tutto adatto a descrivere alcuni dei fenomeni contemporanei, poichè pare voler ridurre la variegata fenomenologia di un territorio alla riproposizione dei processi e delle dinamiche, già presenti nella città consolidata, ad un'altra scala, quella del territorio. Al contrario, ci si trova di fronte a un insieme in cui abitudini ed elementi consolidati sono affiancati da nuove forme per vivere e strutturare lo spazio urbano. Un altro elemento critico di questo concetto riguarda l'idea dei limiti e dei confini. Nella città diffusa non si cancellano le barriere di quella precedente (i limiti amministrativi, i confini, ecc.). Al contrario essi rimangono, semplicemente assumono forme diverse. Il risultato è una discontinuità spaziale e funzionale che si manifesta come causa e, allo stesso tempo, come effetto delle divisioni economiche e sociali del territorio. Ma il pericolo più grave che si corre quando si definisce "città diffusa" la complessa realtà territoriale europea é rappresentato dalla banalizzazione intrinseca che nasconde questa operazione che non tiene conto della frammentata varietà del territorio e delle diverse realtà insediative presenti in esso. Il pericolo è confondere la diffusione degli spazi urbanizzati con la città, e di dimenticare che vi sono molti tipi diversi di città, così come molti tipi diversi di vita urbana.

Il capitolo 2 di questa ricerca è dedicato alle riflessioni su alcune delle trasformazioni del territorio contemporaneo e alla comprensione di questa realtà come sistema. Per raggiungere questo obiettivo il primo passo da compiere è quello di cambiare la scala di riferimento usata in

quest'analisi. Si passa da una visione localizzata, legata ai confini della città consolidata alla dimensione labile e pervasiva dell'urbano così come definito da H. Lefebvre. Nello sviluppo del capitolo si è cercato di capire l'urbano e di caratterizzarlo come spazio dell'accumulo e dell'interazione di ambienti insediativi diversi. L'elemento che è emerso durante tutta quest'analisi come fattore distintivo è l'urbanità di alcuni di questi ambienti. Quando si supera l'idea della banalità sostanziale della città diffusa e si guarda più da vicino l'urbano, ci si rende conto che tra i diversi frammenti vi sono grandi differenze, non solo morfologiche. Uno dei fattori che più influiscono sulla differenziazione è il modo di colonizzare ed abitare alcuni di questi spazi da parte dell'uomo. Non esiste più la differenziazione duale che separava città e campagna²⁴⁷ ma si sono sviluppati nel tempo una serie di spazi intermedi, ibridi, entro cui convivono elementi di ambedue questi mondi, prima distinti, considerati –per convenzione- quasi come appartenenti ad universi separati. S. Boeri afferma che questa situazione è l'esito del dissolversi dell'antico equilibrio fra centro e periferia che ha guidato l'evoluzione della città antica. In realtà il territorio contemporaneo è il frutto di quei processi, più numerosi e complessi, che F. Indovina (2007) ha definito "metropolizzazione del territorio". Il capitolo è dedicato a raccontare e capire la metropolizzazione del territorio, in particolare il fattori che attivano questo processo e i suoi effetti spaziali. Per definire questi ultimi si è cercato di operare una campionatura di diverse situazioni nello spazio. Il lavoro "per campioni" è servito per superare le difficoltà di delimitazione (banalizzando, di definire con una linea di contorno univoca) dei fenomeni per loro natura difficili da perimetrare e da vedere singolarmente. Per questa ragione si è fatto riferimento al concetto delle figure territoriali e si è analizzato lo spazio come l'ambito in cui queste ultime si sovrappongono.

La descrizione del territorio metropolizzato è quella di uno spazio dell'accumulo di un numero limitato di oggetti e figure urbane, che si ripetono disordinatamente e si percepiscono in sequenza. L'aumento della mobilità nel territorio dà agli abitanti una prospettiva diversa nella percezione dello spazio, per cui i diversi oggetti non sono più vissuti come elementi singoli, ma come fotogrammi in successione che descrivono uno spazio complesso²⁴⁸. La dimensione assunta da questi fenomeni ha una scala territoriale e, preso come sistema, questo territorio è un mosaico urbano-rurale in cui coesistono e agiscono dinamiche di tipo

247 S. Boeri ha descritto questa situazione: "Oggi la dimensione effettiva della città non è più certa; e non è più misurabile secondo requisiti geometrici. La grande mobilità degli individui nel territorio, la diffusione delle città verso la campagna, la possibilità di relazioni intense e stabili che non necessitano di prossimità fisica e il ribaltamento del rapporto tra centro e periferia (molti luoghi collettivi - come i grandi contenitori ludico-commerciali - sono esterni, molti spazi degradati sono centrali) hanno esportato il codice genetico della città anche nelle aree a bassa densità edilizia; l'urbanità è così divenuta una qualità potenziale di tutti i luoghi, non più solo un attributo dato dalla prossimità dei manufatti o dalla contiguità geografica" (Boeri, 2011; 67).

248 Secondo F.J. Monclús (1998) bisogna superare la abituale considerazione dello spazio metropolitano come di un ambito disordinato associato alla teoria del caos, e ripensare questi ambiti attraverso scale di valori diversi, che tengano conto degli aspetti positivi della decentralizzazione o del maggior contatto con la natura possibile in questi spazi.

Fig. CP1.04:

Granulometria del mosaico

Un paesaggio di grandi elementi che contiene la grana fine delle piccole aree è un ottimo insieme, ben assortito dal punto di vista ecologico: i molti habitat presenti possono accogliere diverse specie (anche quella umana) e sono, allo stesso tempo una grande risorsa ambientale

Fonte: Dramstad W.E., Olson J.D., Forman R.T.T. (1996) Landscape ecology principles in landscape architecture and land-use planning. Cambridge, Harvard University Graduate School of Design pag. 45

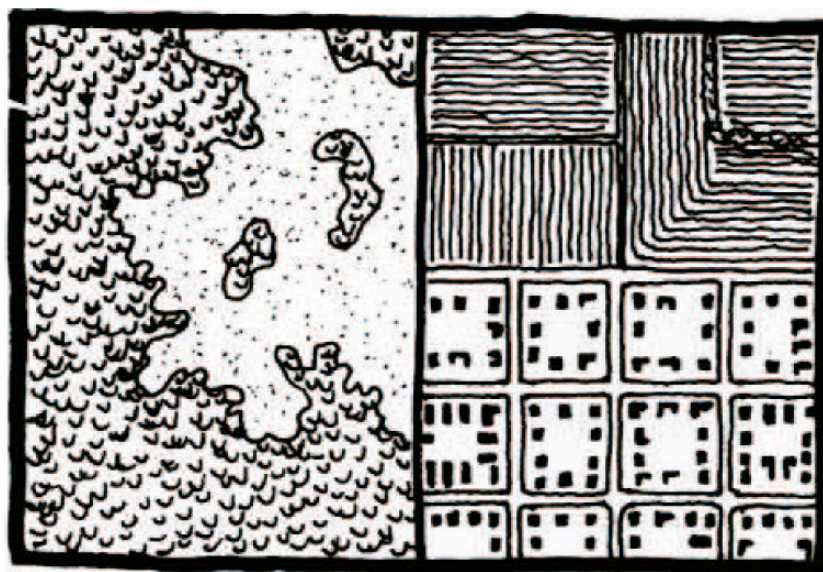


Fig. CP1.05:

Confini umani e naturali

La maggior parte dei confini naturali sono curvilinei, complessi e morbidi mentre quelli umani sono netti, semplici e assolutamente duri

Fonte: Dramstad W.E., Olson J.D., Forman R.T.T. (1996) Landscape ecology principles in landscape architecture and land-use planning. Cambridge, Harvard University Graduate School of Design pag. 29



continentale: (i) l'estensione dell'urbanizzato, l'iterazione di elementi e (ii) la loro declinazione locale, il loro adattamento a condizioni specifiche del luogo, alle occasioni puntuali, seguendo un percorso di auto-organizzazione.

Tutto questo determina la giustapposizione e la sovrapposizione di logiche diverse –appartenenti a campi della razionalità diversi (economici, politici, ecc.) che fanno del territorio metropolizzato uno spazio della combinazione e dell'accumulo; un insieme di frammenti ibridi che a volte non possono essere spiegati come prodotto di una sola forza ma dall'interazione di più dinamiche diverse. Non è possibile in un lavoro di ricerca come questo sviluppare la lettura di tutti i frammenti. Dopo aver valutato le diverse possibilità si è scelto di approfondirne una tipologia interessante, che possa fungere da esempio e, al tempo

stesso, permettere di avanzare nella lettura e nella comprensione del territorio contemporaneo.

Le diverse forze che agiscono sul territorio contemporaneo danno origine a un ordine territoriale originale che integra e supera quello preesistente. Questa nuova gerarchia dei luoghi, si materializza in una rete di spazi significativi, immersi in un mosaico caratterizzato piú dalla bassa intensità d'uso e di interesse, piú che dalla bassa densità. Gli spazi significativi appartengono a due tipologie diverse: vi sono spazi tradizionalmente importanti quali alcuni centri storici ancora dotati di funzioni centrali e popolazione ed altri di nuova formazione. Per capire –non solo descrivere– il territorio bisogna interpretare questi nuovi elementi fortemente legati ad una struttura territoriale policentrica o multinodale come quella del territorio metropolizzato. Essi sono luoghi (o almeno vengono vissuti come tali) che ancora non hanno un nome, ma che sono capaci di dare senso allo spazio in cui sono localizzati. Si tratta di ambiti dove si concentrano eventi, spazi ad alta intensità e frequenza. Nella seconda parte di questa ricerca si approfondirà il loro studio.



PARTE 2

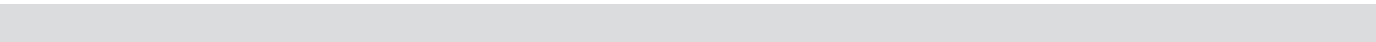
L'esempio della centralità e l'opportunità del concetto di superluogo

Il sistema della mobilità (basata su spostamenti agili e legati alle scelte personali), quello delle centralità (ambiti forti ed attrattivi) e quello delle ecologie (continue ed intenzionali) sono i supporti più importante per inquadrare le politiche locali dell'occupazione, dell'innovazione e della cultura all'interno di una regione urbana complessa ed eterogenea, più o meno frammentata o dispersa

(Portas, 2004; 221)

La città esistente è straordinariamente complessa: il breve periodo convive con la lunga durata; l'eterotopia e l'assenza di luoghi non escludono la necessità della centralità; l'alienazione ed il distacco del nuovo flaneur metropolitano sono collegate alla ricerca di senso e di identità; al dererioramento e all'abbandono di interi territori si contrappone l'infrastrutturazione futurista di alcune aree (si pensi ai nodi di interscambio e a quello che sta succedendo nelle aree interessate dal tunnel sotto la Manica)

(Pavia, 1996; 32)





3. La centralità nell'urbano

Il futuro potrebbe essere segnato anche da una nuova, più dispersa, articolata e instabile geografia dei luoghi centrali, esito e causa delle nuove tecniche della comunicazione, della nuova struttura della temporalità e della mobilità e di una nuova geografia di valori posizionali ... Spazi aperti e open interiors di proprietà e gestione privata, connotati sovente da un'estetica aggressiva, che, mettendo in ombra luoghi centrali più tradizionali, integrandosi tra loro e, spesso, ai grandi nodi della mobilità, alle stazioni, agli aeroporti, agli svincoli autostradali, ai porti, divengono i punti di riferimento della città contemporanea alla perenne ricerca di una propria forma stabile

(Secchi, 2000; 32).

La parola centro deriva dal latino *centrum* e quest'ultima dal greco *κέντρον*, che era la punta del compasso, il punto base per tracciare la circonferenza. L'origine filologica del termine è importante poiché spiega la stretta relazione che fin dall'inizio ha avuto questo termine con il campo di studio della geometria euclidea. In questo campo il centro è un punto equidistante da tutti i lati, una porzione precisa dello spazio con una posizione determinata. Calcolare il centro delle figure geometriche è un'operazione legata a costruzioni e formule matematiche, un processo preciso che conduce a un risultato esatto. Il concetto di centro ha subito una irreversibile trasformazione quando l'urbanistica ha fatto propri gli strumenti della rappresentazione geometrica, e li ha utilizzati come linguaggio di rappresentazione dello spazio ma anche come strumento di riflessione. Dopo che W. Christaller (1933) riprese le riflessioni di J.H. Von Thünen (1860) sui costi di trasporto ed il valore del suolo e iniziò ad applicarle alle funzioni centrali, il campo semantico della parola centro si è ampliato. Da allora in urbanistica la parola centro non indica più una posizione all'interno del piano ma

nello spazio ed assume caratteristiche diverse, non solo geometriche ma basate su aspetti funzionali (Alonso, 1964), gerarchici (Burgess, 1925; Hoyt, 1939; Harris e Ullman, 1945) e simbolici (Murdie, 1971; Cox, 1966; Harvey, 1973; Moscovici, 1998; Queiròs, 2012).

Allo stesso tempo si è affermata nella disciplina una posizione che rifugge da questa idea. Le parole di B. Secchi del preambolo si rifanno all'idea della perdita del centro, in un richiamo velato all'opera di H. Seldmayr intitolata appunto "Perdita del centro" (1967) sull'arte contemporanea (v. 1.A.2.), o sulla rappresentazione di questa condizione nelle opere di M. Rothko. Quest'idea è stata traslata da R. Sennett alla città americana nell'opera "la coscienza dell'occhio". Ciò che distingue le realtà urbane del vecchio e del nuovo continente, secondo l'autore, è che le seconde mancano di centro e di confini –qualcosa di intrinseco alla loro struttura reticolare- mentre le città europee mostrerebbero ancora la presenza di alcuni di questi tratti.

A. Rossi (1966) nel libro "L'architettura della città" afferma che tutte le città sono dotate di un centro che può assumere forme e caratteristiche diverse. Il tratto comune, che non si riferisce solo all'aspetto spaziale, è che il centro ha un ruolo importante e specifico per la vita urbana (Rossi, 1966). Oggi il territorio è profondamente diverso da quello studiato da Aldo Rossi e dagli autori interessati alla città storica, che hanno sviluppato per primi il concetto di centro come elemento di analisi, interpretazione e progetto della città. È utile chiedersi se l'idea stessa di centro sia ancora utile a questo scopo. L'obiettivo di questo capitolo è proprio quello di valutare l'utilità del concetto di centro per interpretare il territorio contemporaneo o se, come è più probabile, anch'esso debba trasformarsi per adattarsi ai nuovi fenomeni presenti nello spazio. Il primo paragrafo (3.A.) propone una revisione critica delle interpretazioni date al centro in urbanistica e mette in luce la loro poca utilità come categoria per interpretare la realtà urbana attuale -onnipresente e banalizzata- risultato di quella che è stata chiamata l'esplosione della città (Font, 2007, vd. cap. 1). Questa revisione servirà a dimostrare la necessità di ampliare il campo semantico del concetto di centro, per comprendere anche nuovi ambiti del territorio che non sono localizzati nei nuclei urbani consolidati ma che accolgono le funzioni centrali. Questi nuovi "spazi o luoghi di centralità" sono ambiti di localizzazione delle funzioni centrali alternativi a quelli urbani consolidati. Essi mostrano una complessità e una presenza di interazioni uomo-ambiente che ricordano quelle che erano tipiche dei centri urbani consolidati ma sono localizzati secondo altre logiche spaziali. Per questa capacità di attrarre e stimolare i loro fruitori/utenti questi spazi hanno un ruolo strutturante nel tessuto urbano contemporaneo. In seguito (3.B.) si approfondirà il tema del centro come entità spaziale e ambito territoriale importante, e se ne sottolineeranno gli aspetti gerarchici, simbolico-percettivi, ecc. Quello del centro è sempre stato uno spazio studiato e considerato nelle analisi urbanistiche, tanto che esso è un riferimento importante

per le tre figure classiche (la città monocentrica, la città griglia e quella delle reti). Nella trasformazione attuale che ha subito la città che è divenuta territorio, metropoli o metapolis, il centro non corrisponde più al punto geometrico equidistante dai lati di una figura, ma corrisponde a qualcosa di diverso. L'analisi del "centro altrove" chiuderà il paragrafo 3.C. e attraverso di essa si metterà in luce che è necessario passare dall'analisi del centro –come ambito spazialmente definito, determinabile geometricamente- a quello della centralità come valore che ambiti diversi possono assumere²⁴⁹. In particolare per supportare questo approfondimento (3.D.) ci si appoggerà nella nuova tassonomia proposta da N. Portas, A. Domingues e J. Cabral (2011) che in una loro recente pubblicazione hanno classificato alcuni di questi ambiti come centri, nodi o poli. L'utilizzo di questa interessante tassonomia serve a dimostrare l'esistenza di ambiti ibridi (centri, nodi e poli allo stesso tempo) in cui specifiche condizioni di contesto (l'alta accessibilità) e dell'ambito (l'alta attrattività di alcune funzioni, la profondità dell'assortimento di beni, servizi ed esperienze offerte, ecc.) contribuiscono a creare luoghi di centralità alternativi a quelli finora conosciuti. Essi non sono solo grandi aggregati di funzioni semplici, sono veri e propri luoghi, in cui l'uomo contemporaneo si reca, vive e che rende vivi proprio perchè si appropria di questi spazi. Questi luoghi di centralità sono i riferimenti obbligati per qualsiasi riflessione contemporanea sulla città e sul territorio perchè non sono solo il frutto delle trasformazioni territoriali contemporanee ma, sempre di più, fungono da veri e propri motori di queste stesse trasformazioni.

3.A. Il concetto di centro in urbanistica: una sovrapposizione di interpretazioni

Il centro delle città, sin dall'epoca classica, è stato considerato come un ambito importante per due ragioni: da un lato questo spazio influenzava la vita sociale, economica e politica dei suoi abitanti, dall'altro ha sempre esercitato il ruolo di ambito preminente attorno al

249 Nella stesura di questo paragrafo e, più in generale, di tutto il capitolo l'autore si è avvalso delle sue ricerche recenti effettuate per la stesura dell'articolo "*De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio*" pubblicato nel numero 16 della rivista *Ciudades*, la cui sezione monografica era intitolata "*¿El centro en otro lugar? Centralidades urbanas/Polaridades territoriales*". Insieme ai materiali prodotti dall'autore due articoli contenuti nella rivista, soprattutto l'articolo di L. Castello "*A cidade dos centros excêntricos*" e l'editoriale di J.L. de las Rivas formano il marco teorico di questo capitolo e la base per l'intero prosieguo della tesi. Insieme a questi non si possono non citare due paper redatti con C. Morandi per due recenti conferenze internazionali: nella prima, intitolata "*ShoppingScapes2013*" e celebrata a Lisbona nel giugno del 2013 si è presentato l'articolo "*From retail polarities to superplaces. New tools to understand recent transformations in retail geography in Italy: the Assago (MI) case*" che sarà contenuto negli atti della conferenza, attualmente in fase di pubblicazione. Nella seconda, cioè il 4th International seminar "*City, Urban Retail and Consumption*" celebrato a Napoli a ottobre 2013 è stato presentato il paper "*Polarità commerciali o superluoghi metropolitani? Il caso di Milano Fiori nella regione urbana milanese*". Queste due esperienze hanno permesso all'autore di riprendere alcuni dei temi avanzati durante la ricerca, approfondirli e applicarli nella regione Lombardia: si tratta di un processo che ha arricchito e reso più solido lo studio generale e l'approfondimento del caso presentato nel capitolo 5.

quale si articolava la struttura urbana. Molti studiosi interessati al tema hanno riconosciuto che in tutte le città i centri si configurano come spazi polivalenti e complessi, carichi di valori e significati (Montaner, 2008). Il centro è stato considerato il contenitore delle attività commerciali, sociali, amministrative e dei trasporti (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1970) in cui gli edifici, le folle, i singoli e le forze economiche hanno sempre agito, interagito e ne hanno modificato gli spazi. L'uso da parte di questi attori ha cambiato la realtà fisica del centro, il modo di viverne lo spazio e ha lasciato segni più o meno permanenti.

In parallelo con la trasformazione fisica del centro è cambiato anche l'approccio della disciplina urbanistica a questo spazio. Essa da sempre cerca di spiegare, gestire o progettare l'ambito centrale della città e le dinamiche che lo interessano. Nei loro tentativi di spiegare le dinamiche spaziali -ma anche economiche e sociali del territorio- gli architetti e gli urbanisti hanno sempre fatto riferimento alle aree centrali e consolidate della città. Essi hanno guardato questo spazio e provato ad interpretarlo, ma difficilmente ne hanno fornito una definizione originale. Per questo si sono serviti degli apporti di diverse discipline e per cercare di spiegare attraverso il centro la forma, la struttura ed il funzionamento delle città; alle loro, hanno aggiunto le voci degli economisti, dei sociologi, degli ecologi.

Tutto ciò è stato possibile nella città tradizionale, il cui centro era un ambito ben definito e limitato (l'agorà greca, i fori romani, gli ambiti murati delle città o le piazze del mercato medioevali), in cui erano localizzate le funzioni commerciali, direttive, religiose e militari. W.Christaller, con la sua "*Teoria delle località centrali*", è stato il primo a spostare l'attenzione dal centro come specifico spazio della città e a definirlo come ambito territoriale di aggregazione e concentrazione di quelle attività e di quei beni che erano caratteristiche del centro urbano e che per via di questo, egli definì beni e funzioni centrali (Christaller, 1933). Il suo contributo è importante perché egli per primo definisce il ruolo del centro –o meglio, delle funzioni centrali- non solo come motore della produzione di città e di urbanità²⁵⁰ ma anche come elemento organizzatore del territorio (e così ha anticipato l'idea dei "sistemi di città" e la loro corrispondenza funzionale).

Le trasformazioni della città e del territorio, sviluppatasi come conseguenza dei cambiamenti economici, sociali e tecnologici, rendono necessaria una revisione del nostro approccio e degli strumenti che si usano per riflettere sulla realtà urbana. Il centro consolidato delle città europee, così come il CBD delle città americane, è stato investito da una serie di trasformazioni, sia in senso fisico che sociale, iniziate col movimento moderno. È possibile che l'urbanistica, intesa come

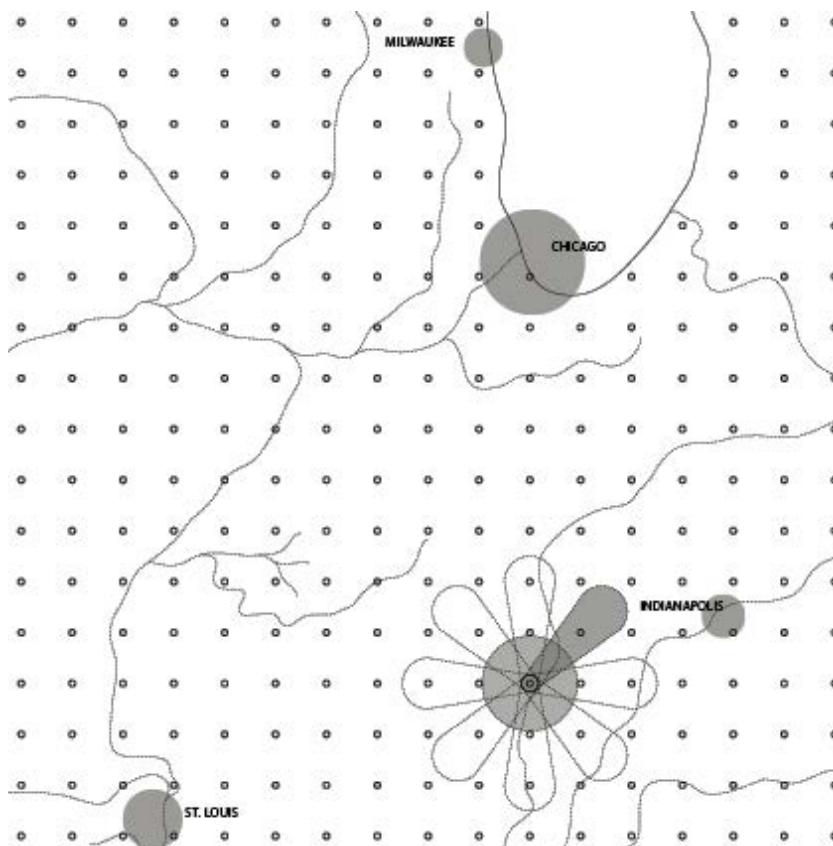
250 Secondo Paola Pagnini nell'introduzione all'edizione italiana dell'opera di Christaller, il tedesco definì come funzioni centrali quelle attività lavorative tipicamente urbane in contrapposizione a quelle urbane in via accessoria che avevano l'effetto di ingrandire, ma non di formare la città (Pagnini, 1980).

Fig. 3.01:

Nuclear shadow nella regione di Chicago

L. Hilberseimer ha disegnato una griglia nella regione di Chicago basata sul raggio di distruzione di una bomba H, un raggio di circa 20 miglia. Lo spazio di separazione fra i vari insediamenti avrebbe così permesso di evitare, in caso di attacco atomico, che più di un solo insediamento venisse direttamente interessato dall'esplosione di un ordigno. L. Hilberseimer rappresentava la "nuclear shadow" in forma di petali di 50 miglia. Per questa ragione la zona avrebbe potuto ospitare solo 13 insediamenti, così da garantire un'adeguata possibilità di evacuazione. Nel libro "The nature of the cities" l'autore presenta questo programma di ripensamento delle dinamiche di colonizzazione dell'area metropolitana di Chicago come meccanismo di difesa. In realtà i timori legati alla guerra fredda non hanno mai superato quella soglia per cui si è reso necessario applicare questo tipo di interventi di pianificazione. L'interesse di questa proposta si fonda nell'idea di L. Hilberseimer di combinare una strategia difensiva con una urbanistica –presente in altre proposte dell'autore–, legata alla decrescita del numero degli spostamenti, un ritorno alla natura e alla ricerca di un contatto diverso e più diretto fra l'uomo e l'ambiente naturale prossimo. Per mettere in pratica questa strategia egli propone un ripensamento della distribuzione degli insediamenti e, in particolare, una riflessione su quella dei centri urbani (in realtà dei CBD statunitensi) come motore per la distribuzione nel territorio della popolazione.

Fonte: L. Hilberseimer (1955) The Nature of Cities. Chicago, P. Theobald ed. pag. 283



disciplina, riesca a ragionare sulle trasformazioni recenti attraverso un corpus di concetti ormai datato e preso in prestito da altre discipline? La risposta non può che essere negativa. D'altra parte, all'interno della letteratura si possono recuperare dei contributi utili per riflettere sull'evoluzione del centro e sulle forme che esso ha assunto nella realtà urbana. Nel territorio contemporaneo, dove l'unità fra struttura e funzione della città antica è andata perduta, anche il centro si è trasformato. Come gli edifici e le funzioni urbane anche le funzioni centrali si sono diffuse nel territorio, allo stesso tempo a causa e come effetto dell'aumento della mobilità privata e delle nuove pratiche d'uso dello spazio da parte dei suoi abitanti. Questa dispersione ha causato la comparsa di fenomeni che possono essere spiegati solo attraverso l'approfondimento della centralità come condizione, svincolata da caratteri posizionali e geometrici ma legata ai suoi attributi e agli effetti della loro presenza nello spazio.

3.A.1. Approccio economico all'analisi del centro

Diversi autori legati al mondo dell'economia si sono interessati del tema del centro, come contenitore di funzioni specifiche e di come vari centri nel territorio si distribuiscono e si rapportano tra loro. In particolare questi studi rappresentano il primo esempio della ricerca di una serie di regolarità nella distribuzione territoriale dei centri urbani e, di

conseguenza, il primo passo nella costruzione di una teoria dei luoghi centrali²⁵¹. Da ciò deriva che il primo approccio al centro come categoria interpretativa è quello economico e la sua scala quella territoriale. Come ha messo in luce B.J.L. Berry (1971) la distribuzione spaziale degli insediamenti umani è legata ai meccanismi che permettono di distribuire un bene determinato ad una popolazione dispersa. Le differenze fondamentali nei vari studi riguardano il metodo d'analisi. Per quanto riguarda i due principali contributi che verranno analizzati in questa ricerca, W. Christaller, privilegia il tema del commercio al dettaglio e la distribuzione agli utenti finali, mentre A. Losch fa riferimento al sistema di produzione dei beni e alle strategie industriali legate alle economie di agglomerazione. L'obiettivo di entrambi era quello di mettere in luce, attraverso l'osservazione della distribuzione degli insediamenti nello spazio e la loro modellizzazione, alcune regolarità che determinassero comportamenti routinari. La modellizzazione era legata all'aumento del costo di approvvigionamento di un determinato bene –venduto ad un prezzo p – per quegli abitanti che più dovevano spostarsi (mt) per raggiungerne la fonte di approvvigionamento (e per i quali il prezzo finale del bene era $p + mt$). In generale questo fattore determinava una curva della domanda che influiva sulla distribuzione dei beni e sugli spostamenti degli abitanti che sceglievano dove approvvigionarsi del bene secondo la classica regola del costo-beneficio ($p+mt[1] < p+mt[2]$ perché $mt[1] < mt [2]$). La combinazione di queste due visioni conferma il corpus teorico di quella che è considerata la teoria classica delle località centrali, con cui si è cercato di spiegare le dinamiche ed i principi della struttura del sistema delle città nel territorio, così come il loro numero e la loro dimensione.

VIGENZA DEL MODELLO DI W. CHRISTALLER

W. Christaller negli anni '30 del secolo passato, attraverso la sua *Teoria delle località centrali* (Christaller, 1933) è stato fra i primi a cercare di analizzare il ruolo ordinatore del centro nella struttura spaziale e nella gerarchia del territorio. Egli utilizzò le metodologie mutuete dalle analisi economiche legate allo studio degli ambiti di mercato di J.H. Von Thünen (1826) e dalle analisi della distribuzione della popolazione sviluppate da M. Aurusseau (1921).

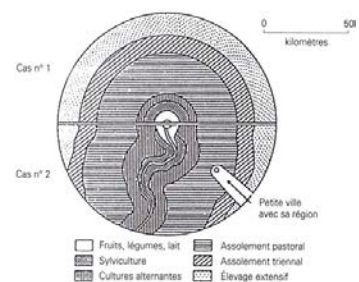


Fig. 3.02:

Modello concentrico dell'uso del suolo di J.H. Von Thünen (1826)

Nel modello si riporta la situazione ricorrente nell'uso del suolo e nella gestione delle coltivazioni nel territorio di un villaggio

Fonte: Smith W. (1986) *Agricultural marketing and distribution* in Pacione M. (1986) *Progress in Agricultural geography*. Londra, Croom Helm – pag. 221

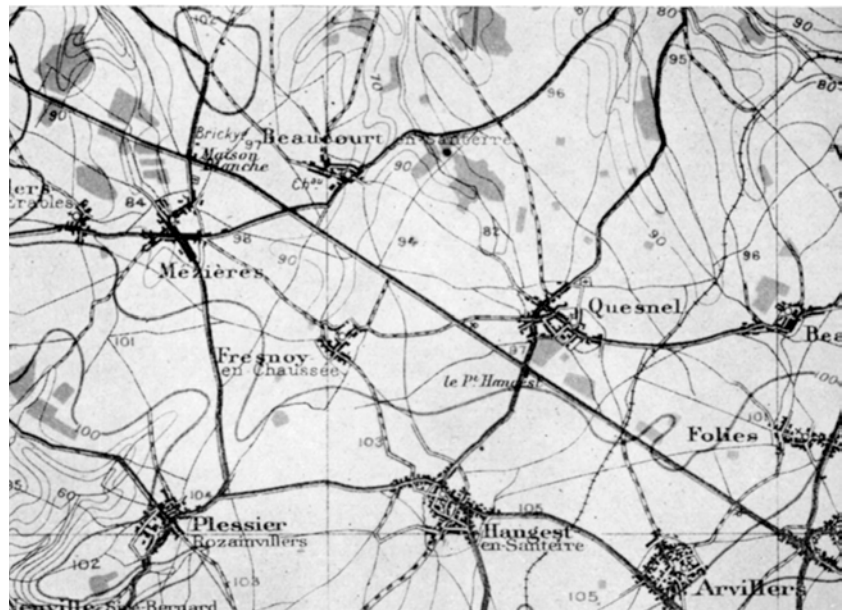
251 È bene ricordare che pur considerando W. Christaller e A. Losch i fondatori della teoria dei luoghi centrali, alcune delle loro conclusioni sono basate su studi anteriori. Alcuni di questi contributi sono citati nel testo (Von Thünen, 1826; Aurusseau, 1921) altri sono lasciati sullo sfondo, come quelli del geografo francese L. Lalanne (1863) o del sociologo nordamericano G.C. Galpin (1915). Grazie al loro studio e al lavoro di altri, come C. Baskin che nel 1966 tradusse all'inglese e diffuse il lavoro di W. Christaller in ambiente anglosassone e W.H. Woglom & W.F. Stolper che nel 1954 fecero lo stesso con l'opera di A. Losch. Ad essi si deve la formulazione e la diffusione della teoria classica dei luoghi centrali così come la si conosce oggi. Inoltre non si può tralasciare di considerare in questa sede alcuni testi di critica che hanno permesso di capire appieno il significato territoriale di questa teoria, fra gli altri quelli di E.B. Curtis & R.G. Lipsey (1982), J.V. Henderson (1982), L.J. King (1984), F. Curti & L. Diappi (1992), P. Kosso & C. Kosso (1995) e A. Esparza & A.J. Kremenec (1997)

Fig. 3.03:

Distribuzione della popolazione secondo M. Arousseau (1921)

Il geografo francese mette in relazione la distribuzione dei villaggi a sud di Amiens (F) in funzione della geografia delle zone umide della regione

Fonte: Arousseau M. (1921), *The Distribution of Population: A constructive Problem*, in *Geographic Review*, n. 11. Worcester – pag. 578



Il tedesco²⁵² attraverso il suo studio cercò di mettere in evidenza le leggi che regolano la localizzazione e la distribuzione delle città nel territorio e verificò la sua teoria analizzando il sud della Germania. Queste leggi erano legate a tre aspetti diversi: il mercato, il trasporto e la distanza che separava le città. I primi due avevano un carattere marcatamente economico, mentre l'ultimo aspetto era di tipo spaziale. Attraverso il suo modello egli mise in luce il molteplice ruolo delle città. Esse da un lato rappresentavano un rifugio sicuro attraverso cui fornivano difesa e protezione, conservando il ruolo che avevano già nel medioevo. Allo stesso tempo esse erano suddivise in una gerarchia fatta d'ordini diversi. Questa gerarchia non era fondata sulla posizione o sul numero degli abitanti ma sulla capacità di contenere e distribuire beni e servizi specializzati nei loro ambiti centrali. Per spiegare quest'affermazione è utile mettere in luce alcuni elementi della tassonomia e del pensiero di W. Christaller. Egli analizzò i diversi tipi di insediamenti umani e definì località (*Ort*) tutti quegli insediamenti i cui abitanti esercitano attività di tipo urbano. Così che la località non corrisponde per forza al perimetro di un comune –come entità statistica o amministrativa- ma serve a descrivere quegli ambiti in cui si manifesta una certa densità abitativa e/o la presenza di alcune attività specifiche, diverse da quelle agricole. In un lavoro di ricerca tedesco si chiarisce meglio quest'idea:

252 Per l'approfondimento del modello di W. Christaller e della teoria delle località centrali si consiglia la consultazione dei testi dell'autore (Christaller, 1933; 1964; 1972) e di altri che hanno avuto il merito di approfondire il tema e metterne in luce il valore a livello territoriale ed urbanistico e non solo per la geografia; fra questi W. Bunge (1962), E. Von Boeunter (1969), B.J.L. Berry & C.D. Harris (1970) e R.E. Preston (1985). Alla luce dell'importanza e del successo critico (purtroppo non sempre accompagnati da una corretta interpretazione e da una reale comprensione) assunti da questo testo nella storia delle scienze che studiano la città e il territorio è interessante ricordare che il testo originale dell'autore, in tedesco, fu quasi dimenticato dai suoi contemporanei, fino a quando non riapparve negli studi di quegli autori americani che possono essere considerati i padri della modellistica applicata al territorio.

“Il concetto di "località" (*Ort*) corrisponde pressappoco a ciò che E. Hasse intende quando raggruppa insieme la comunità politica (I cerchio); la popolazione suburbana, che costituisce, insieme al I cerchio, un'unità insediativa (II cerchio) e la zona di circolazione (che trae origine dallo scambio tra la popolazione residente e quella attiva); l'insieme del I e del II cerchio forma, secondo l'esempio belga, l'agglomerazione”²⁵³.

Ora, una volta stabilito che la base della colonizzazione di un territorio è quella delle località, nel ragionamento di W. Christaller assumono importanza quelle centrali: si tratta di insediamenti che svogano questo ruolo in un territorio. Centrale è per l'autore un concetto relativo, che si riferisce ad un ambito spaziale o, più correttamente, agli insediamenti sparsi su di un territorio. Egli partì da una considerazione molto semplice. Definì come “centrali” le attività, i beni e i servizi prodotti in una località centrale e “dispersi” quei beni e quei servizi che sono prodotti ed offerti da località disperse; infine chiamò “indifferenti” quei beni e quei servizi la cui localizzazione, per ciò che riguarda sia la produzione come l'offerta, non è necessariamente né centrale né dispersa (Christaller, 1933). Se per ipotesi si pensasse ad un territorio dove dover somministrare a ogni consumatore presente un gran numero di beni e servizi, si dovrebbe immaginare un sistema in cui le società ed i venditori assumono una gerarchia basata sul valore, la domanda e la disponibilità del bene. In particolare, nella concezione di W. Christaller, il risultato di questa dinamica definisce una serie di localizzazioni di ordine superiore, che egli ha chiamato “località centrali”. Questo sistema si basa sull'idea di portata²⁵⁴. Essa è in realtà un fattore essenziale, che determina la morfologia dell'insediamento e il sistema gerarchico delle località centrali in funzione di quattro variabili fondamentali: dimensioni ed importanza della località centrale, consenso al prezzo dei compratori, distanza economica oggettiva e tipo, quantità e prezzo del bene.

Quando una località non dispone di servizi e beni centrali viene considerata una località dispersa. Esse possono essere: (i) vincolate alla superficie (*flachenhaft gebundene*), cioè insediamenti la cui popolazione vive dell'agricoltura, fenomeno legato ad una superficie; (ii) vincolate ad un punto specifico del territorio (*bunkthaft gebundene*), i cui abitanti cioè svolgono un'attività dovuta a certe condizioni presenti in un determinato punto del territorio (Christaller, 1933). In entrambi i

253 Stat. Archiv. (a cura di), (1982) A2 - Die Intensität grossstädtischer Menschenanhäufungen. Tübinga, Allg. Stat Archiv pag. 615-616

254 La portata per W. Christaller (1933) è la distanza che la popolazione dispersa è disposta a percorrere per acquistare un bene offerto appunto in una località centrale; essa definisce “l'area di influenza di un bene. Uno dei fattori essenziali, che determinano la portata di un bene centrale, è sempre la distanza esistente tra l'abitante di un luogo disperso e la località dove il bene centrale viene offerto. La distanza chilometrica di per sé economicamente è senza importanza. Solo la distanza relativa al tempo ed ai costi può essere un fattore determinante per valutare i vantaggi e gli svantaggi e l'attività economica che su questi si basa, per cui si chiama “distanza economica”. Per distanza economica, si devono quindi intendere i vantaggi del trasporto, in rapporto ai costi, alla perdita di tempo, alla sicurezza, alla comodità e così via: vantaggi espressi in valori monetari o collegati tramite un nesso logico a tali valori. Tutto ciò mostra che il modello elaborato funziona poiché in un territorio liscio ed omogeneo può essere rappresentata tramite un cerchio il cui centro è la località centrale dove è presente il bene. Nella realtà il modello subisce importanti modificazioni in funzione della morfologia del territorio e delle preesistenze.

casi si tratta di località che non rappresentano un punto centrale per il territorio. W. Christaller descrive così un territorio "ideale":

"Al centro il capoluogo (una località centrale d'ordine superiore), attorno ad esso una corona di località satelliti, sedi amministrative, e alla periferia del territorio zone scarsamente popolate e persino disabitate. Importante in questa disposizione non è solo l'idea della comunità, cioè l'ordinamento centralistico degli individui, ma anche il concetto di difesa e protezione"²⁵⁵.

In realtà egli ha approfondito poco questi ultimi due termini della questione e ha privilegiato, nella sua analisi, gli aspetti legati alla logica economica della distribuzione spaziale e del mercato. In effetti fra gli elementi di maggior interesse dell'analisi di W. Christaller si possono sottolineare: l'idea che le località centrali sono un sistema, e che è quest'ultimo che determina il numero e la distribuzione dei beni e dei servizi centrali, così come i rapporti di forze e la gerarchia delle località. Infatti non tutte le città sono dotate di queste funzioni di ordine superiore e quelle che ne sono in possesso assumono un ruolo preminente nel territorio. In definitiva la densità e la distribuzione della popolazione è caratterizzata dalla geografia delle città e quest'ultima è funzione della geografia della centralità. La misura della centralità di un luogo

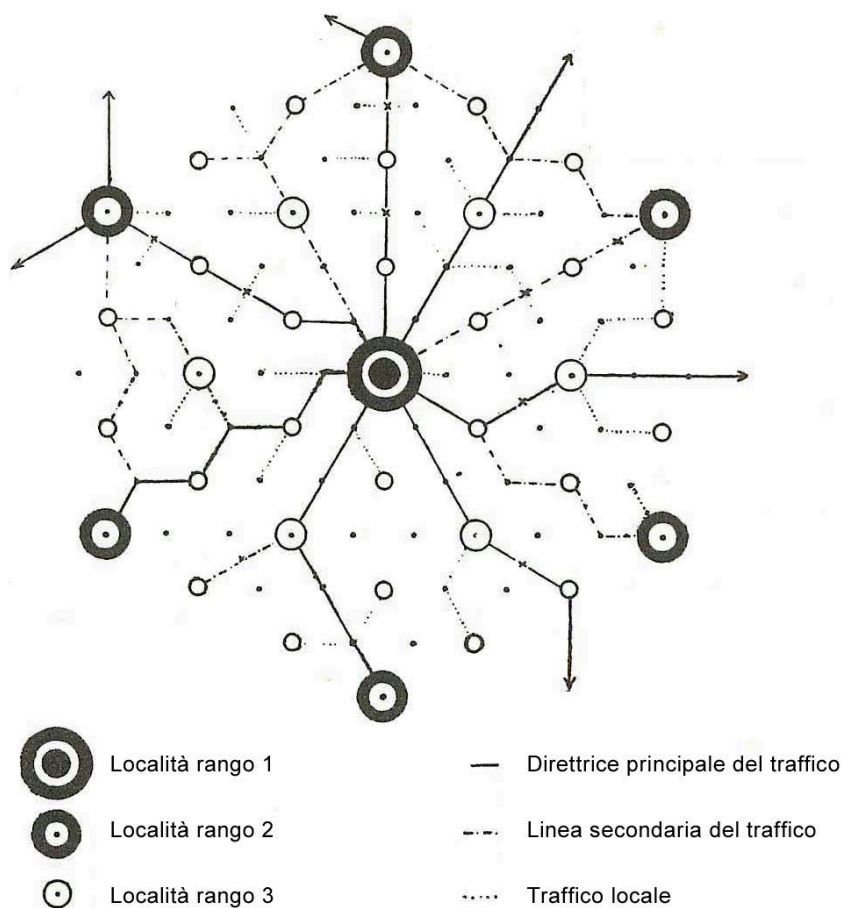
255 Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 111

Fig. 3.04:

Località centrali e vie di traffico

W. Christaller rappresenta le località centrali come punti situati nei vertici di una serie di triangoli equilateri. In questo modo essi possono servire una serie di consumatori, localizzati nella loro area di influenza. La connessione fra i triangoli porta a una configurazione ad esagoni (abbastanza comune nelle analisi precedenti e successive legate all'area di mercato e alla portata dei centri di distribuzione e scambio) nel cui centro si trova la località centrale di rango superiore. La composizione di questi esagoni, nel modello ideale, porta alla costituzione di uno spazio omogeneamente servito da località centrali ordinate.

Fonte: Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 107



non era legata alla posizione ma alla capacità di fornire quei beni e servizi che, per traslato, egli chiamò centrali. Egli notò come lo spazio veniva gerarchizzato in funzione della diversa capacità di soddisfare le dinamiche della domanda-offerta. Egli afferma che “una località può essere definita centrale solo se esercita effettivamente questa funzione”²⁵⁶. Una volta quantificata la capacità di risposta di ogni città e calcolato il suo territorio complementare (la sua portata), si poteva tracciare una geografia delle città ordinate per rango e secondo un criterio matematico di frequenza. Senza entrare nei criteri matematici sui quali si basa lo studio di W. Christaller si possono esprimere due riflessioni sulla portata del contributo del geografo tedesco e sull'importanza della sua opera. Così come hanno fatto F. Governa e N. Memoli (2011) si deve mettere in luce il fatto che il modello di W. Christaller assume, come primo elemento d'analisi che la località centrale (o per traslato, la città) ha un ruolo importante nel territorio poiché in essa si trovano le funzioni, i beni ed i servizi che soddisfano le richieste della popolazione insediata in uno specifico ambito spaziale. W. Christaller mette in luce che una località centrale è tale solo se accoglie ed è in grado di offrire quei beni e quei servizi, centrali, di cui la popolazione dispersa ha bisogno. In funzione della qualità, il prezzo, la quantità e la disponibilità di questi beni, la località assume un ruolo più o meno preminente all'interno del territorio. Gli autori italiani citano H. Carter (1988) che ricorda che beni e servizi centrali possono essere costosi e poco venduti e cioè sostenuti da una domanda minore (in termini di percentuale di popolazione) e quindi legati ad un territorio complementare più grande e, per questo motivo, questa tipologia di beni e servizi si trova localizzata in un numero di località centrali. Allo stesso tempo esistono altri tipi di domande, legate a beni e servizi meno rari e più accessibili, che possono essere soddisfatte in un numero maggiore di località, che di conseguenza hanno un'importanza minore. La diretta conseguenza di queste osservazioni di tipo empirico è la suddivisione dei nuclei per rango e la conseguente creazione di una struttura territoriale basata su di esso. Da questi ragionamenti derivano due importanti fattori che influenzano la configurazione del sistema e la distribuzione delle località centrali nello spazio:

- Vi è una soglia di popolazione minima necessaria a sostenere l'offerta di un determinato bene o servizio.
- Gli abitanti di un determinato territorio sono disposti a percorrere una distanza discreta pur di entrare in possesso di un determinato bene o servizio. Essa varia in funzione della loro disponibilità e del loro valore.

Questi due fattori di tipo economico e, soprattutto nel caso della determinazione del valore sociale, assumono grande importanza poiché

256 Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 47

si materializzano nello spazio con una maggiore o minore densità di località centrali in un ambito spaziale determinato. Ne consegue che, come dicono F. Governa e N. Memoli (2011) W. Christaller riesce a classificare le località centrali grazie ad un'analisi legata al settore terziario e alla sua influenza sui comportamenti spaziali degli abitanti. L'approccio di W. Christaller è di scala territoriale: egli analizza il tema del centro come elemento puntuale all'interno di uno spazio. Attraverso uno sguardo di tipo geografico ed una serie di osservazioni empiriche l'autore ha riconosciuto che i vari punti non costituiscono entità isolate ma, al contrario, formano parte di un "sistema territoriale" che deve il suo ordine alla distribuzione delle località in un territorio concreto cioè con specifici caratteri non solo di tipo topografico e infrastrutturale ma anche sociale. Il secondo fattore che influisce sulla distribuzione e il ruolo delle località centrali è quello della loro interrelazione e sulla base di quest'ultima si possono studiare alcune leggi che regolano il funzionamento -e il dinamismo- di questi sistemi. Per questo egli ha affermato:

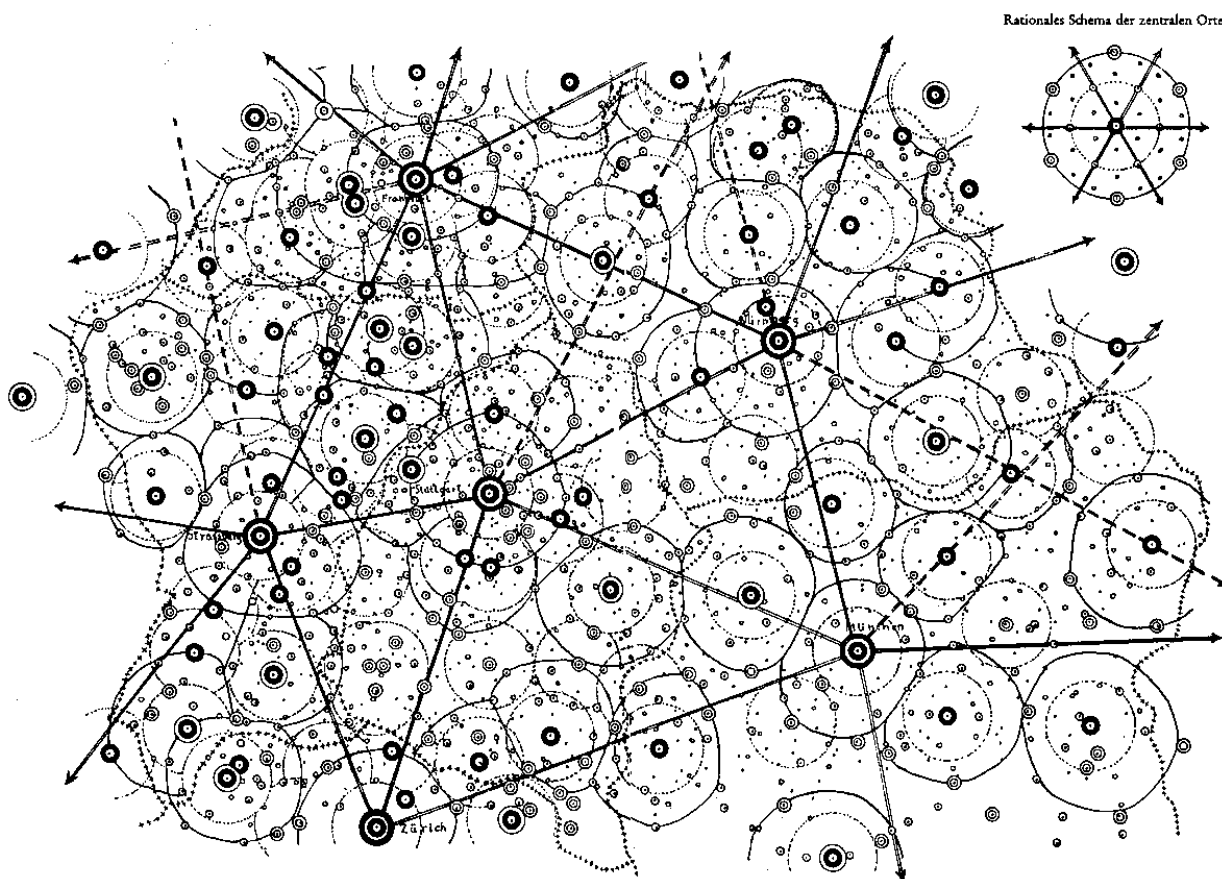
"L'aumento che la diminuzione del numero di località centrali sono di solito seguiti da una certa trasformazione del sistema, nel senso che di volta in volta si ricercano o si mantengono le posizioni più favorevoli e si abbandonano quelle sfavorevoli; in questo caso una località centrale diventerà dispersa. Siccome il benessere, l'industrializzazione,

Fig. 3.05:

Il sistema delle località centrali nella Germania meridionale

Come si può vedere nelle successive elaborazioni il modello applicato alla realtà di un territorio reale (dotato cioè di una specifica topografia, infrastrutture e preesistenze) subisce una serie di turbative

Fonte: Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 198



ecc. sono fenomeni regionalmente delimitati, è facile determinare la concentrazione regionale di località centrali²⁵⁷.

La teoria di W. Christaller rappresenta un riferimento fondamentale nell'analisi del processo di costruzione e distribuzione dei luoghi centrali poiché con essa si sposta l'attenzione dagli aspetti geometrici del centro a variabili di altro tipo, dipendenti dai caratteri specifici e dalla qualità delle funzioni e degli spazi che in esso si trovano. Tutta la letteratura sul tema è debitrice nei confronti della teoria di Christaller che ha introdotto il termine "centralità", che è principio ordinatore e che egli ha definito come la condizione caratteristica degli spazi urbani centrali (Christaller, 1933). Il tedesco è riuscito per primo a caratterizzare in un modo nuovo il concetto di centro e di centralità che è divenuta la caratteristica che definisce quei luoghi che offrono servizi, polarizzano le tensioni territoriali e attraggono le popolazioni (de Queirós, 2008). Lo studio del tedesco è alla base di numerose analisi territoriali contemporanee che prendono le mosse sia dal suo approccio teorico che da alcuni sistemi di rappresentazione da lui utilizzati.

Alcune delle critiche alla teoria sviluppata da W. Christaller per interpretare il territorio contemporaneo attengono sia alla metodologia utilizzata che ai risultati ottenuti attraverso di essa. Molti autori hanno osservato che la teoria venne elaborata in un contesto in cui città e campagna erano profondamente diversi e riconoscibili, per cui i centri consolidati delle città erano gli unici in grado di fornire beni e servizi centrali, mentre la situazione oggi è radicalmente cambiata. Allo stesso tempo il sistema delle infrastrutture era legato all'eredità medioevale (con un territorio occupato da un sistema insediativo "triangolato") ed i sistemi di trasporto fra le città poco efficienti, tanto che le città erano separate fra loro da spazi disabitati e collegate attraverso percorsi obbligati (Hall, 2003), che non costituivano una rete razionale e interconnessa come quella attuale²⁵⁸. Infine la teoria delle località centrali è un modello puramente teorico, basato su una serie di calcoli statistici. Il risultato dei calcoli forniva un'immagine statica della situazione, che non permetteva di incorporare al modello variazioni e tendenze. Anche P. Hall²⁵⁹ ha rimarcato tutti i limiti della teoria di W. Christaller che la rendono inutile per descrivere la gerarchia urbana europea di oggi. Essa va integrata ed aggiornata per essere ancora valida. Secondo l'autore inglese oggi il centro ha due caratteri principali: la nodalità e specifiche qualità ambientali (Hall, 2003). L'idea della

257 Christaller W. (1980) *Le località centrali della Germania meridionale*. Milano, Franco Angeli pag. 155

258 Insieme a questa critica è bene ricordare come il modello di W. Christaller non funzioni in situazioni geografiche marcate da condizioni orografiche o idrografiche marcate o che fallisca nello studio delle realtà insediative delle isole, dove la presenza dei porti e le dinamiche legate alle comunicazioni "via mare" svuota di significato l'analisi del tedesco.

259 Sulla visione alternativa del sistema urbano europeo proposta da Sir P. Hall si suggerisce la consultazione di: Hall P. (2003) *The changing european urban system* in Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003) *Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades*. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 227-235

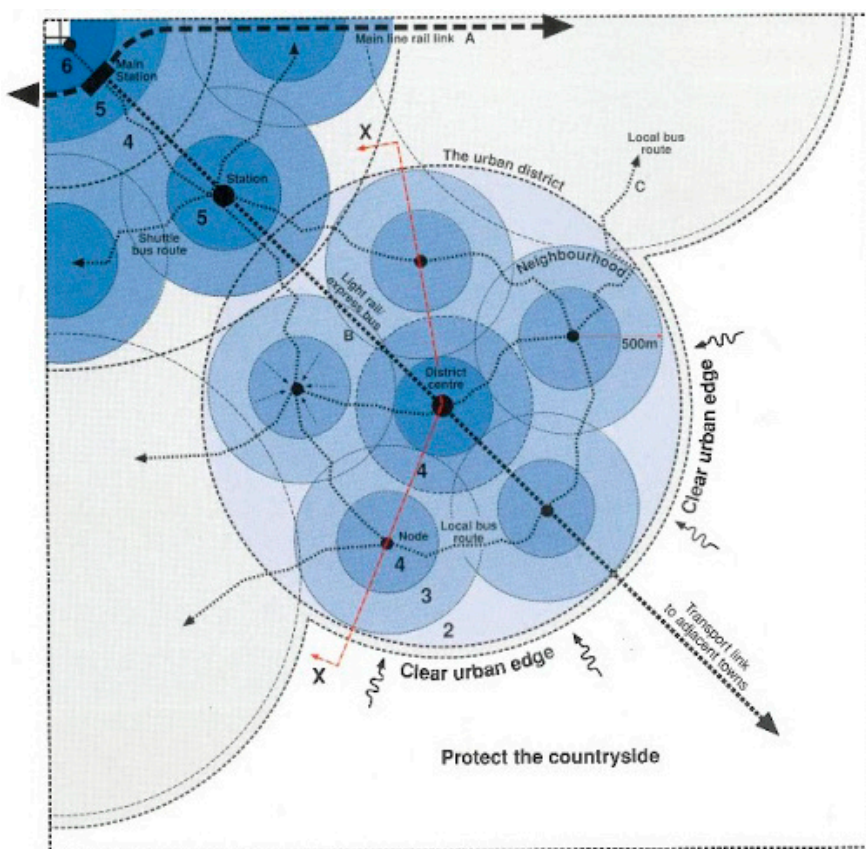
nodalità e dell'interconnessione introduce il carattere di sistema che hanno assunto oggi i centri, spesso più collegati fra loro che con il loro intorno prossimo. Inoltre li configura come poli di attrazione dei flussi, di persone, beni, energie e informazioni che caratterizzano e si muovono nella società contemporanea (Castells, 1999). D'altro canto un'analisi che cerchi di descrivere la geografia dei centri e della centralità europea non può esimersi dal considerare le qualità ambientali e culturali dei centri urbani consolidati del continente. P. Hall (2003) Quest'immagine scardina gli equilibri dell'analisi di W. Christaller, legata solo ad un'ottica economica e aggiunge complessità alla sua visione.

Fig. 3.06:

La struttura urbana delle città compatte

La città compatta presenta distretti urbani chiaramente definiti e lo spazio può essere suddiviso in funzione della morfologia dei diversi quartieri. I rapporti reciproci e le diverse interazioni sono rappresentati da R. Rogers e il suo team attraverso una iconografia che ricorda da vicino quella di W. Christaller

Fonte: Urban Task Force (a cura di), (1999) Towards an Urban Renaissance. Londra, Urban Task Force pag. 53



UNA PROVA: DINAMICHE TERRITORIALI IN CASTILLA Y LEÓN A PARTIRE DAL MODELLO DI W. CHRISTALLER

Una recente pubblicazione curata da M. Doval Abad²⁶⁰ ha presentato il risultato di una ricerca sul territorio delle Comunità Autonome di Castilla y León e Madrid attraverso un approccio "morfologico e funzionale". In realtà l'autore ritiene necessario questo studio poiché nella società contemporanea, basata su reti di infrastrutture di trasporto rapido e trasmissione di dati in tempo reale, le aree di influenza territoriale non sono necessariamente contigue o prossime. Al contrario l'autore

260 Si tratta in realtà del riassunto della tesi di dottorato dell'autore, in cui egli cerca di caratterizzare dal punto di vista morfologico e tramite l'utilizzo di una serie di indicatori quei fattori che hanno influenzato la configurazione dello spazio urbano e la distribuzione delle attività nel territorio

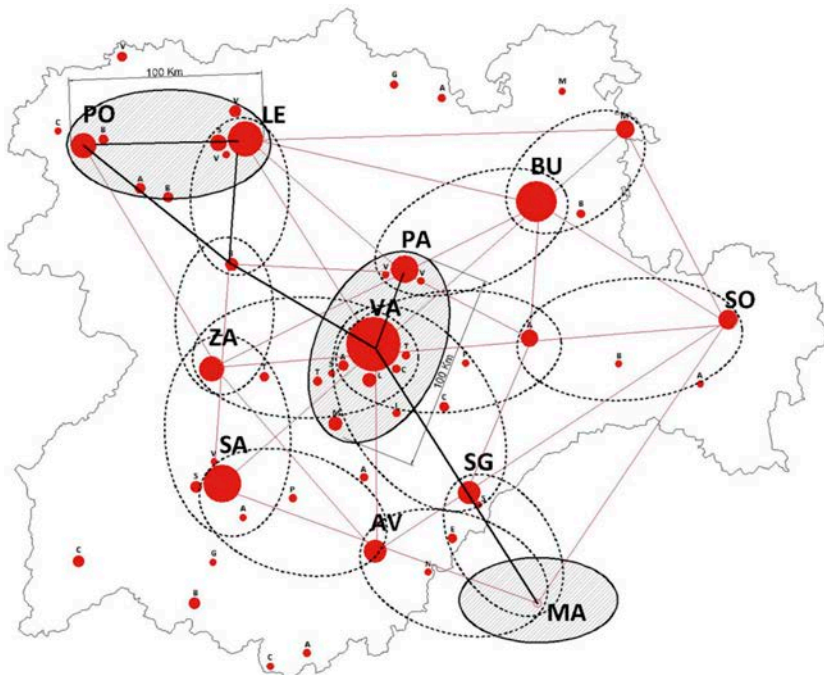


Fig. 3.07:

Relazioni geometriche nelle localizzazioni dei nuclei urbani

Fonte: Doval M. (2013) Indicadores morfológicos y funcionales de carácter territorial. El caso del espacio regional de Castilla y León in Cuadernos de investigación urbanística n. 86. Madrid, Instituto Juan de Herrera pag. 35

mette in luce il ruolo dei flussi finanziari, di beni, di persone e servizi che interessano territori locali ad una scala molto più ampia (regionale, nazionale, continentale). In realtà egli, sulla scorta di quanto affermato da S. Sassen (2008) sceglie di mettere in luce il ruolo di alcuni ambiti che favoriscono i processi e le dinamiche dell'economia globale perchè in essi si concretizzano i processi produttivi e gli scambi. L'intento quindi di questo lavoro era quello di studiare le aree di influenza delle città. Esse "si legano e dipendono funzionalmente da centralità territoriali diverse, definite da diversi parametri riferiti al rango, alla dimensione e alla localizzazione specifica di ognuna di esse"²⁶¹. In realtà la ricerca si basava sullo studio del territorio attraverso una serie di indicatori quali la concentrazione di attività, indice di prevalenza, indice di Gini, indice di Christaller, indice di centralità, indice superficiale della forma; tutti questi frutto di calcoli statistici e modellizzazione dei flussi.

In questo studio la dimensione topografica, storica e socio-economica sono tenute in scarsa considerazione. Alcuni anni prima nell'ambito dell'Istituto Universitario de Urbanística fu realizzata una sperimentazione diversa sullo stesso ambito territoriale²⁶², tesa a verificare l'ipotesi che esso potesse essere descritto grazie al modello di W. Christaller. Il territorio della regione è costellato da una serie di

261 Doval M. (2013) Indicadores morfológicos y funcionales de carácter territorial. El caso del espacio regional de Castilla y León in Cuadernos de investigación urbanística n. 86. Madrid, Instituto Juan de Herrera pag. 5 – trad. M. Paris

262 Si tratta di una sperimentazione legata agli studi preparatori alla redazione delle Directrices complementarias alle "Directrices de Ordenación Territorial de Castilla y León", lavoro nel quale è stato impegnato l'Istituto Universitario de Urbanística con un contratto di ricerca e consulenza sottoscritto con la Consejería de Fomento della Junta de Castilla y León, realizzato tra il 2006 e il 2009 in collaborazione con la società Taller de Ideas Centro de Estudios urbanos, S.L. e alla quale ha preso parte l'autore come esperto di modellizzazione digitale e di analisi spaziale avanzata.

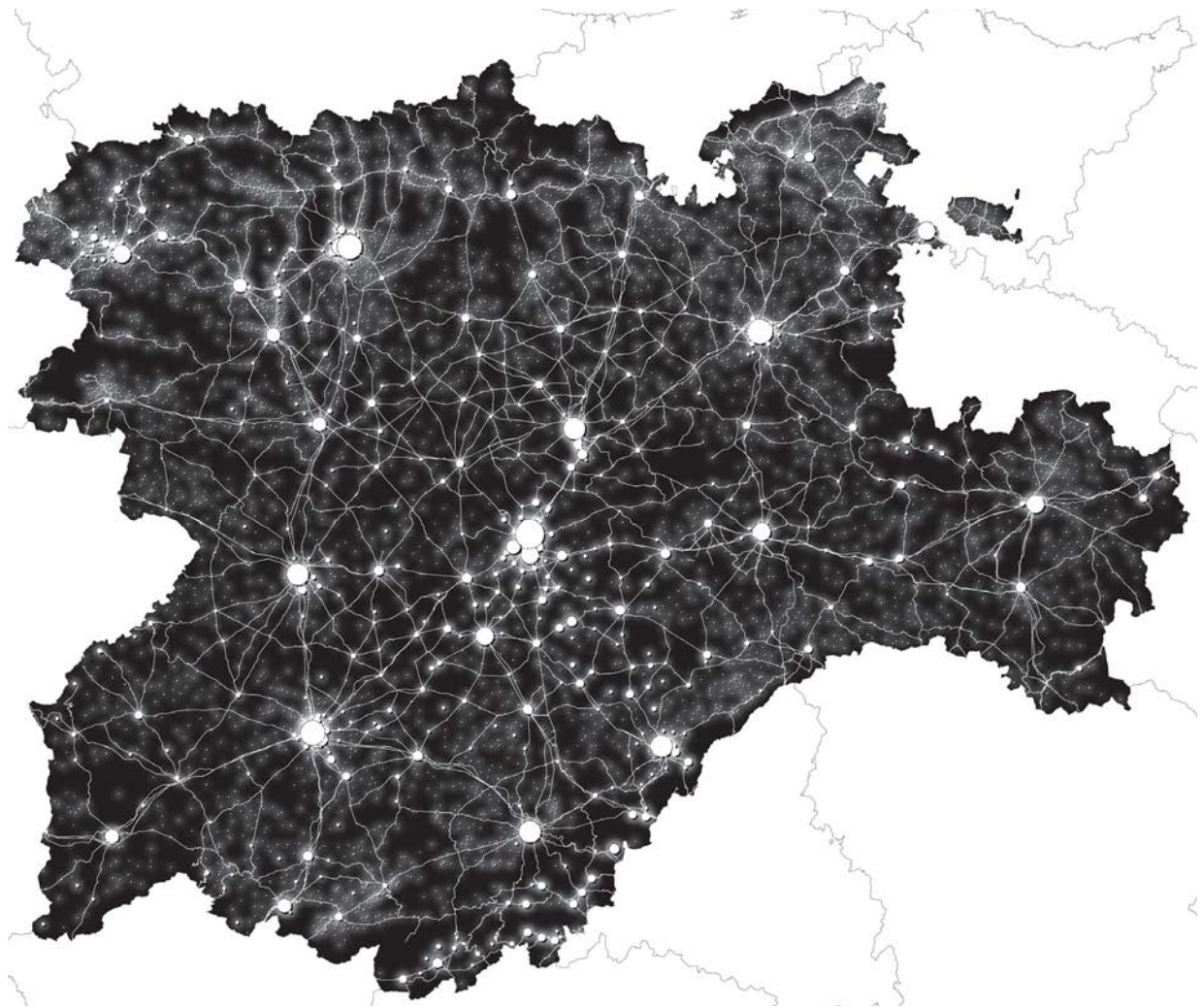


Fig. 3.08:

Struttura insediativa in Castilla y León (E)

La rete "triangolata" degli insediamenti umani nella regione con gli addensamenti nei pressi delle città principali.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012)

nuclei di piccola dimensione dispersi lungo gli antichi tracciati delle infrastrutture storiche, i corsi d'acqua, le valli fertili e gli spazi favorevoli all'agricoltura. Così come proposto da W. Christaller nello studio si è proceduto ad una semplificazione del sistema dei nuclei, così che gli insediamenti delle aree urbane delle città sono stati considerati come appartenenti ad una unica unità e attraverso di esso si è potuto studiare la geografia delle città suddivise per rango²⁶³ in funzione del numero di abitanti o del ruolo istituzionale. Questo procedimento ha permesso di determinare una interpretazione singolare delle località centrali di Castilla y León. Si tratta in primo luogo di un'analisi della realtà insediativa della regione, che si basa su una struttura triangolata,

²⁶³ Sono stati contemplati 10 ranghi: RANGO 1 città > 250.000 hab. (Valladolid), RANGO 2 città con una popolazione compresa fra 100.000 e 250.000 ab. (Burgos, Salamanca e León), RANGO 3 fra 50.000 e 100.000 ab. (Palencia, Ponferrada, Segovia, Ávila), RANGO 4 fra 20.000 e 50.000 ab. (Soria, Medina de Campo, Aranda de Duero, Miranda de Ebro). In questo rango sarebbero dovute entrare anche le città di Laguna de Duero e San Andrés de Rabanedo che, al contrario, sono state considerate come parte integrante dell'area urbana, rispettivamente, di Valladolid e León. Oltre a questi sono stati considerati di RANGO 5 i municipi con una popolazione compresa fra le 10.000 e le 20.000 unità, di RANGO 6 quelli fra 5.000 e 10.000 abitanti, di RANGO 7 quelli fra 2.000 e 5.000 abitanti, di RANGO 8 quelli fra 1.000 e 2.000 abitanti, di RANGO 9 quelli fra 500 e 1.000 abitanti e di RANGO 10 quelli minori di 500 abitanti.

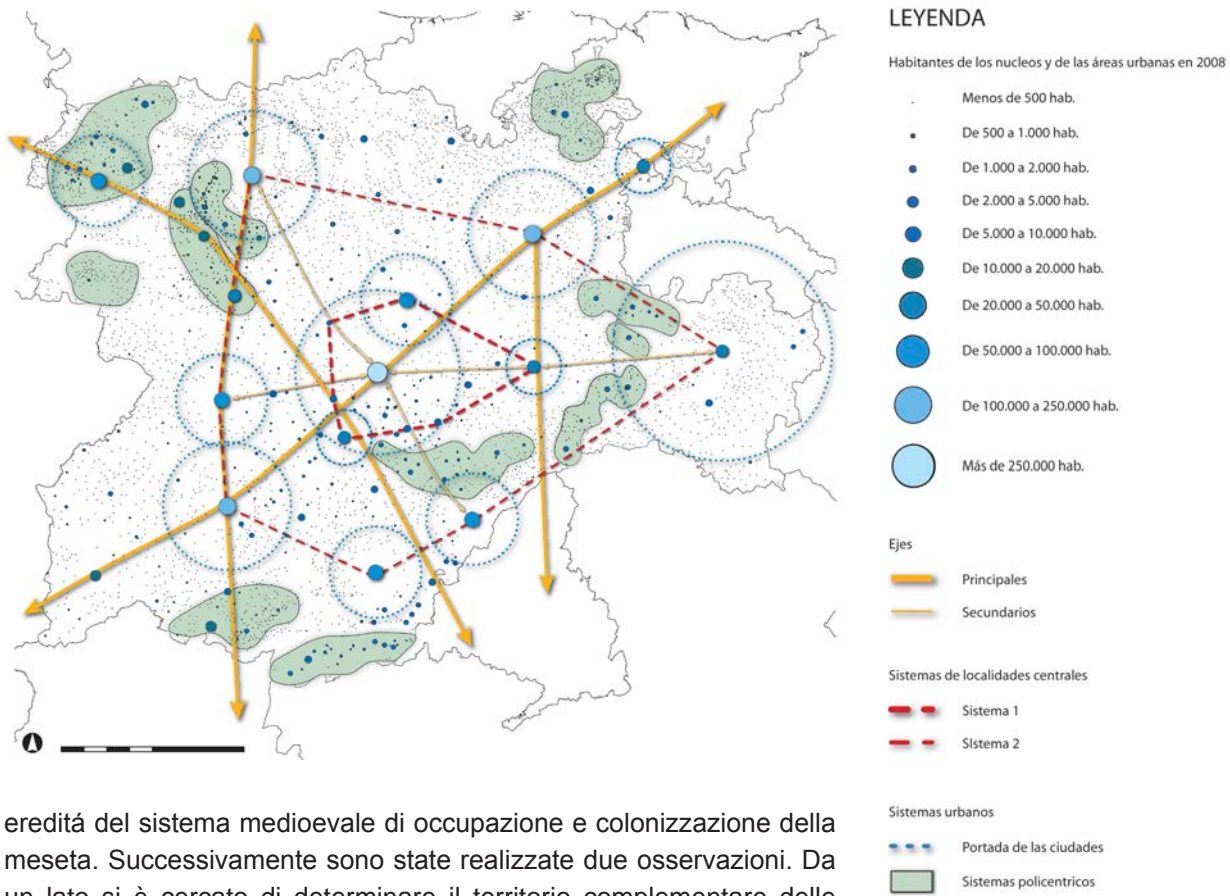


Fig. 3.09:
Un sistema polinucleare e l'importanza delle infrastrutture

All'interno della rete si nota la tendenza a costituire in alcuni punti dei sistemi policentrici che si integrano con quello dei centri maggiori, legati quasi sempre ai nuclei storici più importanti

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012)

eredità del sistema medioevale di occupazione e colonizzazione della meseta. Successivamente sono state realizzate due osservazioni. Da un lato si è cercato di determinare il territorio complementare delle diverse località centrali, considerando la dimensione della città e le sue dotazioni specifiche, nonché l'influenza sui flussi delle infrastrutture, presenti e in fase di realizzazione, e i caratteri topografici del territorio²⁶⁴. Dall'altro si sono messi in evidenza alcuni sistemi policentrici che si sono creati all'interno del territorio della regione, come ad esempio il sistema dei municipios della Sierra, al sud della regione, o l'enclave del Bierzo, a ovest della provincia di León. Insieme a questi si riconoscono chiaramente i sistemi lineari delle valli nel nord della regione o la dispersione dei nuclei della tierra de campos, fra le province di Valladolid, Salamanca e Zamora. Il passo successivo è stato quello di studiare la distribuzione dei nuclei e mettere in luce la tendenza, presente in alcune aree, alla costruzione di aree funzionali in cui alcuni nuclei, dotati di una certa massa critica in termini di popolazione, funzioni e servizi insediati, possono costituire elementi dinamici in un territorio così disperso e, tendenzialmente, di bassa densità. Non si tratta di vere e proprie centralità, non si segnala in molti casi la presenza di un nucleo prevalente nel quale si trovano tutti i servizi con un sistema di altri insediamenti dipendenti. Si tratta di sistemi urbani costituiti attorno a centralità deboli o a sistemi di più nuclei che interagiscono fra loro e integrandosi, possono garantire un discreto livello di servizio

264 Questa è la ragione per la quale la città di Soria ha un rango inferiore (4) ma un territorio complementare molto maggiore di altre città, per esempio Valladolid (rango 1), Burgos, León e Salamanca (rango 2), ecc.

LEYENDA

Habitantes de los núcleos y de las áreas urbanas en 2008

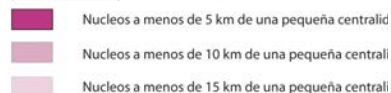


Portadas

Portada de las ciudades

Sistemas Urbanos alrededor de pequeñas centralidades

(Núcleos de 5.000 a 20.000 hab.)



Ejes



Sistemas de localidades centrales

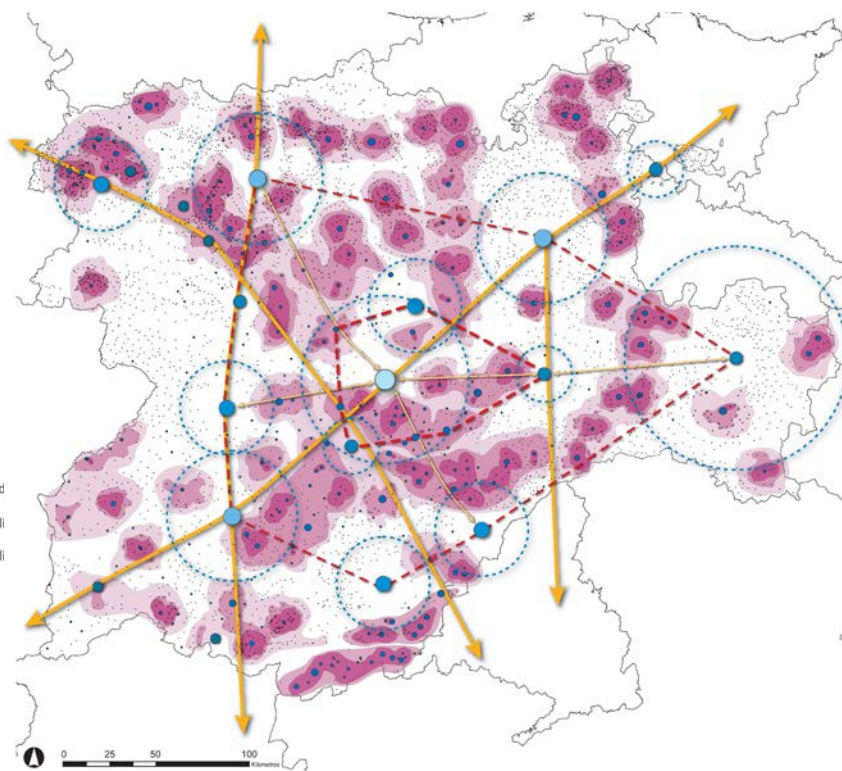


Fig. 3.10:

Il modello di W. Christaller in Castilla y León

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012)

al loro territorio complementare, secondo le dinamiche descritte da F. Indovina (2007) quando parla della “metropolizzazione del territorio”. L'immagine finale è una composizione delle diverse riflessioni realizzate e mette in luce le diverse dinamiche insediative presenti nella regione.



In realtà si tratta di un esercizio di analisi spaziale avanzata realizzato con un mero fine accademico, nel quale si sono sperimentate le potenzialità della combinazione di dati statistici, amministrativi e geografici grazie ai sistemi di informazione geografica (GIS). Attraverso di esso non si pretendeva fornire nuove spiegazioni o lanciarsi in pericolose semplificazioni che delegano alla macchina il processo di analisi, ma semplicemente supportare alcune intuizioni qualitative da un punto di vista quantitativo ed un approccio più preciso.

A. LOSCH E IL CALCOLO DEL TERRITORIO COMPLEMENTARE

A. Losch²⁶⁵ nel 1940, pubblicò uno studio intitolato “*The Economics of Location*” in cui approfondiva le tematiche trattate da W. Christaller e D. Ricardo (1817) e ne dava un ulteriore sviluppo. Egli studiò il modello del suo predecessore, e propose alcune riflessioni basate su di esso senza però metterle in pratica in un territorio concreto. Una delle

265 Per la comprensione del lavoro di A. Losch si consiglia la consultazione di M. Lo Cascio (1978), R.H. Funck e A. Kukliński (1986) e L. Diappi & al. (1990). Sulla logica economica della localizzazione e sulle economie di localizzazione e aggregazione (basate sulle riflessioni di A. Losch e D. Ricardo), si consiglia A.A. Alchian (1950), A. Khalili & al. (1974), O.E. Williamson (1975), E.M. Hoover & al. (1985), P. Krugman (1991), K. Sthal (1987)

differenze principali fra i due è che l'approccio empirico del primo viene superato dalle elaborazioni teoriche tese alla costruzione di un modello ideale del secondo. Questo poichè, secondo l'autore, il compito reale di un economista non era quello di spiegare la realtà attuale ma di riflettere sul suo possibile miglioramento (Losch, 1954). In quello che B.J.L. Berry (1971) ha chiamato il paesaggio economico, A. Losch coincide con l'idea della suddivisione esagonale del territorio ma ha sviluppato una formulazione diversa per la localizzazione degli insediamenti.

“A. Losch parte dalla supposizione che nello spazio esiste una distribuzione di base dei vari insediamenti umani di origine agricola e che tende alla triangolazione ... Una volta individuata questa rete di supporto il tedesco ha pensato di utilizzare gli scambi dei beni primari (definiti beni di base, ndt.) per definire una distribuzione ottimale –triangolare/esagonale- dei centri e delle aree di mercato”²⁶⁶.

In particolare A. Losch pose l'accento sugli aspetti più strettamente legati alle leggi del mercato e sul calcolo del territorio complementare di ogni singola località centrale. Il territorio complementare (*Erganzungsgebiet*), così come in W. Christaller, era quella porzione di spazio che è servita da una specifica località centrale e che con essa ha interazioni e con cui si complementa. Ogni nucleo che fornisce beni e servizi ha un territorio complementare specifico, la cui dimensione è legata alla capacità di rispondere alla domanda del mercato. Per determinare questa dimensione è necessario studiare la capacità attrattiva della città. H. Bobek (1928) aveva già osservato che per la zona di influenza (*Einflussbereich*) delle città, cioè delle attività lavorative tipiche della città; se non vi sono limiti artificiali, ad esempio come i confini politici, si estende in generale fino al punto in cui i costi di trasporto nelle comunicazioni con la città stessa non sono maggiori dei vantaggi che il centro cittadino presenta. Nel territorio complementare di una località centrale, per esempio, si coltivavano i prodotti che si vendevano nel mercato del nucleo principale ed essi erano acquistati sia dagli abitanti della località stessa che da quelli che abitavano il suo territorio circostante. In realtà, come ha affermato R. Grandmann (1926) la vocazione principale (*Hauptberuf*) della città è la funzione di centro del territorio (*Umgebung*) circostante e di mediatrice tra il commercio locale ed il mondo esterno. Per W. Christaller:

“Il territorio complementare di una località centrale è idealmente e fondamentalmente determinato dalla portata dei beni centrali di tale località. Questo territorio complementare ideale subisce notevoli amputazioni nel caso concreto. Ciò è dovuto, in primo luogo, alla posizione di vicine località centrali, le quali, anche nel migliore dei casi, cioè se la distanza tra loro è tanto ampia che l'intera regione può essere rifornita dal bene centrale, amputano tuttavia un segmento dal territorio complementare ideale, di forma circolare, cosicché in un sistema di località centrali ogni territorio complementare ha idealmente

266 Berry B.J.L. (1967) *Geography of market centers and retail distribution*. New Jersey, Prentice Hall pag. 89 – trad. M. Paris

la forma di un esagono. Nei singoli casi concreti questo segmento può essere ancora maggiore. Inoltre, il territorio complementare concepito idealmente subisce profonde correzioni a seconda della morfologia e della viabilità; si tratta, comunque, di modifiche già contenute nel concetto di portata poiché questa non è una distanza matematica, bensì economica²⁶⁷.

In realtà per l'autore per determinare l'area di mercato (la portata) di un bene non si può guardare solo al costo del trasporto ma anche ad altre variabili dipendenti dai caratteri della massa di consumatori potenziali. Questi aspetti quali il tenore di vita, il livello culturale, e le attività prevalenti, non influiscono solo sul consumo di beni e servizi ma hanno un effetto diretto anche sul numero e la distribuzione delle località centrali. Si è detto nella introduzione generale ed è stato richiamato nella prima parte di questo lavoro che la tesi qui presentata è uno studio basato sulle forme di colonizzazione dello spazio da parte di quella che è stata definita la "società del consumo". Il campo di studio è quindi la realtà insediativa europea in una fase precedente alla attuale crisi economica, periodo in cui i dati elaborati manifestano un certo grado di benessere e prosperità. Questa premessa è necessaria perché anche W. Christaller ha riconosciuto che solo territori densamente popolati, e dotati di un buon tenore di vita, un alto livello culturale e con una realtà produttiva strutturata (sia essa agricola, industriale o dei servizi) hanno la capacità di "alimentare" e sostenere un gran numero di località centrali. Al contrario, l'autore ha riconosciuto come nelle regioni agricole, scarsamente popolate e povere, il consumo di beni centrali è minore, e di conseguenza può esistere un minor numero di località centrali (Christaller, 1933). In realtà queste osservazioni servono all'autore per mettere l'accento sui costi di trasporto e sulla relazione fra il numero di località centrali e la diminuzione della distanza che un consumatore percorre per raggiungerne una. Così si tratta di una distanza economica di tipo soggettivo, influenzata da diversi fattori (tariffe di trasporto, sicurezza dei viaggi, organizzazione, logistica e stoccaggio, velocità, variabili tecniche, fattori aleatori). W. Christaller assunse che la forma più logica dell'area di mercato era un cerchio e, da quella fece derivare la forma esagonale del suo modello. A. Losch, al contrario, si spinse più nel dettaglio e calcolò la forma dell'area di mercato. Egli sviluppò un metodo e alcuni principi con l'aiuto dei quali si può stabilire quali località abbiano attualmente la concreta funzione di città, come si possano rappresentare numericamente le loro dimensioni e sino a che punto arrivi la loro zona d'influenza.

Più che approfondire ulteriormente il complesso –ed ancora discusso– tema del calcolo dell'area di mercato, sembra più interessante preoccuparsi di leggere alcuni effetti spaziali di queste riflessioni. Recentemente F. Indovina (1990) ha messo in luce che l'opportunità

267 Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 196-197

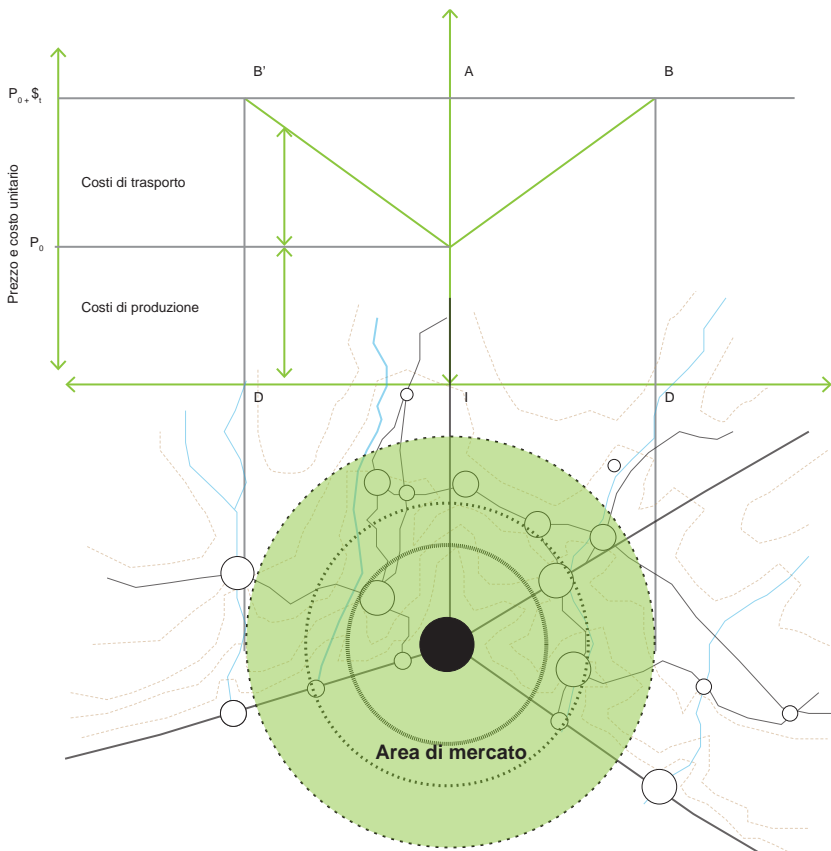


Fig. 3.11:

Il modello concentrico di A. Losch (1954)

Secondo l'idea di A. Losch (1954) l'area di mercato di un bene è frutto dell'interazione di due variabili: il costo di produzione e quello del trasporto. Evidentemente la prima può essere considerata –a certe condizioni- come una costante quindi l'incidenza del costo di trasporto sul prezzo di un bene è quello che può influire sul valore finale del bene stesso e, di conseguenza, l'estensione dell'area di mercato di un bene dipende da essa.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012) du base A. Losch (1954)

della localizzazione di un determinato servizio privato dipende dall'esistenza di un adeguato mercato che lo necessita, ha bisogno cioè di una massa di popolazione da servire. Secondo l'urbanista italiano, il fatto che essa sia dispersa, ma con una elevata propensione alla mobilità, o concentrata è apparentemente indifferente. Per l'autore invece si tratta di una situazione apparentemente indifferente purchè esistano servizi che possono essere forniti solo entro certi limiti di prossimità, mentre altri possono insistere su di un'area molto estesa. Dalla capacità di agglutinare e tenere insieme servizi che vengono forniti a scale diverse si determinano la forza attrattiva –ed il ruolo territoriale- di una località centrale. L'idea a cui si riferisce l'autore italiano è quella che le necessità di beni e servizi di una popolazione diffusa che può muoversi per recarsi nei centri di mercato sia la stessa di quella degli abitanti di un'area ad alta densità.

Secondo l'autore italiano la differenza fra un'area di mercato dove è insediata una popolazione dispersa rispetto a una di tipo concentrato, ha delle conseguenze anche sul comportamento delle funzioni che offrono beni e servizi. Esse, per poter soddisfare appieno la domanda presente e per trarre beneficio dalle opportunità di delocalizzazione, devono configurarsi come punti di attrazione, cioè in grado di richiamare l'attenzione e indurre i consumatori a compiere un viaggio. In questo modo le funzioni dovrebbero essere in grado di annullare la

distanza psicologica e fisica che devono compiere i clienti potenziali per consumare i beni ed i servizi offerti. La forza di questo richiamo dovrebbe essere il veicolo attraverso cui questi ambiti si mettono in competizione diretta con quelli insediati nelle città compatte, fino a poco tempo fa gli unici spazi dove si potevano trovare beni e servizi centrali (Indovina, 1990).

L'interesse del lavoro di A. Losch sta nella lettura di scala territoriale che egli, sulla scorta del lavoro di W. Christaller, dà al tema della centralità. Come ha affermato M. Brogna (2011), gli studi del tedesco servono a mettere in luce la presenza di un sistema di centri di mercato insediato nel territorio con il chiaro intento di presidiarlo. Infatti secondo l'economista tedesco il luogo dove un'impresa industriale decide di ubicarsi non dipende soltanto dai costi di trasporto o dalla disponibilità di alcuni fattori della produzione particolarmente a buon mercato, ma piuttosto dalla localizzazione degli altri produttori e dall'ampiezza delle rispettive aree di mercato. Nelle sue riflessioni la dimensione dell'area di mercato di un bene o di un servizio dipende dalla domanda distribuita (dispersa o concentrata) su di un territorio ed è inversamente proporzionale alla distanza fra luogo di vendita e di consumo del bene. Le riflessioni prodotte sono ancora attuali ed efficaci per descrivere alcuni fenomeni di tipo economico, ma anche per permettere una lettura efficace di fenomeni territoriali. Lo spazio, da un punto di vista economico, è suddiviso e marcato da un complesso di reti sovrapposte che creano una gerarchia spaziale e sono influenzate dalle variazioni nella domanda o nella dotazione delle infrastrutture. L'idea importante dell'analisi di A. Losch è che i comportamenti e le strategie localizzative delle imprese distributrici di beni e servizi centrali sono influenzati da fattori territoriali come la distribuzione della popolazione e lo sfruttamento parassitario del valore posizionale.

PREGI E LIMITI DELLA TEORIA CLASSICA DELLE LOCALITÀ CENTRALI

In un saggio del 1982 E.B. Curtis e R.G. Lipsey²⁶⁸ hanno sostenuto che la teoria classica delle località centrali, che deriva dalle idee di W. Christaller e A. Losch, può essere considerata come uno dei più importanti strumenti teorici di tutta la geografia economica. Secondo gli autori del saggio il lavoro sviluppato da Christaller e Losch è il primo che si fonda su un rigoroso insieme di precise osservazioni sui comportamenti dei consumatori e dei venditori. Ciononostante la teoria classica delle località centrali non può essere considerata un'analisi spaziale dei comportamenti di consumo. In realtà si tratta di uno studio sulle strategie localizzative delle attività di distribuzione e commercio che considera sia le localizzazioni urbane che quelle rurali. Inoltre lo studio è orientato alla ricerca di una regola che possa spiegare la

268 Si fa riferimento all'articolo Curtis E.B., Lipsey R.G. (1982) An Economic Theory of Central Places in *The Economic Journal* n. 365 pag. 56-72

distribuzione spaziale ed i caratteri dimensionali degli insediamenti umani.

Gli studi di W. Christaller e A. Losch contengono, secondo E.B. Curtis e R.G. Lipsey, molte interessanti intuizioni sui processi economici che danno vita alle località centrali anche se spesso le loro analisi sono basate su argomentazioni meccanicistiche e provenienti dallo studio della geometria più che su di un reale studio del territorio. Alcuni studi più recenti (Dacey & al., 1974; Alao N. & al. 1977) hanno cercato di superare il meccanicismo geometrico e approfondire l'analisi dei comportamenti di consumo mentre altri si sono focalizzati sulle ragioni che portano le funzioni centrali ad unirsi in ambiti spaziali determinati. Va riconosciuto che le spiegazioni fornite da questi studi sui processi di agglomerazione e concentrazione delle funzioni centrali risultano piuttosto deboli. Senza addentrarci ulteriormente nel campo della geografia economica –e rimanendo più vicini alla tematica spaziale- la teoria classica delle località centrali mostra alcuni elementi interessanti che vale la pena ricordare:

- Attraverso di essa si studia la centralità come sistema dove i centri –o meglio, le località centrali- sono i nodi di una rete che si distende sul territorio e si modifica in funzione delle condizioni caratteristiche dei luoghi concreti.
- Il sistema della centralità è articolato da una gerarchia forte e riconoscibile che impone e crea un ordine territoriale. Le località centrali hanno una relazione complessa di integrazione/competizione che crea una tensione costante nel territorio. Questa tensione rende il sistema un insieme dinamico e in continuo cambiamento. Si vedrà più avanti in questo capitolo come alcuni dei fenomeni legati all'urbano contemporaneo fungono da motori del cambiamento e dell'aumento del numero e delle tipologie di località centrali nel sistema.
- L'idea di sistema ed il punto di vista adottato mettono appartengono ad un'analisi di scala territoriale che pone la sua attenzione sul ruolo della centralità nello spazio e sorvola la scala prettamente urbana cui invece si dedicheranno altri autori, come W. Alonso.
- La radice economica delle analisi presentate mette in evidenza il ruolo del tempo come variabile da tenere in considerazione nella valutazione dei costi finali e del comportamento d'acquisto dei consumatori. Tradurre questo aspetto sul territorio significa tenere in conto nei calcoli e nelle osservazioni la dotazione delle infrastrutture e della loro evoluzione nel tempo. Una nuova infrastruttura potrebbe ridurre notevolmente il tempo di percorrenza –e quindi i costi- per l'approvvigionamento di un determinato bene.

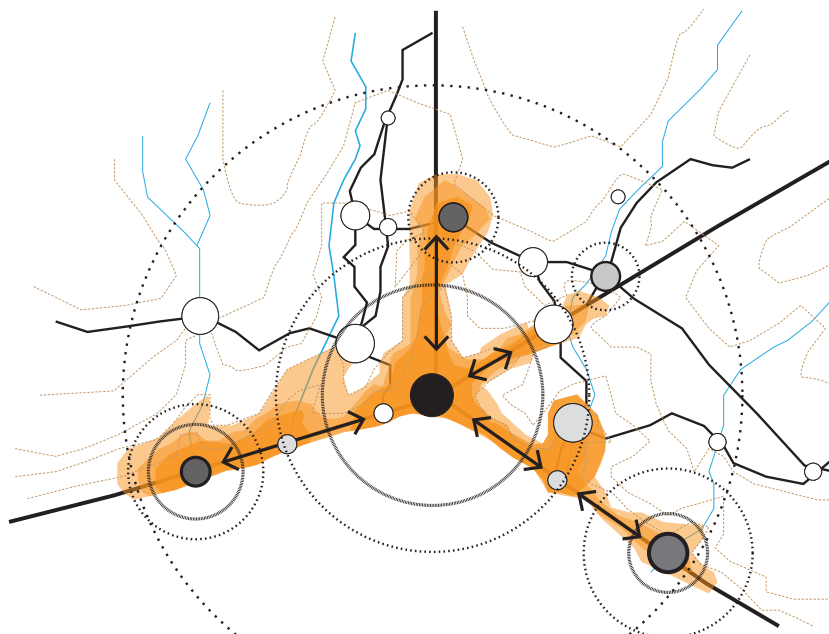
Allo stesso tempo le analisi basate sulla modellizzazione econometrica degli autori tedeschi corrono il rischio di generare un'immagine distorta del sistema, dipendente solo dai risultati delle equazioni utilizzate più che dall'analisi della realtà del territorio. Il sistema degli insediamenti umani dipende da fattori economici tanto quanto da quelli storici, tecnologici e culturali che questi modelli spiegano solo in parte.

Fig. 3.12:

Modello di A. Losch nel territorio

L'applicazione del modello di A. Losch nel territorio dimostra la profonda influenza sui costi di trasporto delle infrastrutture e della morfologia del luogo. Senza questa applicazione la proposta dell'autore tedesco è utile alla riflessione ma rimane un semplice diagramma a-spaziale, come indicato da M. Foucault.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012)



ANALISI ECONOMICA DELLA STRUTTURA URBANA (W. ALONSO, 1964)

W. Alonso²⁶⁹ si interessò dei modelli localizzativi delle funzioni urbane ma studiò il loro posizionamento all'interno della città e la struttura urbana (Alonso, 1964). Egli usò un sistema di analisi legato alle teorie microeconomiche e all'analisi del valore immobiliare basato sulla rendita differenziale delle diverse destinazioni d'uso del suolo. In realtà egli si augurava, nel primo capitolo della sua opera di poter sviluppare

269 È bene ricordare che per ragioni di spazio ed opportunità in questa ricerca il lavoro di W. Alonso riceve un trattamento meno esteso di quello di altri autori ma ad esso si riconosce un ruolo importante sia nella definizione di alcuni dei temi analizzati, così come della metodologia utilizzata. Per approfondire il suo contributo si suggerisce, oltre alla lettura del testo *Location and land use: Toward a general theory of land rent* del 1964, l'introduzione dell'opera nell'edizione italiana di M. Allione (1967) che riassume in modo critico l'opera e l'importanza del lavoro di W. Alonso. Altri testi che l'autore cita come riferimento obbligato e che possono aiutare a conoscere il contesto culturale entro cui si muove possono essere citati per temi. Sul centro come luogo importante e privilegiato per la città nella storia si possono ricordare l'opera di J. Pirenne (1925), di A. Saporì (1946) quello della storica tedesca E. Ennen (1979) che criticò alcune delle tesi sostenute dall'autore francese. Si potrebbe insieme a questi citare altri importanti contributi -come quello di E. Duprè Theseider (1978)- provenienti dal campo della storia economica ma per essi si rimanda a uno studio specifico e più esaustivo del tema. Per quanto riguarda il tema della mappatura e della rappresentazione il contributo di W. Alonso si aggiunge a quello di T.C. Koopmans (1950) sui modelli econometrici e la loro analisi statistica. Altri riferimenti importanti, che ricorrono nell'opera dell'autore sono quelli all'economista e politico americano Robert W. Dunn, a Walter Isard che fin dagli anni '50 mise in stretta relazione il concetto di spazio con i fattori economici (space matters) o quelli degli altri autori considerati i fondatori della teoria della localizzazione: i già citati W. Christaller (1933), e A. Losch (1940) ma anche H. Hotelling (1929) ed i successivi M.J. Beckmann (1958), M.J. Beckmann & T. Marschak (1955) e la sua teoria della localizzazione

una teoria esplicativa -dotata di certa coerenza interna- di alcuni aspetti della struttura interna della città.

M. Allione (1967) riconosce alla ricerca di W. Alonso un metodo chiaro –in realtà egli definisce l'approccio dell'americano fin troppo diagrammatico- per cui analizza la realtà spaziale della città attraverso il meccanismo dei prezzi del terreno. Più i lotti sono vicini al centro più hanno un'elevata quotazione mentre il loro prezzo decresce quando ci si addentra nella periferia. Allo stesso tempo, sempre secondo M. Allione, lo studio dell'economista permette di arrivare ad una spiegazione di alcune dinamiche urbane ed egli mette in luce questo come uno dei maggiori risultati raggiunti da W. Alonso, capace di superare l'eccessiva semplificazione dell'analisi. In realtà questa semplificazione è necessaria per poter scomporre la realtà urbana in una serie di modelli e, grazie a questo processo, poter applicare al mercato fondiario urbano alcune analisi di tipo economico e così cercare di spiegarne i meccanismi. Il risultato –ed il tema centrale dello studio- è un'efficace rappresentazione del mercato dei terreni urbani e dell'utilizzazione del suolo, pur limitata dalla semplificazione necessaria per poterne schematizzare l'andamento (Allione, 1967). I modelli proposti dall'autore, mettono in evidenza due elementi di grande novità che il contributo di W. Alonso apporta allo studio del centro come elemento territoriale e come ambito urbano: il ruolo preminente (i) di questo spazio nella città e (ii) gli effetti sulla localizzazione delle attività e sulle strategie localizzative degli abitanti per effetto del mercato dei terreni urbani nel centro. Il centro studiato da W. Alonso è il *Central Business Distric* (CBD) delle città statunitensi, uno spazio privilegiato con un carattere specifico all'interno della città, in primo luogo dal punto di vista geometrico. Esso è infatti il punto più accessibile del sistema urbano. Le analisi dell'autore si riferivano ad una città ancora profondamente moderna, in cui era molto più netta la differenza fra città e spazio rurale. Su di esso egli costruì un'interpretazione di tipo economico: il centro come ambito in cui si minimizzano i costi di trasporto. D'altro canto non riesce a spiegarne definitivamente l'origine. In realtà egli afferma che il centro è il luogo più accessibile poichè si è affermato come punto di riferimento attorno al quale si è sviluppata la città e, per questo motivo, esso ora si trova in una posizione avvantaggiata. Rimane da capire, anche secondo M. Allione (1967), perchè all'inizio esso si sia imposto come punto privilegiato del territorio intorno al quale è iniziato tutto questo processo. L'idea di W. Alonso si rifà alla storia della città, sia in senso cronologico che economico, e ricorda che gli insediamenti umani si sono sviluppati intorno ai luoghi dello scambio localizzati in ambiti facilmente accessibili e difendibili (caratteri geometrici e specifici del luogo) attorno ai quali si sono addensate funzioni commerciali e di servizio (caratteri funzionali). L'autore tende a spiegare la nascita e lo sviluppo della struttura e della forma urbana che le dinamiche dei prezzi del terreno e del meccanismo della rendita in funzione di

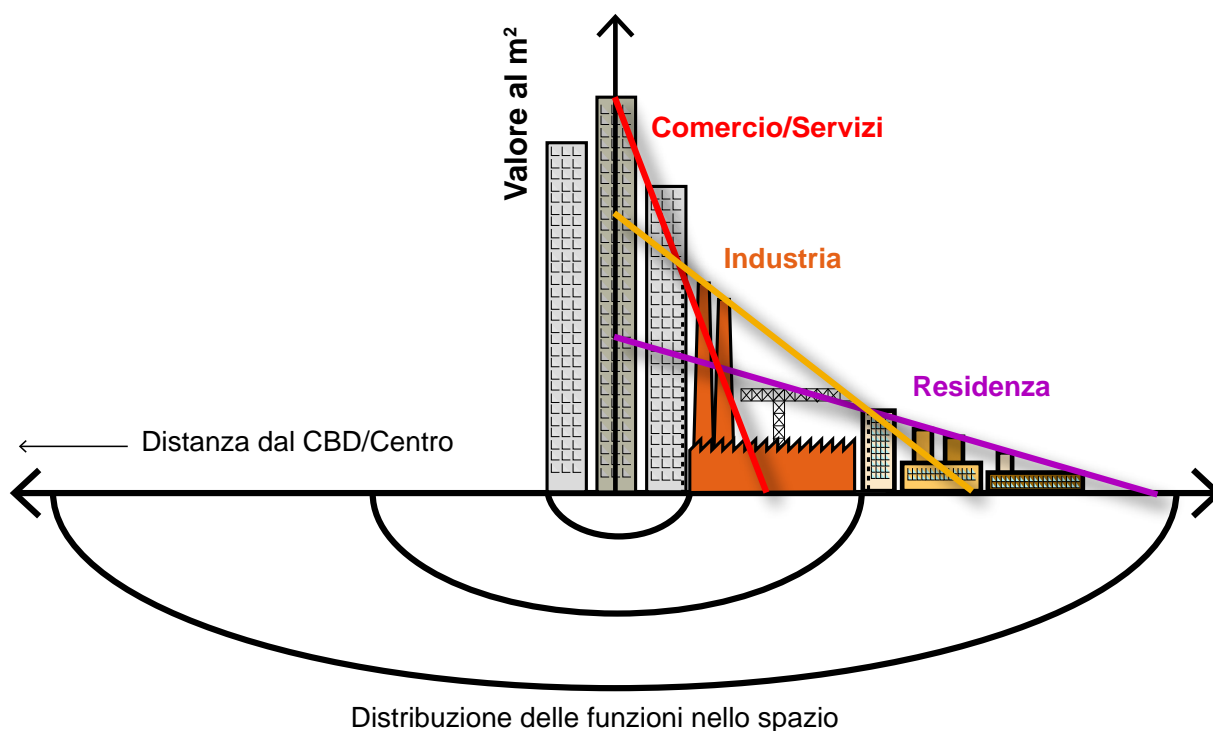


Fig. 3.13:

Il grafico di W. Alonso (1964)

Se consideriamo lo spazio urbano come omogeneo e isotropo, l'unica variabile che incide sul valore del suolo e la distanza. Seguendo questa ipotesi, il valore del suolo assumerebbe un andamento crescente dalla periferia verso il centro. In realtà, lo spazio urbano non si presenta mai come isotropo e le scelte localizzative rispondono di più a elementi. L'andamento dei valori del suolo è determinato, oltre che dalla distanza, anche in ragione dell'accessibilità e dal fatto che in general e i centri (storici) o i Central Business Districts rappresentano aree più appetibili per le attività di servizio e commerciali che necessitano di maggiore visibilità. L'offerta di spazi centrali, inoltre, è limitata e il prezzo elevato; allontanandosi dal centro il rapporto tra domanda e offerta tende ad essere meno squilibrato e i prezzi più contenuti" (Memoli &, Rossignolo, 2011; 118)

Fonte: Elaborazione dell'autore su base W. Alonso (1964)

questi caratteri. Inoltre –anche se altri autori spiegheranno in modo più approfondito e motivato questo aspetto– egli considera il centro anche come luogo della sovrapposizione degli interessi dei singoli con la volontà di rappresentazione, ed auto-rappresentazione del potere grazie al quale quest'ambito diviene importante (o privilegiato per usare un termine caro all'autore) anche dal punto di vista simbolico²⁷⁰.

In secondo luogo l'autore mette in luce gli effetti del ruolo territoriale di questo spazio privilegiato sulla localizzazione delle attività e lo fa attraverso un grafico discretamente conosciuto. In esso egli rappresentò la distribuzione delle funzioni urbane nello spazio attraverso un sistema in due variabili. L'idea non è del tutto nuova, infatti anche lo stesso W. Alonso –così come W. Christaller– riconosce una relazione diretta fra i suoi studi e quelli di J.H. Von Thünen e il suo modello di localizzazione degli usi agricoli del 1826. In esso il tedesco rappresentava la realtà urbana attraverso cerchi concentrici. Gli ambiti più vicini al centro avevano costi di produzione maggiori, legati al costo del terreno, ma costi di trasporto minori per via della prossimità al mercato. In questo modo egli riusciva a rappresentare la relazione che legava la distribuzione delle funzioni agricole, le differenze di rendita immobiliare e il meccanismo dei prezzi (Zarate Marín, 2003).

W. Alonso, con questo modello, riuscì a dimostrare la decrescita del valore del suolo in funzione della sua distanza dal centro. Come per J.H. Von Thünen anche per l'americano la relazione alla base del

270 Per approfondire questi aspetti si rimanda in particolare al cap. 6 dell'opera di W. Alonso in cui egli supera la dimensione matematico-diagrammatica e applica le sue riflessioni ad alcuni casi concreti.

meccanismo dei prezzi era legata ai costi di trasporto e alla rendita fondiaria (Von Thünen, 1863; Ratcliff, 1949). Una maggiore vicinanza al centro riduceva drasticamente i primi e innalzava i secondi. In un sistema concorrenziale, in cui lo spazio è isotropo ed omogeneo, la distribuzione dei diversi usi del suolo sarebbe ancora in forma di cerchi concentrici. Questo poichè il prezzo funge da discriminante e la localizzazione finale è una media fra le aspirazioni -la localizzazione più desiderabile- e la realtà del mercato -la localizzazione possibile- dei vari attori. Secondo Alonso a funzioni diverse corrispondono specifiche strategie localizzative basate sui costi e la capacità di affrontarli. Così le funzioni maggiormente redditizie quali il commercio ed il terziario direzionale, si collocano nel centro della città, lo spazio più accessibile e più caro, mentre l'industria e l'agricoltura che necessitano di grandi superfici, si trovano in periferia. A queste funzioni si affianca quella residenziale in funzione del potere d'acquisto dei futuri abitanti: le classi più abbienti trovavano collocazione nel centro e i poveri sempre più in periferia. Quando si passa dalla teoria alla realtà spaziale si nota come la forma del territorio, le preesistenze e la dotazione di infrastrutture turbino il modello concentrico ideale, influiscano sulla redditività dei suoli e, in ultima analisi, sulla loro appetibilità. La conseguenza di tutto ciò è la possibilità di articolare giudizi di valore, cioè quantificabile, basati sulla redditività di una porzione di spazio all'interno della città e quindi di poter individuare una "localizzazione ottimale". Quest'idea introduce il tema della concorrenza per accaparrarsi localizzazioni migliori, cioè più redditizie, e il fenomeno dell'incremento dei prezzi legato alla rendita di posizione²⁷¹.

La ricerca di W. Alonso ha il grande merito di riconoscere il valore dell'accessibilità²⁷² e dei caratteri infrastrutturali specifici di ogni ambito nelle strategie di localizzazione delle funzioni urbane. Questi caratteri influiscono sulla struttura dello spazio e fungono da base per la sua gerarchia. Pur con questo pregio il modello di Alonso non venne risparmiato dalle critiche poichè, secondo i più, non contemplava adeguatamente il ruolo delle variabili non economiche nelle diverse strategie localizzative. Per molti studiosi il problema della scelta

271 E.W. Soja ha scritto: "Ad una scala maggiore la logica del mercato del suolo urbano acquisì un ruolo più comprensivo ed ideologico nel creare modelli della forma urbana rispetto a quelli creati dalla geografia. Per questo ogni attività urbana, sia essa la ricerca di una casa o l'inizio di un'attività imprenditoriale, era considerata come l'espressione del possesso e della capacità di far derivare utili dal posizionamento all'interno dell'area urbana. Questi utili potevano essere misurati principalmente grazie al prezzo d'affitto che l'individuo (nel caso della residenza) o l'imprenditore (nel caso delle imprese) era disposto a pagare per poter usare un determinato luogo. Estrapolando il processo nel lungo periodo, si supponeva che le forze del mercato, legate alla concorrenza per il presidio del suolo urbano, avrebbero avuto il ruolo di distribuire le occupazioni nel territorio, secondo il principio qualità/prezzo (highest and best). Ciò significa che l'attività o la funzione in grado di derivare un utile maggiore dal luogo era disposta a pagare di più per presidiarlo. A partire da questa supposta tendenza dei luoghi ad essere occupati dalle funzioni più appropriate ad essi (l'autore sottolinea questo passaggio con una certa dose di ironia, nda.) si stabilì un possibile sistema insediativo ideale per le diverse destinazioni d'uso del suolo che massimizzavano le rendite urbane e, allo stesso tempo, distribuivano tutte le attività in un luogo appropriato ed economicamente razionale" (E.W. Soja, 2007; 145)

272 È importante sottolineare come sia nell'interpretazione di W. Alonso come in quella di W. Christaller, l'accessibilità sia qualcosa di più che uno dei fattori chiave della centralità: qualcosa che la genera e la amplifica.

di dove insediarsi non è legato solo a motivazioni di tipo economico ma, al contrario, può essere influenzato da fattori infrastrutturali ed umani, influenze ambientali e da elementi simbolico-percettivi che non possono essere quantificati. L'interpretazione sociologica di questo tipo di decisioni è innegabile, così come l'assenza di un atteggiamento univoco di fronte all'eterogeneità presente nelle città. Inoltre il centro consolidato delle città, presenta in molti casi un'inerzia, frutto del processo di accumulo e stratificazione prodottosi storicamente, che influenza in modo deciso le sue trasformazioni contemporanee e future. Il tentativo di Alonso di spiegare insieme struttura e forma urbana fallisce in parte perché non riesce a spiegare le turbative al mercato prodotte dall'insieme di questi fattori. Henri Lefebvre quando parlava del centro osservava che in esso compaiono la "simultaneità di tutti gli elementi dell'inventario urbano (oggetti, persone)" ed il centro è il luogo "dell'incontro di questi elementi e quindi disordine e massima informazione: complessità"²⁷³. Tutto ciò non può e non deve essere ridotto attraverso una modellizzazione semplicistica.

3.A.2. La visione ecologica della Scuola di Chicago: il ruolo del centro nella struttura urbana

Come detto nell'introduzione di questo paragrafo quando si parla di centro in urbanistica ci si riferisce ad un campo semantico complesso, frutto della sovrapposizione e dell'interazione di molti contributi e approcci che si fondano in diverse discipline. Attraverso un approccio ecologico i sociologi urbani appartenenti a quella che è stata chiamata la "Scuola di Chicago" cercarono di spiegare i processi competitivi di appropriazione dello spazio, con un'attenzione speciale per il centro. L'università di Chicago ha un ruolo importante nella storia delle scienze sociali, economiche e dell'urbanistica e molto del peso che essa ha assunto nel tempo è legato al suo dipartimento di sociologia. In realtà E.W. Soja (2007) ha riconosciuto un ruolo importante anche alla città stessa che, con la sua storia di rapida industrializzazione, la crescita dimensionale accelerata e la sua struttura chiaramente definita, ha permesso uno studio approfondito della realtà urbana da un punto di vista formale, sociale e culturale. Grazie ai numerosi studi prodotti si riuscì a introdurre nelle discipline spaziali alcune dimensioni d'analisi nuove e, di conseguenza, a superare l'approccio basato esclusivamente sulle dinamiche dell'accumulazione del capitale e della lotta di classe tipiche, iniziate da F. Engels (1845) datate e in molti casi poco efficaci per descrivere la realtà statunitense. Nella scuola di Chicago è avvenuto un vero e proprio cambiamento di punto di vista; nelle varie interpretazioni dello spazio urbano proposte dai differenti esponenti la città è letta come il prodotto di un processo sociale mediato ma in sostanza "naturale" in cui si succedono, senza soluzione di continuità,

273 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag. 54

invasioni, competizioni e mutazioni di un ambito spaziale concreto. Per questo motivo le dinamiche generate possono essere interpretate attraverso una lettura organica o fisico-sociale della città e del modo di vita urbano (Soja, 2007).

L'ECOLOGIA URBANA DELLA SCUOLA DI CHICAGO

Nel 1925 la University of Chicago press pubblicò il libro *"The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban"*. Nei dieci saggi contenuti, curati da R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie e L. Wirth, venivano riassunti i principi che guidavano la ricerca all'interno del Dipartimento di sociologia della stessa Università e furono alla base delle successive indagini sulla struttura urbana delle città americane²⁷⁴. La città era un mosaico di comunità animali e vegetali in continua lotta per l'approvvigionamento delle risorse. Proprio per questo, il gruppo che sente la forte influenza del pensiero di É. Durkheim e G. Rimmel, ha definito un suo campo di studio, che ha influenzato tutta la scuola di Chicago ed è stato definito quello dell'ecologia urbana.

Come hanno affermato R. Cattedra e F. Governa (2011), il termine "ecologia" deriva essenzialmente dall'intendere la città come un "ambiente" con caratteri ed identità precisi. Si tratta in realtà di un'astrazione, della sua adozione quasi metaforica rispetto al punto di vista delle scienze naturali, più legato all'epistemologia che all'analisi scientifica della relazione fra città e natura. Infatti i vari autori si occupano solo marginalmente della relazione che unisce ambiente urbano e spazio rurale e rinunciano molto presto alle analisi di tipo socio-biotico per concentrare l'attenzione sulle dinamiche in corso nello spazio costruito ed umanizzato. Essi analizzavano le forme di adattamento, sia sociale che culturale, messe in atto dagli individui e dalle comunità di diversa origine che giungevano a Chicago e per fare questo essi prendevano in considerazione la competizione fra i vari gruppi per l'occupazione dello spazio. Tutte le comunità erano coinvolte nella lotta per la risorsa che era considerata più importante: lo spazio. Essi descrivevano le strategie localizzative della comunità umana (Park, 1921) e delle varie funzioni urbane attraverso un parallelo con il funzionamento degli ecosistemi. Come in natura gli animali più forti si appropriano dei luoghi di caccia migliori, così succede per i gruppi sociali privilegiati e le funzioni più redditizie con la città. Tutto ciò avviene in particolar modo con il centro, sia esso il centro consolidato

274 Per approfondire il tema della Scuola di Chicago ed il suo contributo all'analisi urbana si consiglia la lettura dell'articolo di R.E. Park "The City: Suggestions for the Investigation of Behavior in the City Environment" in cui nel 1915 annunciava molti dei temi sviluppati in seguito da lui o da altri autori appartenenti al dipartimento di Sociologia e il testo fondamentale "The city" (Park & al., 1928) in cui sono contenuti i contributi dei maggiori leader intellettuali del gruppo. Insieme a questo si può consigliare l'approfondimento di alcuni testi critici che in momenti diversi hanno fornito una visione d'insieme dei risultati ottenuti: A.H. Hawley (1950), Kurtz L.R. (1984), M. Bulmer (1984), A. Mela (1996), A. Abbot (1999). In Italia i contributi più importanti alla disciplina dell'ecologia urbana, nella sua vertente più legata all'analisi socio-biotica, sono dovuti agli studi di P. Dagradi (1982) e P. Rognini che da solo (2006) o con altri (Rognini & Fuligini, 2005 e 2007) ha studiato recentemente il tema.

delle città storiche o il CBD della città americana. Essi rafforzavano il parallelo con gli animali poichè questi ultimi, così come le funzioni urbane, si insediano in realtà preesistenti, non create appositamente, ma che modificano attraverso le proprie azioni e le proprie decisioni, influenzandone la forma finale. Ciò che marca la differenza —e rende la visione della scuola di Chicago una “ecologia umana” (Tengström, 1985)- è il fatto che l'uomo non dipende solo dall'ambiente naturale, come gli animali, ma anche dalle sovrastrutture economiche e culturali che si è dato nel tempo. Il risultato di quest'analisi era la visione di una città con una struttura urbana segnata da conflitti, segregazioni e barriere fisiche e/o simboliche, che marcavano ulteriormente il processo di appropriazione/appartenenza degli abitanti e delle funzioni in determinate parti rispetto ad altre. Sulla scorta di questi principi i diversi esponenti della scuola cercarono di analizzare -fra il 1916 e il 1940- le realtà urbane e osservare lo strutturarsi di forme e strutture ricorrenti.

LA TEORIA CONCENTRICA DI E.W. BURGESS (1925)

Ernest W. Burgess²⁷⁵ per primo, nel 1925, riprese il lavoro di J.H. Von Thünen -lo stesso che ispirò W. Alonso- e costruì quella che viene chiamata la “teoria concentrica”. Al centro, come ambito privilegiato e pregiato, vi era il CBD in cui trovavano spazio gli uffici, le funzioni dell'intrattenimento, del terziario e il lavoro intellettuale. Attorno ad esso si sviluppavano una serie di cerchi concentrici in cui usi del suolo simili si disponevano ad egual distanza dalla zona centrale. A. Zárate (2003) ha descritto in modo preciso i signoli settori risultanti da questo processo.

- Il CBD o nucleo centrale (1 nella figura 3.14). Si tratta del centro finanziario, commerciale e sociale della città. Allo stesso tempo è lo spazio più accessibile poichè si trova nel punto dove convergono gli assi principali del traffico e le linee del trasporto pubblico.
- Zona industriale. Appartiene solo ad alcuni nuclei, dove si impianta un sistema produttivo capace di attrarre lavoratori e nuove imprese (indotto).
- La zona di transizione (2). Si tratta dello spazio più complesso della città. In essa si concentrano una serie di funzioni e destinazioni d'uso del suolo molto diverse: spazi commerciali, magazzini e laboratori produttivi ma anche aree residenziali, spesso degradate e aree vuote. Si tratta di un'area dove si

275 Una corretta e motivata analisi critica del lavoro di E.W. Burgess non può essere contenuta in questo spazio così che si consiglia la consultazione di alcuni testi importanti per avere un'idea più chiara dell'importanza del contributo dell'autore. In particolare di E.W. Burgess con R. Park (1921) e con D.J. Bogue (1964) riassumono i principi con cui l'autore ha affrontato lo studio e le conclusioni cui è arrivato lungo tutta la sua traiettoria. Alcune letture complementari possono essere A. Pizzorno (1967) e R. Rauty (1999).

concentrano gli ambiti più segregati, la popolazione marginale ed etnicamente connotata dell'intero tessuto urbano.

- Le aree residenziali della classe medio-bassa (3). Si tratta di un tessuto urbano consolidato, occupato per la maggior parte da edifici dove risiedono gli impiegati (terziario, servizi, commercio) delle imprese insediate nel nucleo centrale o nella zona di transizione (operai). Si tratta di una popolazione stabile, composta da famiglie tradizionali ed i cui componenti, in molti casi, sono immigrati di II, III o IV generazione, i cui antenati risiedevano nella zona di transizione.
- Le aree residenziali della classe medio-alta (4). In questo settore si localizza la maggior parte delle famiglie abbienti e borghesi della città (generalmente WASP). Si tratta di una distesa di residenze unifamiliari interrotte da grandi assi viari e centri commerciali (big box) localizzati in prossimità dei punti più accessibili. La qualità e la dimensione delle residenze è maggiore, così come lo sono i costi di spostamento verso il centro ed il prezzo delle case. Si tratta di un classico suburb di matrice anglosassone, socialmente e tipologicamente connotato.
- Zona suburbana (5), da non confondere con la precedente. Si tratta di un'area estesa, a partire dalla quale sono necessari 30-60 minuti di percorrenza in auto per raggiungere il centro. Si tratta di una zona solcata dai tragitti pendolari casa-lavoro, in cui si localizzano le città-dormitorio dove i lavoratori tornano solo la sera. Si tratta di un sistema eterogeneo di comunità diverse, differenziate dalle abitudini, dalle strategie localizzative e dal potere d'acquisto che, di fatto, determina la geografia dell'insediamento.
- Insieme alla zona di transizione, E.W. Burgess aggiunse nel 1930 un anello ancor più esterno a quelli descritti, nel quale si trovavano quelle funzioni produttive e le sedi di alcune società di servizi che, già allora, avevano iniziato ad abbandonare la città per spostarsi verso aree in cui il suolo era decisamente più a buon mercato e il livello di accessibilità maggiore. La dimensione di quest'area (non presente nell'immagine) era variabile e legata all'area di influenza (la portata di A. Losch e W. Christaller) della città.

E.W. Soja (2007) ha riconosciuto il merito al tentativo di E.W. Burgess di aver sistematizzato le osservazioni sulla struttura concentrica della città che, sin dagli albori del processo di inurbamento della popolazione mondiale, aveva influenzato in qualche modo lo sviluppo della città ma che mai era stato studiato e definito con un approccio scientifico. I settori concentrici erano il frutto di fenomeni di colonizzazione dello spazio agricolo periurbano da parte delle funzioni industriali e degli

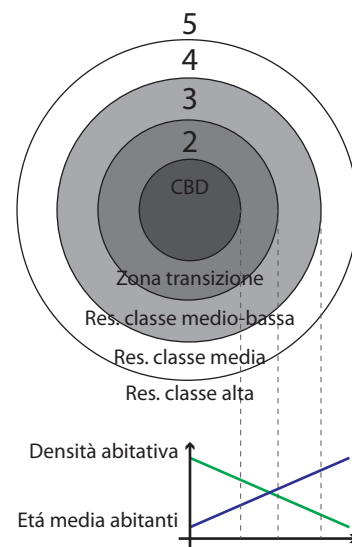


Fig. 3.14:

Modello concentrico della struttura urbana secondo E.W. Burgess (1925)

Le "aree naturali" che si formano nella città (i settori circolari) sono unità territoriali che devono le loro specifiche caratteristiche (fisiche, economiche e culturali) all'azione non pianificata di forze ecologiche e sociali formatesi nel crogiuolo ecologico della città (E.W. Soja, 2007; 130)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base Burgess E.W. (1925)

abitanti appartenenti ai ceti più bassi. L'aumento della popolazione e dimensione della città imponeva l'invasione di queste aree per l'insediamento di nuovi abitanti, e il contemporaneo movimento delle funzioni esistenti e delle classi più povere verso l'esterno. In questo modo si consolidava una corona circolare e si gettavano le basi per la creazione di un'altra più esterna. Egli usa l'espressione "invasione" per sottolineare la presenza di un conflitto, con l'evidente sconfitta dei ceti più deboli, per la conquista dello spazio, in cui le classi abbienti si accaparrano le localizzazioni migliori all'interno della città. Nelle osservazioni di E. Burgess si nota che il prestigio della residenza, e di conseguenza il suo prezzo, è influenzato direttamente dalla distanza dal centro e si possono osservare dinamiche centrifughe e centripete in funzione di questi valori. In questo contesto:

"Per la prima volta la maggioranza della popolazione urbana doveva compiere un viaggio dal luogo in cui risiedeva a quello in cui lavorava, localizzato dentro la città. Tutto questo ha generato degli importanti interrogativi per la pianificazione urbana e ha permesso di compiere studi nuovi sulle divisioni sociali e spaziali fra le classi"²⁷⁶.

Si tratta di una dinamica che ha portato alla formazione di uno spazio periferico che si materializza e si caratterizza in funzione del centro, della sua distanza e della sua identità come qualcosa di diverso da esso: la periferia. Nelle analisi relative al modello di E.W. Burgess, in realtà si caratterizzava in modo negativo, come spazio segregato e destinato alle persone di ceto medio-basso mentre chi poteva, si localizzava nello spazio destinato alla emergente classe media: il suburb. Nel modello proposto, le scelte localizzative delle diverse classi dipendevano esclusivamente dalla capacità delle funzioni e degli abitanti di far fronte alle richieste del mercato immobiliare per i suoli, il cui costo era direttamente proporzionale alla vicinanza al centro. Questo modello venne aspramente criticato da M. Castells (1974) poichè, secondo il catalano, in esso si assumeva l'immagine della città come risultato senza tener conto né dei processi di costruzione occorsi, né del tempo. La struttura della città è sempre il risultato della sovrapposizione di trasformazioni dovute sia al contesto specifico, sia a forze e processi diversi e distribuiti nel tempo. Il modello di E. Burgess legge il tutto in modo sincronico ed assume un'immagine statica senza contestualizzarla né dar conto delle dinamiche intercorse. Allo stesso tempo la teoria concentrica è la rappresentazione di una città frutto del modello ultra-liberistico dell'economia, in cui si considerano solo i processi del mercato senza che essi abbiano subito l'influenza della morfologia del luogo e della storia. In molti casi la generalizzazione non teneva conto delle preesistenze quali: fabbriche dismesse, enclaves residenziali e razzialmente connotate, che perturbavano la struttura concentrica impedendo la sua completa definizione. Inoltre molti autori

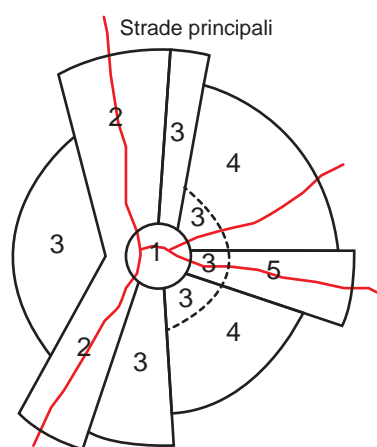
276 Soja E. W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 130

sottolineano la mancanza di universalità di tale modello, sia a livello geografico, come ad esempio la struttura delle città europee e quella delle città latino-americane che a livello storico come la città antica e medioevale che non corrisponde al modello concentrico (Schnore, 1965).

LA TEORIA SETTORIALE DI H. HOYT (1939)

Nel 1939 l'economista H. Hoyt²⁷⁷ pubblicò i risultati di uno studio commissionatogli dalla Federal Housing Administration (FHA) per studiare i caratteri tipici delle città americane e dei loro nuovi quartieri. Questo modello prende il nome di "teoria settoriale" e pur essendo in debito con i predecessori rappresenta una decisa contrapposizione al modello di E.W. Burgess, che rifiuta in modo deciso. In particolar modo Hoyt sosteneva che la struttura della città non si sviluppasse per cerchi concentrici ma per settori. Ogni settore era caratterizzato da diverse attività economiche e da un diverso grado di accessibilità. La città, vista nel suo insieme, è una struttura radiale in cui i vari settori, seguendo gli assi delle infrastrutture, crescono dal centro –occupato dal CBD, in cui come per Burgess si concentra il lavoro, il terziario, gli spazi dello scambio ecc.- verso l'esterno (Wilson, 2000).

I settori si differenziano sia per le attività economiche che ospitano, sia per fasce di reddito dei loro abitanti e per H. Hoyt erano le strategie localizzative degli abitanti di più alto livello sociale a generare la forma della città e a decretare la disposizione dei suoi settori. Queste strategie erano influenzate da una serie di fattori. I più importanti sono la qualità ambientale e l'accessibilità. Egli aveva osservato, attraverso lo studio di una serie di città degli Stati Uniti, che le aree residenziali di maggior pregio erano spesso collocate nei pressi degli spazi commerciali (soprattutto i mall) ed delle aree terziarie più importanti o sugli assi della viabilità che collegavano questi spazi, sviluppandosi verso l'esterno per permettere la costruzione di residenze di maggior pregio, con superfici più grandi e dotate di ampie superfici verdi. Queste aree erano collocate dai developers lontane dalle industrie, che costituivano un settore a sè, e gli spazi intermedi venivano occupati dalle residenze degli abitanti con fasce di reddito medio e basso. I settori sono separati fra loro dalle infrastrutture, che ne garantiscono l'accessibilità, anche se con gradi diversi. Inoltre egli indica la dimensione simbolica come uno degli aspetti fondamentali che influenza le varie strategie di localizzazione. Egli sottolinea come siano la presenza di specifici caratteri in grado di accrescere il senso di appartenenza, orgoglio e identificazione delle aree residenziali ad attrarre gli abitanti. Ad esempio uno dei caratteri di maggior pregio per le aree residenziali era la presenza di leader politici



1. CBD
2. Industria
3. Residenza classe medio-bassa
4. Residenza classe media
5. Residenza classe alta

Fig. 3.15:

Modello settoriale della struttura urbana secondo H. Hoyt (1939)

Nel modello di H. Hoyt (1939) lo spazio urbano è suddiviso in settori che si aprono dal centro verso l'esterno e si sviluppano grazie a operazioni immobiliari che riguarda il mercato del suolo e della residenza che tendono ad occupare gli spazi favoriti dalle infrastrutture. Il risultato è la creazione di un'area continua ed omogenea dove si insedia la classe medio-alta e che attraversa i settori concentrici (ereditati dal modello di E.W. Burgess), dal centro alla periferia in entrambe le direzioni. Attorno ad essa si dispongono gerarchicamente le altre classi -meno abbienti- e le attività economiche (E.W. Soja, 2007).

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base H. Hoyt (1939)

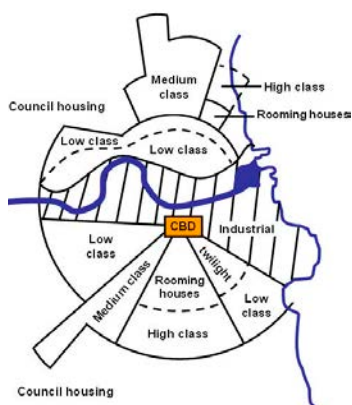
²⁷⁷ Il contributo dell'opera di H. Hoyt è molto più esteso ed articolato che la teoria settoriale che in questa ricerca viene analizzata. Per questa ragione si consiglia la lettura del testo dell'autore del 1970 e dell'articolo di R. Beauregard (2007). Sul contributo di B.T. Robson allo studio di questo modello –di cui si parlerà alla fine del paragrafo si invita alla consultazione del testo *Urban Analysis. A study of city structure* del 1969.

Fig. 3.16:

B.T. Robson e il modello di Sunderland (1975)

La struttura della città è interessante: da un lato essa è organizzata in una struttura concentrica mentre, dall'altro è il risultato della giustapposizione di settori diversi ... vi sono molte similitudini fra i modelli di autori diversi che ho studiato prima di formulare questo studio (Burgess, Sawh, Jones, Davie; nda.) ed ognuno di essi offre la propria spiegazione delle ragioni per cui i settori si dispongono in questo modo. In realtà essa deriva dal fatto che la struttura della città dipende dal fiume e le attività si dispongono in questo modo per sfruttare ognuna un carattere ben distinto e specifico

Fonte: Robson B.T. (1969) *Urban Analysis. A study of city structure.* Cambridge, Cambridge University Press pag. 126



e membri distinti della comunità fra gli abitanti. In questo modo queste aree attiravano gli esponenti delle classi più abbienti e, in qualche modo, escludevano le classi medie.

Il merito di H. Hoyt e della sua teoria è quello di introdurre due aspetti del problema che da allora diverranno elementi cardine ogni qualvolta si parla del centro. Da un lato egli rifiuta la teoria della disposizione concentrica della residenza, ed introduce nella sua analisi l'idea che le classi abbienti non rimangono per forza confinate nel centro ma si spostano muovendosi verso il suburb. Dall'altro l'autore introduce il tema della periferia come elemento di analisi da tenere in considerazione quando si analizza il centro. In realtà la periferia come tema era già emerso in E.W. Burgess, ma l'autore ha l'intuizione di disaggregarla, leggerne profili e sfaccettature diverse, al contrario del predecessore che aveva una visione più schematica ed "ideale". Ciò nonostante per H. Hoyt la periferia era un'area sfavorita, distante dal centro sia in termini spaziali che di tempo impiegato per raggiungerlo. In questo senso nella sua analisi è fondamentale il ruolo delle infrastrutture che permettono il movimento relativo all'interno della città e connettono i vari settori secondo una gerarchia riconoscibile.

Anche in questo caso le critiche mosse furono legate alla non universalità del diagramma, troppo legato alle dinamiche immobiliari ed ai modelli residenziali di tipo anglosassone (il movimento verso il suburb della classe media) e alla assenza di riferimenti ai fattori sociali, etnici e culturali che influivano nella forma e nella struttura della città.

Nel 1963-1975 B.T. Robson dimostrò che si poteva applicare il modello di E.W. Burgess e H. Hoyt alla città di Sunderland (UK), anche se era necessario introdurre delle modifiche che tenessero conto della presenza del fiume, il Wear, e della presenza di un numero maggiore di industrie e minore di abitazioni per le classi abbienti rispetto alla proposta originale. Questo tentativo servì a dimostrare che il modello proposto era troppo semplicistico e slegato dalle condizioni specifiche dei vari contesti (Carr, 1987).

LA TEORIA DEI NUCLEI MULTIPLI

Nel 1945 C.D. Harris e E.L. Ullman²⁷⁸ fornirono un'ulteriore lettura dei temi precedenti, ancora una volta mutuata dall'osservazione empirica di una serie di città americane, con la pubblicazione del loro saggio "The nature of the city". Essi, al contrario di E.W. Burgess e H. Hoyt, osservarono come le città spesso non si sviluppassero attorno ad un unico centro e costruirono un nuovo modello basato sulla "teoria dei nuclei multipli". Nella loro visione usi del suolo diversi si dispongono intorno a nuclei di funzioni specializzate separati fra loro, che nascono

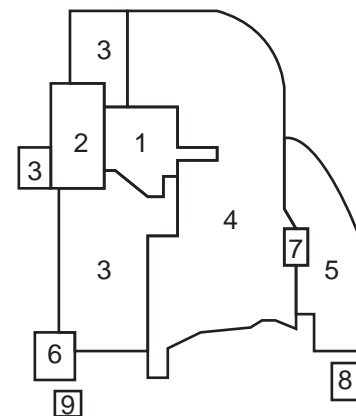
278 Harris C.D., Ullman E. (1945) *The Nature of Cities* in *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, n. 242, pag. 7-17.

con l'interazione di diversi fattori. Si rompe con gli studi dei due americani l'idea della struttura monocentrica della città. In realtà si riconosce nella struttura urbana uno sviluppo più complesso nel quale nuclei diversi possono ordinare lo spazio, ne hanno la forza e la capacità.

Nelle loro osservazioni C.D. Harris e E.L. Ullman hanno individuato quattro fattori, ricorrenti e decisivi, per determinare la struttura della città:

- Ogni funzione richiede un grado e un tipo di accessibilità diverso: il commercio, il terziario e le sedi corporative hanno bisogno di alta accessibilità mentre le fabbriche richiedono una connessione diretta con infrastrutture come autostrade, porti, ecc.
- Attività simili tendono ad aggrupparsi per favorire interazioni e relazioni di complementarità (economie di scala e d'agglomerazione), allo stesso tempo alcune attività tendono ad attrarne altre, di tipologia differente, con cui creano interazioni (per esempio commercio ed intrattenimento, industria e servizi specializzati, ecc.)
- Attività incompatibili per esigenze o esternalità, come le industrie pesanti e la residenza di lusso, tendono ad essere separate fra loro. Allo stesso tempo persone appartenenti a classi diverse tendono a vivere in ambiti diversi dentro della stessa città.
- Il costo del suolo è l'elemento che discrimina e determina le scelte localizzative delle varie funzioni.

Secondo i due geografi alla definizione della struttura della città, alla sua estensione, forma, e numero dei nuclei, contribuivano anche la topografia del luogo e la morfologia della città stessa. Da esse dipendevano la forma e la dotazione delle infrastrutture. Inoltre esse favorivano –o impedivano- l'espansione della città e la moltiplicazione dei suoi nuclei. Un altro fattore importante nella loro lettura era la presenza di elementi attrattori e dinamizzatori, come centri commerciali di grandi dimensioni, gli aeroporti, ecc. La città, in questa visione, è un sistema in cui le parti possono esistere come elementi indipendenti ma che trovano coerenza solo attraverso l'interazione con le altre. Un'altra prova di questo aspetto è che la loro dimensione non è estensibile all'infinito; come un organismo cellulare, ogniqualvolta si raggiunge una certa massa critica si forma un nuovo nucleo, separato ma collegato con gli altri e la città tende a svilupparsi intorno a questo nuovo focus. Soprattutto questo aspetto è stato rimarcato nelle successive elaborazioni di quest'idea e fino agli anni '80 del secolo scorso alcuni ricercatori (ad esempio G. Kearsley nel 1983) hanno cercato di costruire modelli di struttura urbana su queste basi. Questa spiegazione si fa più debole fino a quando non si deve tenere in considerazione aree che sono prossime ma che non interagiscono tra loro, come ad esempio le "by-passed areas", spazi



1. CBD
2. Industria leggera
3. Residenza classe medio-bassa
4. Residenza classe media
5. Residenza classe alta
6. Industria pesante
7. Business District esterno
8. Suburb residenziale
9. Poligoni industriali

Fig. 3.17:

Modello dei Nuclei Multipli di C.D. Harris e E.L. Ullman (1945)

Lo schema di C.D. Harris e E.L. Ullman è il primo a rappresentare la frammentazione delle aree urbane, la specializzazione funzionale di parti di città e l'emergere dei processi della suburbanizzazione (Cattedra & Governo, 2007; 66).

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base C.D. Harris e E.L. Ullman (1945)

Fig. 3.18:

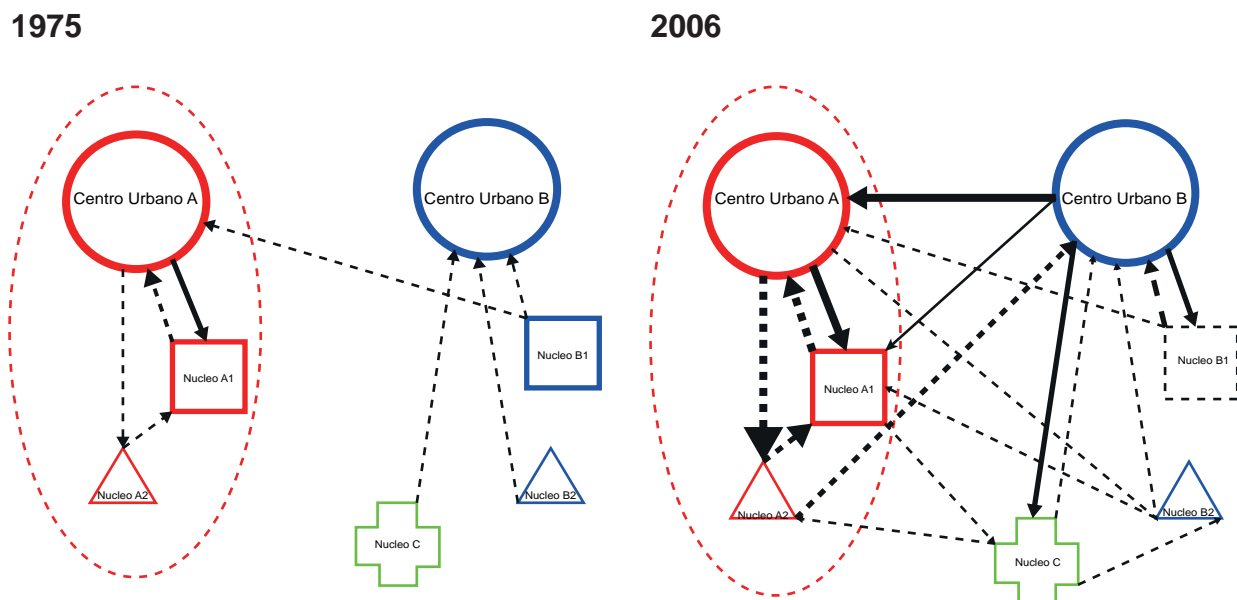
Modellizzazione dei flussi di traffico fra i nuclei nella regione della Gironda (F) nel 1975 e nel 2006

Le aree metropolitane non presentano una distribuzione spaziale omogenea dei posti di lavoro o della popolazione. Il centro (o CBD), per sua natura, il luogo dove i valori (sia relativi che assoluti) di questi indicatori superano la media. Questo fenomeno deriva dagli effetti dell'agglomerazione e della concentrazione delle attività economiche. Si deve rilevare che negli ultimi venti anni il centro storico della città ha perso la sua influenza e sono sorti numerosi centri secondari dentro queste aree metropolitane. La ricerca sulla regione della Gironda (F) vuole essere uno strumento per rilevare e quantificare –a livello sovralocale– la “centralità” all'interno di una data area. L'osservazione dei cambiamenti delle strutture urbane e le mobilità all'interno della contea Gironda fra il 1975 e il 2006 mostra che in essa si è dato luogo a una nuova modalità di organizzazione. (Schnée, 2013; 622).

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base D. Schnée (2013)

attraversati dalle infrastrutture che però non interagiscono con esse e per questo risultano drammaticamente isolate, estranee ai flussi che, di contro, transitano attraverso di esse. Per questo si creano alcuni ambiti che sono allo stesso tempo suburbani (perché posti lontani dai nuclei consolidati) e inaccessibili (perché pur attraversati dalle infrastrutture, il loro livello di accessibilità è estremamente basso). Questa condizione non trova riscontro nel modello proposto e, pur esistendo, non è stata riconosciuta -e spiegata- per molto tempo.

Alcuni anni dopo la pubblicazione dello studio di C.D. Harris e E.L. Ullman, E. Shevsky e M. Williams (1949) si impegnarono in quella che è stata definita la “analisi delle aree sociali” della città. Il ruolo degli studi di C.D. Harris e E.L. Ullman, così come quelli di E. Shevsky e M. Williams, è stato quello di dare un nuovo impulso alle ricerche della scuola di Chicago nella quale la geografia ha assunto un ruolo preminente e, di conseguenza, un'importanza crescente anche nella disciplina urbanistica che ancor'oggi viene utilizzata.



IL CONTRIBUTO DELLA SCUOLA DI CHICAGO

I modelli proposti dagli autori appartenenti alla Scuola di Chicago si basano, secondo E.W. Soja su due assiomi ben precisi.

- Esiste nella struttura urbana un ambito, e successivamente una serie di ambiti, con un ruolo preminente. In questo tipo di spazi si amalgamano funzioni pubbliche e private, si concentrano i posti di lavoro, sia qualificati che nei servizi al pubblico, sono insediati i luoghi di rappresentanza e di rappresentazione del potere. Si tratta dei luoghi dove i valori immobiliari sono più elevati e per questo si assiste a dinamiche per cui la popolazione originale viene espulsa e tende ad aumentare la concentrazione di imprese e società terziarie.
- Attorno a questo ambito preminente si distribuiscono gli spazi residenziali. In realtà si tratta di settori (o social areas) omogenei per tipologia e popolazione. Entrambi questi aspetti sono legati alla doppia variabile: costo del suolo, costo dello viaggio casa-lavoro. L'interazione fra questi due aspetti costituisce la discriminante che distribuisce la popolazione per gruppi omogenei che accedono a settori determinati del mercato della residenza (res. Unifamiliari di qualità, residenza collettiva di proprietà, residenza sociale, residenza informale, ecc.). Allo stesso tempo esiste una doppia competizione per il controllo dello spazio. La prima è fra le attività di residenza, terziario, aree produttive, che cercano di insediarsi negli ambiti favoriti da un basso costo del terreno o meglio, dal costo che essi si possono permettere, e che limiti gli esborsi legati al trasporto. La seconda è legata alle strategie localizzative dei vari gruppi sociali che entrano in conflitto per il controllo del territorio, come fossero gruppi ecologici in natura.

Grazie alla coesistenza di questi due assiomi gli autori si avventurarono nella descrizione della struttura urbana, della sua composizione e struttura sociale –entrambe complesse-, delle abitudini di vita e di quella che H. Lefebvre avrebbe definito la “*everyday life*”. È difficile riassumere in questo spazio il complesso –e a volte contraddittorio- contributo che la Scuola di Chicago ha dato alla disciplina urbanistica in generale e agli studi sul centro nello specifico. Diversi autori le hanno riconosciuto il merito di superare l'approccio empirico tipico delle discipline spaziali e di cercare di costruire un discorso scientifico sulla città, fondato su di una base teorica solida, un tenace studio della realtà filtrato attraverso un metodo strutturato. Allo stesso tempo diversi autori hanno rivolto alla scuola di Chicago pesanti critiche, sia dal punto di vista metodologico che per le conclusioni. Per esempio molti autori, fra questi E.W. Soja (2007), per quanto riguarda l'approccio, hanno messo in luce lo scarso peso che gli studiosi nelle loro analisi, hanno attribuito all'industria ed ai processi produttivi nello sviluppo della città. I settori industriali delle città erano descritti in modo approssimativo e senza

nessun focus sulla diversità fra i tipi di produzione, gli impatti urbanistici, economici e sociali delle diverse realtà produttive. Dal punto di vista dei contenuti va ricordato che spesso si critica l'approccio degli autori citati definendolo "ecologismo semplificatore". Quest'espressione serve a mettere in luce la rinuncia all'interpretazione delle dimensioni sociali, economiche e culturali di molti degli autori appartenenti alla scuola, che sintetizzano queste realtà attraverso il determinismo legato ai processi di tipo ecologico, come se la localizzazione di gruppi sociali nella città fosse un semplice fatto naturale ed incontrovertibile.

"Svuotata della sua spazialità dinamica, la città iniziò ad essere considerata come un semplice scenario, quasi frutto del caso, dove si svolgevano potenti processi sociali, psicologici, culturali ed economici che casualmente avevano luogo nello spazio urbano, senza che peraltro da esso fossero caratterizzati in alcun modo. La mancata teorizzazione e problematizzazione dello spazio urbano da parte di una disciplina riscopertasi empirica, spostò poco a poco l'attenzione dalla città ad altri temi"²⁷⁹.

Così non è stato possibile arrivare a un risultato concreto: lo sforzo teorico e di modellizzazione della Scuola di Chicago si è fermato alla forma fisica della città tradizionale, forse per paura del confronto, e per questo non ha considerato l'urbano come realtà "alternative", come un altro habitat in cui si è sviluppata un'altra ecologia possibile.

3.A.3. La prospettiva sociale sulla costruzione del centro come opera collettiva

Il centro di una città non è solo l'ambito con i valori immobiliari maggiori e dove si trovano le funzioni più rappresentative e gli spazi più frequentati, oltre alla sua dimensione geometrica e funzionale esso è anche uno degli ambiti più importanti della città da un punto di vista simbolico. Come affermava Lefebvre: "Senza centralità non potrebbero esistere i luoghi delle scelte democratiche, delle feste, del sapere, della sua trasmissione orale e scritta, i luoghi dell'invenzione e della creazione"²⁸⁰. Si tratta di qualcosa che va oltre la concezione del centro come "spazio del potere". Per questo motivo il centro è stato oggetto di numerosi studi legati alle scienze sociali ed il concetto di centro in urbanistica risulta ampiamente influenzato da queste ultime.

L'ANALISI DELL'AREA SOCIALE DEL CENTRO

Alcuni fra gli studi più importanti, come per esempio quelli portati avanti da E. Shevky con M. Williams nel 1949 e con W. Bell nel 1955 possono essere considerati vere e proprie reazioni alla visione proposta dalla scuola di Chicago, accusata di positivismo e meccanicismo (Zarate,

279 Soja E. W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 141

280 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag. 103

2003). Al contrario gli studi legati all'area sociale non pretendono di svolgere il compito impossibile di ridurre la complessità e la diversità della città ad un modello univoco (Rodriguez & Somoza, 2004) ma al contrario, cercano un approccio ancora figlio della teoria del conflitto, ma basato sulla differenze presenti nel sistema e sulla lettura delle loro interazioni. Lo spazio fisico, secondo queste letture, è il risultato dell'interazione fra diversi assi, rappresentati dalla posizione sociale (status economico), dalla posizione nello spazio urbano (status sociale) e dalla possibilità di muoversi attraverso il sistema o dalla propria posizione relativa (misura del livello di segregazione) (Shevik & Bell, 1955). Questi tre assi, secondo E. Shevik, influiscono in modo diretto sulle scelte localizzative degli abitanti.

E. Shevik e M. Williams chiamavano area sociale ogni parte della città che fosse abitata da un gruppo di persone simili, che aspirava e basava le proprie scelte localizzative su un sistema di valori condivisi. Gli autori si proponevano di poter classificare la popolazione di una città attraverso la combinazione di una serie di parametri. Tutto ciò ha dato origine ad alcune interessanti rappresentazioni della città che possono essere messe in relazione con gli studi precedenti. Da queste metodologie proposte si è poi sviluppata l'analisi geografica fattoriale che, ancor oggi grazie allo sviluppo delle tecnologie GIS, riscuote un importante successo nell'ambito delle discipline spaziali. Alcuni anni dopo, precisamente nel 1955, E. Shevsky e W. Bell proposero uno schema che permetteva di classificare la popolazione dell'area urbana di Los Angeles grazie al suo potere d'acquisto. L'analisi di tre fattori chiave come lo status sociale, la natura dell'urbanizzazione ed il grado di segregazione del tessuto nel quale viveva la popolazione permette una classificazione per aree sociali (Timms, 1971). Questo studio si basa su alcune delle idee di E. Shevsky e M. Williams e le applica in un'area concreta. Si ritiene interessante citarlo in questa sede non tanto per il suo contributo allo studio della realtà del centro o, della realtà policentrica, ma perchè evidenzia il successo ed il successo delle metodologie e degli studi proposti dalla Scuola di Chicago nel contesto culturale americano²⁸¹ con la creazione di quella che è stata definita l'ecologia fattoriale²⁸².

L'ANALISI FISICO-SOCIALE DI R.A. MURDIE (1971)

Nel 1971 anche R.A. Murdie riconosceva che le città hanno una complessa morfologia che combina insieme spazi fisici e sociali.

281 Sui contributi citati e su altri che trattano i medesimi temi Shevsky E., Williams M. (1949), Shevsky E., Bell W. (1955), McElrath D.C. (1965), Bell W. (1965), McElrath D.C. (1968). Fra i lavori critici sul tema non si possono tralasciare il compendio di G.D. Mitchell (1968), quello di D. Timms (1971), l'opera di A.S. Berger (1978) e quella di C.S. Yadav (1987)

282 L'ecologia fattoriale può essere definita come una prospettiva d'analisi della differenziazione urbana più che un modello della sua struttura. Essa è basata sull'analisi fattoriale nelle sue tre vertenti (analisi dei componenti principali, analisi dei fattori principali ed analisi delle corrispondenze), secondo l'esempio degli studi ecologici (Zaràte, 2003; 166).

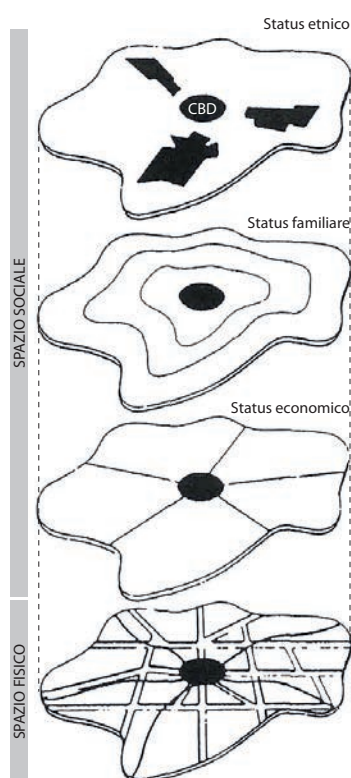


Fig. 3.19:

Modello della struttura residenziale della città di R.A. Murdie (1969)

L'analisi di R.A. Murdie si basa sullo studio di tre fattori di distribuzione spaziale (etnia, tipologia delle famiglie, potere d'acquisto) che influenzano direttamente la forma fisica della città.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base R.A. Murdie (1969)

C'è un aspetto della ricerca di R.A. Murdie che rappresenta pienamente il contributo degli studiosi delle scienze sociali al concetto del centro in urbanistica. Da un lato si può notare che la realtà fisica dello spazio urbano e la distribuzione delle infrastrutture influenzano le scelte localizzative da parte dei vari gruppi sociali (Reed, 2002). Alcune delle intuizioni della scuola di Chicago vengono integrate nel modello proposto da R.A. Murdie, così che ritorna la rappresentazione per cerchi concentrici che sembra incarnare al meglio il processo localizzativo legato alle dinamiche di comunità. D'altro canto, anche in questo tipo di rappresentazione il centro rappresenta sempre il punto cardine della questione urbana, attorno a cui ruotano tutte le altre parti della città e rispetto al quale si localizzano gli abitanti. Anche negli schemi prodotti dai sociologi urbani e dai rappresentanti dell'ecologia fattoriale, il centro rimane sempre il luogo in più accessibile, perché qui si incontrano le infrastrutture, e il luogo dove trovano posto il lavoro e le funzioni attrattive.

Dall'insieme di questi studi emerge l'esigenza, per capire meglio la struttura urbana, di valutare lo spazio anche in termini sociali poiché solo così si può intuire il processo di costruzione collettiva di un luogo. Il centro in particolare è un ambito in cui si trovano sovrapposte, da un lato la dimensione materiale dello spazio, con i luoghi dell'aggregazione, i monumenti, i punti notevoli, cui la società attribuisce valori di identificazione e rappresentazione, e dall'altro la dimensione immateriale, quella legata agli usi, alle pratiche quotidiane. I contributi in questo senso sono stati diversi e importanti da Cox, che nel 1973 studiò le esternalità spaziali dei comportamenti di tipo collettivo a D. Harvey che attraverso una visione marxista cercava di spiegare la città come prodotto e produttore dell'accumulo del capitale (Harvey, 1973).

IL CENTRO COME CREAZIONE SOCIALE, ALCUNE APPROSSIMAZIONI

Secondo L. Bellicini e R. Ingersoll (2001) la città che studiavano i teorici della localizzazione con il loro approccio economico era un ambito in cui l'attenzione degli abitanti era rivolta al centro poiché da esso dipendeva la circolazione del denaro e le possibilità di guadagno immobiliare ma, nel contempo il centro stesso ha altre dimensioni: il centro costituisce "generalmente anche oggi il luogo più rappresentativo della città, per l'integrazione e la qualità delle funzioni, la qualità storico-architettonica del tessuto edilizio, il valore economico..."²⁸³. Ancora una volta ciò che si sta cercando di mettere in luce in questa fase è la realtà del centro come spazio costruito socialmente: esso è un ambito in cui coincidono interessi pubblici e privati ma anche lo spazio che simbolicamente rappresenta potere e prevalenza sul resto del tessuto urbano. Allo stesso tempo il centro è il luogo dove si svolgono la vita quotidiana delle persone e gli eventi eccezionali, gli avvenimenti che segnano la vita di

283 Bellicini L., Ingersoll R. (2001) Periferia italiana. Roma, Meltemi pag. 33

un territorio e di una comunità, quella stessa comunità che nel centro si riconosce e lo sente come spazio pertinente, un "luogo proprio". Per questa ragione sembra utile sottolineare l'utilità dell'approccio sociale allo studio del centro. Z. Queirós (2012) riconosce il contributo dato al dibattito sul centro da Sege Moscovici, lo psicologo franco-rumeno che ha proposto una nuova lettura del centro come spazio della creazione dell'immagine della città.

Con la sua *Teoria delle rappresentazioni sociali* egli supera l'idea che la coscienza collettiva (Moscovici, 1986) sia una realtà oggettiva determinata meccanicamente –come affermava É. Durkheim, per esempio-. S. Moscovici afferma che la coscienza collettiva è frutto di processi cognitivi, psicologici e sociali, relazionati col quotidiano. La vita di tutti i giorni dell'individuo appartenente a una comunità, dà luogo ad un processo di costruzione sociale di immagini condivise. Parlando della città l'immagine del centro ne rappresenta l'essenza stessa, per via del suo ruolo preminente sia a livello spaziale che simbolico. Nel centro si concentrano le pratiche sociali e quelle collettive; esso è lo spazio in cui la città si rappresenta e in cui le varie componenti danno luogo a relazioni e interdipendenze delle diverse componenti. Il centro è il supporto fisico e le varie componenti della società, i gruppi, vivono e si appropriano dello spazio in modo sempre diverso e specifico. Ogni gruppo usa e percorre il centro in modo caratteristico e, in definitiva, questo ambito viene marcato dalla sovrapposizione continua dei differenti modi d'uso. Con questo processo, secondo S. Moscovici, si formavano e si conformavano le categorie interpretative che delineano l'immagine della città²⁸⁴.

L'ultimo contributo che si vuole ricordare in questa sezione è quello legato alle indagini di B. Hillier²⁸⁵, alla sua idea della logica sociale dello spazio (Hillier & Hanson, 1984) e allo spazio che nella sua ricerca ha dato un ruolo sociale al centro. Nella visione dell'autore inglese il centro è il prodotto dell'azione di fattori spaziali che influenzano la logica sociale che concorre alla definizione dello spazio stesso. Questa definizione è la risultante di un doppio processo legato, da un lato alla configurazione

284 Nell'analisi di questi temi si corre il rischio di invadere campi particolarmente complessi d'analisi, come quello della psicologia sociale che presentano dimensioni e ricerche abbastanza lontani dagli interessi e dal bagaglio culturale della disciplina urbanistica in generale –e dell'autore di questa ricerca in particolare-. Per questa ragione non si vuole entrare in questa sede nel dibattito sulla coscienza collettiva o condivisa, pur preferendo la seconda, più vicina peraltro alle teorie di É. Durkheim, più vicina all'idea della dimensione simbolica dello spazio come rappresentazione di chi lo vive, etc. Per questo non si è approfondito questo argomento, ma si utilizza lo studio di S. Moscovici solo come strumento per spiegare il quadro teorico all'interno del quale si muove B. Hillier.

285 La bibliografia dell'autore è ampia e molto articolata; per un approccio ai temi trattati in questa ricerca si consiglia la lettura dei testi fondamentali: "The social logic of space" (Hillier & Hanson, 1984) in cui formula i principi teorici su cui si basa tutta la sua analisi e il più recente "Space is the machine" (Hillier, 1996). Insieme a questi due testi si fa riferimento per molte delle riflessioni presenti nel testo all'articolo "Centrality as a process" pubblicato dall'autore nel 1999. Una revisione di tutta la letteratura prodotta sul tema dell'analisi urbana –e del centro in particolare- grazie all'approccio dello space syntax sarebbe stato un lavoro impossibile per questa ricerca. Un contributo importante per capire l'evoluzione che la teoria ha subito negli anni è quello di M. Batty che, nel 2004 ha pubblicato un paper intitolato "A new theory of space syntax"; si rimanda ad esso, ed alla bibliografia in esso citata per capire la portata e l'interesse che l'opera di B. Hillier –più che il suo approccio metodologico- hanno avuto nell'approccio urbanistico al tema del centro.

dello spazio come ambito o rete di scala sovraordinata e dall'altro, all'adattamento locale a questa griglia. Uno spazio della rete è, per definizione, uno spazio dei flussi e del movimento e questo fattore influenza, nella concezione di B. Hillier, la morfologia del costruito e del territorio. In questo aspetto si nota come le idee dell'inglese possono essere messe in relazione con quelle di H. Lefebvre, quando afferma che lo spazio è un prodotto/produttore sociale. In questa prospettiva specifica ed innovativa di studio dello spazio egli fissa l'attenzione sul centro e sul suo ruolo nella città. Egli ha ribadito e giustificato con una base quantitativa alcuni dei temi già messi in luce da A. Rossi e Ph. Panerai con i loro studi morfologici.

“Una città di solito é definita da due elementi spaziali diversi: il sistema delle strade, che è il teatro della vita quotidiana, degli scambi e delle interazioni e lo spazio delle funzioni e degli edifici pubblici. Il primo elemento crea un sistema denso nel quale lo spazio pubblico è definito dagli edifici e dai loro accessi, il secondo è uno spazio diverso, diffuso ... La differenza fondamentale fra i due è legata alla logica sociale che li definisce”²⁸⁶.

B. Hillier si è occupato del tema durante il suo percorso di ricercatore ed ha dedicato al centro diversi capitoli delle sue pubblicazioni. Nel 1999 con la presentazione del paper “*centrality as a process*”, oltre a giustificare le proprie intuizioni attraverso gli strumenti dello *space syntax*, ha ribadito alcuni dei concetti fondamentali sui quali si basa la sua indagine. Le caratteristiche “formali” dello spazio e della struttura urbana assumono un trattamento originale: ciò che assume importanza è sempre più la rete, con la sua forma e le sue dinamiche di funzionamento. La morfologia é quindi quella della rete che si sovrappone al costruito e, in questo modo, rappresenta la base per lo studio degli ambienti urbani. Si può approfondire così anche il sistema che connette i vari ambiti dello spazio, e l'interazione dello spazio con le funzioni contenute. Tutto questo alla luce degli effetti sulla portata della rete.

L'idea del centro per B. Hillier è quindi strettamente relazionata con quella della convergenza della rete in alcuni punti che divengono nodi di primaria importanza. L'idea più interessante della sua produzione è che attraverso di esso si può oggettivare il processo di individuazione e di analisi, mentre la descrizione morfologica spesso deriva queste conclusioni da una intuizione formale, basata su semplici osservazioni empiriche sulla “costruzione storica della forma”.

Per l'autore il centro di un insediamento è quell'ambito dove si concentrano un insieme articolato di funzioni e attività che rendono lo spazio vario, diverso, plurale e –allo stesso tempo- gli danno un ruolo preminente rispetto al territorio (Hillier, 1999). Questo ruolo è legato alla capacità di attrarre funzioni ed utenti ed è comprensibile analizzando

²⁸⁶ Hillier B., Hanson J. (1984) *The social logic of space*. Cambridge, Cambridge University Press pag. 21

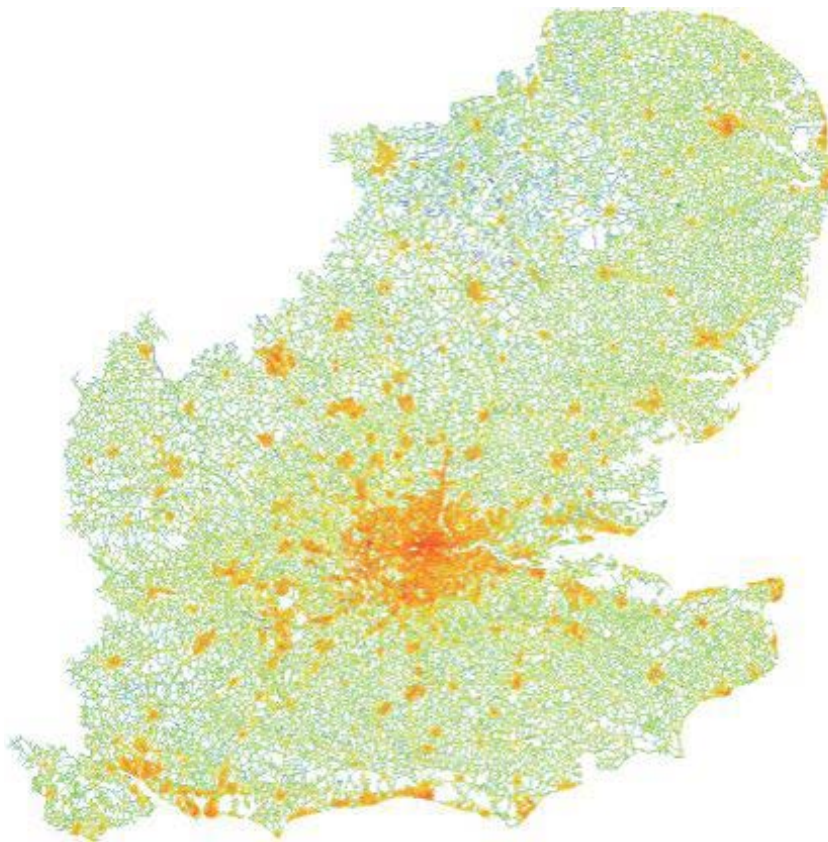


Fig. 3.20:

Modello della geografia delle centralità nel sud dell'Inghilterra ottenuto grazie allo space syntax (software i-VALUE)

I risultati forniti dal software di modellizzazione permettono di creare una cartografia della centralità, strumento utile per superare i limiti delle attuali scale di analisi e mettere alla prova le ipotesi progettuali (della mobilità, della localizzazione di funzioni diverse, ecc.) a scala territoriale.

Fonte: UK Space Syntax Limited (a cura di), (2013) General brochure. Londra, UK Space Syntax Limited pag. 33

la configurazione spaziale dei flussi nello spazio e la loro influenza sulle strategie di colonizzazione del territorio e di presidio dello spazio. Queste ultime sono messe in campo da un nutrito gruppo di attori che comprende operatori immobiliari, imprenditori e abitanti. In realtà questa configurazione dei flussi è legata alla volontà delle singole persone che, sommandosi le une alle altre danno vita e strutturano il tragitto dei percorsi nello spazio. Il "centro" è quindi lo spazio dotato di maggior "capacità" della rete, misurata attraverso le variabili della connettività e dell'attrattività esercitata dalle funzioni sugli abitanti. Per questo si può dire che l'analisi di B. Hillier è un'analisi spazio-funzionale che spiega la geometria urbana attraverso i flussi delle persone, che sono l'espressione spaziale delle loro volontà. La conseguenza diretta di quest'analisi è che la carica simbolica ed attrattiva di alcuni edifici o spazi all'interno della città è legata alla loro capacità di attrazione delle persone, amplificata –o ridotta- dal loro essere un sistema o meno.

Il risultato dell'approccio teorico di B. Hillier, riconosce Z. Queiros (2012), è che l'attrattività di ogni elemento del sistema urbano si configura in funzione di tre fattori principali: l'accessibilità con il tema del legame di ogni elemento con la rete e con le infrastrutture, il contesto ed il tema delle relazioni che ogni elemento ha con il sistema nel suo complesso e con i caratteri dell'ambito dove è localizzato, i fattori dinamici come il tempo legato alle condizioni in un determinato momento, l'economia, il mercato. In funzione di questi tre fattori la centralità di un luogo non

è un carattere statico ma un processo dinamico, in cui aspetti socio-economici e spaziali concorrono a (i) distinguere un ambito specifico in un sistema e (ii) a rafforzarlo rispetto al resto.

3.A.4. Eredità di queste visioni nella riflessione urbanistica

Nell'introduzione di questo paragrafo si è già ricordato che il concetto di centro deriva dalla geometria e, come tale, in origine veniva usato in urbanistica per descrivere un ambito della città, la sua parte più interna, equidistante dalle porte di accesso aperte nelle mura. Esso si è arricchito grazie agli apporti di autori provenienti da diverse discipline.

Due sono gli apporti alla riflessione provenienti da autori legati a teorie di tipo economico. Da un lato la riflessione di W. Christaller e A. Losch ha introdotto l'idea che esista una geografia delle località centrali e che essa sia costruita sulla base di principi riconoscibili. W. Christaller introduce questa visione territoriale in cui numerosi centri di rango diverso fanno parte di un unico sistema e che, tra loro, stringono relazioni di concorrenza quando offrono gli stessi beni e servizi e complementarità quando offrono beni e servizi di ranghi diversi. La riflessione di W. Christaller è fondamentale perché sposta l'attenzione degli studiosi del centro dalla sua posizione assoluta "nel centro", alla posizione relativa dell'ambito rispetto al sistema "in centro a...". Se il carattere distintivo del centro non è la posizione, allora lo sono le funzioni che esso contiene ed i beni che offre. La centralità, per W. Christaller, era una prerogativa della città –solo le realtà urbane potevano offrire certi tipi di beni e servizi-, e per questo esse avevano un ruolo predominante nel territorio. Questo aspetto venne ripreso da A. Losch che studiò il metodo per calcolare l'area di mercato di ogni città. L'aspetto più interessante è quello che egli fu il primo ad intuire la stretta correlazione che lega il centro ed il territorio urbano e periurbano. L'altro contributo importante alla riflessione urbanistica sul centro è dato dalle riflessioni di J.H. Von Thünen, R.M. Hurd e W. Alonso. Questi autori hanno cambiato la scala di approccio e studiato l'influenza del centro nella struttura urbana. Essi partirono dall'idea che lo spazio urbano non è omogeneo e che il centro, sia quello tradizionale della città europea che il CBD della città americana, rappresenta da sempre un ambito di aggregazione per funzioni commerciali, terziarie e amministrative. Il valore delle analisi degli autori citati è che essi cercano di capire il ruolo del centro sulla forma e sugli sviluppi futuri della città.

L'insieme di queste analisi, effettuate a scale diverse, è utile per mettere in luce il ruolo del centro come uno degli elementi ordinatori dello spazio. Se si supera la dimensione solo teorica –purtroppo- di molti dei modelli proposti, si può intuire come la gerarchia delle centralità e la loro interazione segni in modo forte il territorio e ne marchi gli sviluppi futuri.

Il contributo della scuola di Chicago alla costruzione del concetto di centro è importante e la dimostrazione viene dal fatto che ognuno dei suoi esponenti ha ritenuto importante confrontarsi con il tema del centro quando cercava di spiegare la struttura della città. Burgess all'interno della "teoria concentrica" dà al CBD un ruolo cardine: esso è il centro geometrico della struttura, ma anche uno spazio diverso e specializzato, dove si concentrano il lavoro, gli spazi dello scambio, dello svago e della socialità. Questi aspetti si ritrovano anche nella teoria settoriale di H. Hoyt che li arricchisce con il tema della relazione centro-periferia. Ampie parti della città si connotano in funzione della loro distanza e della loro relazione –o segregazione- dal centro. La periferia è un ambito diverso ma i cambiamenti e le trasformazioni che intercorrono in uno influiscono direttamente sull'altro spazio e viceversa. Il tema del centro come ambito più accessibile della città è comune a tutte le teorie ma, soprattutto in quella dei nuclei multipli, assume un'importanza centrale. Allo stesso tempo vi sono alcuni elementi critici di questi contributi che porteranno altri autori a cercare di definire in modo diverso il centro. In particolare la visione della scuola di Chicago è orientata quasi esclusivamente alla competizione per il presidio dello spazio dal punto di vista economico e del valore immobiliare del suolo. Alla luce delle ricerche successive questa spiegazione può essere considerata come parziale e diagrammatica, poichè vede la città come insieme di contrapposizioni (Rossi, 1966) ma ne ignora i valori e le relazioni. Questa visione non tiene conto degli interventi pubblici e progettuali che cambiano la situazione, né dell'influenza della cultura, dei modi d'uso specifici dello spazio e, soprattutto in ambito europeo, delle preesistenze.

Le teorie e le rappresentazioni della città e del centro offerte dagli autori fin qui citati sono servite per produrre quello che M. Foucault chiamava un diagramma. Secondo Amin e Thrift questo è uno schema di funzionamento, astratto, che si può e si deve staccare da ogni uso specifico (Amin, Thrift, 2002). In questo senso le rappresentazioni fornite sono degli schemi che vanno applicati a città e territori specifici, così da poter servire per interpretarli. In ogni caso essi sono dei semplici modelli poichè non considerano le variabili legate all'uso e all'interazione dell'uomo con l'ambiente. Gli autori legati al mondo delle scienze sociali hanno cercato di leggere ed interpretare il centro partendo da questo aspetto e hanno cercato di leggere ciò che il centro stesso rappresenta per l'uomo. L. Mumford, nel suo articolo *What is a city?* pubblicato su *Architectural Record* del 1937 già spiegava che le città sono parte integrante dello sviluppo delle personalità e della cultura umana. Ciò che si deve privilegiare è sempre l'aspetto relazionale e la capacità di suscitare, da parte delle città, una serie di valori spirituali, legati alla vita urbana. Egli si scagliava contro le analisi sommarie che ignoravano le dimensioni non quantificabili dell'esperienza umana e, nell'analisi, privilegiavano le componenti fisiche rispetto a quelle sociali

(Mumford, 1937). L'apporto dei vari autori presentati, solo alcuni rispetto alla grande massa di interessanti contributi, servono proprio a chiarire come i diversi approcci servano a capire cosa rappresenta il centro per chi abita e vive le città. La dimensione simbolica e di rappresentanza dello spazio urbano è sempre stata una caratteristica del centro. Esso era il luogo dello scambio, del confronto, della socialità e dell'incontro. L'apporto delle scienze sociali serve a capire come questa variabile si integri, o possa a volte sostituire, la presenza di funzioni centrali, come essa interagisca con i flussi e le infrastrutture ed infine, cosa essa significhi per l'uomo contemporaneo.

Tutti gli approcci qui presentati sono spunti per cercare di capire cosa il centro sia stato e cosa sia oggi per la città contemporanea. Essi si riferiscono a un tipo di centro ben definito, riconoscibile, unico o suddiviso in sub-centri, che in molti casi non esiste più, ed in alcuni non è mai esistito. L'obiettivo del paragrafo successivo, più che quello di essere un catalogo dei caratteri del centro, è quello di rappresentare una lista di variabili attraverso cui riconoscere i centri consolidati nel territorio, individuare alcuni ambiti che si pongono in concorrenza con essi ed altri che possono integrarvisi. Tutto ciò permetterà di analizzare anche quei nuovi fenomeni presenti nel territorio contemporaneo che non sono centri ma hanno alcune delle loro caratteristiche.

3.B. Il centro: definizione e proprietà

L'obiettivo di questo secondo paragrafo è analizzare brevemente i caratteri del centro della città che gli studi precedentemente introdotti hanno postulato. In realtà non si tratta di una verifica quantitativa o empirica –almeno, non solo– perchè molte delle dimensioni precedentemente elencate non sono facilmente misurabili o enunciabili. Ci si riferisce, per esempio, alla dimensione simbolica del centro e la sua capacità di incarnare valori condivisi. In questo caso si tratta del centro come spazio di “rappresentazione”, intesa nelle sue tre dimensioni: quella del potere, quella dell'immagine collettiva e quella dell'immagine nella sua doppia identità di immagine –forma e di spazio concreto.

Ciononostante nel paragrafo precedente è stato dimostrato che il centro è una figura sulla quale è stata effettuata un'analisi multidimensionale e che l'unico modo per riuscire a spiegarlo è analizzarlo in termini multidisciplinari. Per questo bisogna leggere ed analizzare i diversi ordini (formali, economici, sociali) che in questo ambito insistono ed interagiscono. Tuttavia non è facile raggiungere quest'obiettivo: con l'avvento del funzionalismo in urbanistica, che attraverso le sue logiche e le sue tecniche di analisi e progetto ha spostato l'attenzione dalle componenti fisiche del territorio ad altre variabili, meno misurabili, come i valori simbolici o la capacità di attrazione del centro. Inoltre le

realità analizzate sono spesso delle combinazioni di fattori appartenenti ad aspetti diversi, quindi é importante conoscere tutti gli aspetti che contraddistinguono il centro per poter riconoscere e studiare la loro geografia. Questa revisione vuole essere una lettura, curiosa e utile, dei caratteri del centro che da un lato metta in luce i principali aspetti della sua natura, dall'altro ne spieghi i limiti e le ragioni per cui oggi è necessario rivisitare questo concetto e leggerlo in modo diverso. Per farlo si è deciso di analizzare il centro da punti di vista diversi e si è cercato di mettere in luce in ogni momento le ragioni per cui i caratteri rendono il centro l'ambito spaziale importante e diverso nel territorio, in primo luogo gli aspetti geometrici e dimensionali del centro per poi passare a quelli funzionali. Un terzo punto di vista è stato considerato analizzando gli aspetti gerarchici che connotano il centro, così come, nell'ultima parte del paragrafo, quelli simbolico-percettivi. L'insieme di tutti questi aspetti é servito a descrivere il centro come ambito preminente della città e del territorio, almeno fino alle trasformazioni della città che sono state esposte nei capitoli precedenti (v. Parte 1). Per questo si tratta di una descrizione convenzionale del centro e dei suoi caratteri e serve a mettere alla prova questo tipo di definizioni con la realtà dell'urbano contemporaneo. Questi caratteri sono necessari e sufficienti a descrivere la realtà del territorio di oggi?

CARATTERI GEOMETRICI DEL CENTRO: LOCALIZZAZIONE, FLUSSI, DENSITÀ ED INTENSITÀ

In geometria il centro è quella porzione di spazio equidistante dalla circonferenza, e coincide con il suo baricentro. La trasposizione in urbanistica da un lato non può essere diretta poiché difficilmente le città hanno una forma geometrica perfetta né, soprattutto oggi, un limite preciso. Dall'altro questa prima definizione può servire per introdurre alcuni aspetti del centro di carattere dimensionale e geometrico.

Secondo una recente analisi di P. Perulli (2009) le città si sviluppano per assi radiali che partono dal centro. Per questo motivo il centro ha anche una funzione di equilibrio poiché è il punto equidistante da ogni altro punto appartenente alla circonferenza (Perulli, 2009). Si potrebbe semplificare l'analisi ed affermare che da questo carattere e posizione dipende la predominanza del centro all'interno della struttura della città ma in realtà si sa che il centro urbano spesso non genera equilibrio –o meglio- da esso non dipende l'equilibrio della città e del territorio. Al contrario, come afferma P. Perulli, spesso le città si sviluppano dal centro in modo inconsapevole. Questo aspetto è importante perché rimarca il fatto che questo è legato a processi di crescita e sviluppo non sempre definiti da un progetto, o da una volontà univoca, come avvenuto nell'antichità fino all'avvento dei primi piani di espansione urbana²⁸⁷. Al contrario, nella loro storia le città (a parte le poche

287 Come ha avuto modo di spiegare W. Christaller: "Un'elementare forma d'ordine tra elementi appartenenti alla stessa specie è costituita, nella materia organica, come in quella inorganica,

Fig. 3.21:

Il castello e la città antica di Belgrado (SB)

I caratteri orografici del luogo rendono alcuni ambiti facilmente difendibili e, per questo, essi sono stati colonizzati fin dai tempi piú antichi. Nell'immagine Belgrado, già piazzaforte romana, venne dotata di una fortezza in grado di controllare i guadi sui tre bracci di fiume che la circondavano.

Fonte: Artista sconosciuto, 1710-1720
(Archivio del Municipio di Belgrado)



eccezioni frutto dei progetti ideali del rinascimento) sono cresciute attraverso processi e dinamiche che poco hanno a che vedere con il controllo e la pianificazione "dall'alto". Per questa ragione piú che per un carattere geometrico in senso stretto la centralità del centro é legata ad altri fattori. In primo luogo bisogna ricordare che, come affermato anche da W. Christaller (1933), la morfologia del territorio è storicamente il primo fattore che determina la localizzazione di un insediamento e, in particolare, del suo nucleo piú antico. In realtà la morfologia influiva direttamente sui due criteri-base dell'epoca: la difendibilità e l'accessibilità. Numerose sono le città nate attorno a fortezze ed accampamenti strategicamente localizzati in punti ben difendibili o naturalmente difesi. Allo stesso tempo la localizzazione di questi luoghi di controllo del territorio era legata alla presenza di strade, ponti o guadi importanti da sorvegliare, ed il cui presidio permetteva il controllo diretto su di un territorio.

La presenza delle infrastrutture garantiva anche un elevato grado di accessibilità e, soprattutto quando il nucleo dell'insediamento era localizzato nei pressi di un punto d'incontro fra due o piú strade (in uno dei nodi della rete, si direbbe oggi), esso rappresentava anche l'ambito piú accessibile del territorio. Ecco spiegata l'idea degli assi radiali di P. Perulli già citata. Il punto centrale é, per sua natura, il punto piú accessibile del sistema urbano. Il centro della polis era l'agorá, mentre, nelle città di fondazione romana, sorte in principio come accampamento, il centro era l'incontro del cardo e del decumano: questi erano sia le

dal raggruppamento di una massa attorno al nucleo, cioè al centro. Si tratta di un ordinamento centralizzato che non è semplicemente una forma mentale tipica dell'uomo, non esiste solo nella sua immaginazione, né deriva esclusivamente dal fatto che l'uomo ne ha bisogno, ma è presente nelle leggi stesse che regolano la materia" (W. Christaller, 1933; pag. 39)

strade che collegavano Roma alle provincie più lontane dell'impero, sia gli assi che organizzavano lo spazio urbano²⁸⁸. La preminenza di questi spazi è rimasta inalterata fino al '900 ed il centro è sempre stato il fulcro della struttura e della vita urbana. Secondo Henri Lefebvre non esiste la città né la realtà urbana senza un centro (Lefebvre, 1979). Le varie parti del sistema urbano si qualificano, secondo Simmel, anche per la loro vicinanza o lontananza dal centro poiché le grandi organizzazioni hanno bisogno di un centro spaziale (Simmel, 1908). Come evidenziato dagli esponenti della scuola di Chicago, la città è segnata da conflitti per presidiare le zone più favorevoli ed uno dei criteri per determinarle è proprio la prossimità al centro. La prossimità al centro non è data solo dalla sua vicinanza fisica ma dalla presenza di collegamenti e l'assenza di barriere, che permettano spostamenti veloci e permeabilità fra le parti della città. Per questo motivo il centro è importante perché è raggiungibile ed in esso convogliano flussi di persone e beni. Lineu Castello nel suo libro *Rethinking the meaning of place* rilegge le teorie di Christaller e si dedica a definire la natura del centro: "Un elemento acquisisce un alto grado di attrazione di attività urbane centrali quando riesce a veicolare verso di sé popolazione e flussi: questo criterio tiene conto della concentrazione delle attività, della densità di servizi e del mix funzionale che la rendono una parte diversa, 'speciale' rispetto al resto della città"²⁸⁹.

Dall'analisi del brasiliano emerge il fatto che uno dei caratteri di preminenza del centro è la sua capacità di attrarre i flussi e questo è possibile solo se quest'ambito è dotato di un'ottima accessibilità, fornita da diversi tipi di infrastrutture. La presenza di flussi di vario tipo, di persone e di beni ma anche di informazioni, di investimenti è la misura della capacità di un centro di veicolare e mediare le dinamiche di un territorio e da esso dipendono ed in funzione di esso si strutturano le funzioni produttive ed il mercato. H. Lefebvre (1976) ha riconosciuto che le città medioevali, all'epoca del loro apogeo, centralizzavano la ricchezza. Nell'alto medioevo la condizione di città del mercato – ovvero la possibilità di realizzare trattative commerciali e di scambio – era un privilegio concesso dal potere territoriale e determinava la prosperità o il decadimento di un nucleo urbano, insieme a una ricca rendita per l'autorità concedente. D'altro canto i potenti utilizzavano

288 Sembra utile mettere in discussione brevemente questa visione monocentrica e radiale di P. Perulli: nel medioevo si radicalizza la situazione per cui la città è localizzata all'incrocio delle strade ma i mercati, non si tenevano nelle piazze principali ma in spazi appositi, in prossimità delle porte, dentro o fuori dalle mura in funzione del regime di tasse e gabelle imposto dalla città. Questa può essere l'origine di una tendenza delle realtà urbane a creare una struttura policentrica, in cui ogni nodo si specializza in un tipo di funzione (la Piazza del mercato, la cattedrale, il comune o il palazzo signorile, ecc.). Inoltre non si può dimenticare che alcune grandi città nascono già in origine come aggregati policentrici: in Parigi hanno sempre convissuto tre nuclei diversi (quello civile, quello religioso – Sorbona e Rive gauche – e quello reale – Île de France –) o a Londra la toponomastica attuale ricorda la presenza di più borghi che si sono uniti (la city, Westminster, ecc.). Le letture della struttura monocentrica e radiale della città sono semplificazioni che spiegano, solo in parte, il ruolo territoriale della città come agglutinatore di funzioni e lasciano sullo sfondo gli approfondimenti sulle singole realtà urbane, la loro storia e i processi che hanno segnato la loro evoluzione.

289 Castello L. (2010) *Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism*. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 112 - trad. M. Paris

improduttivamente gran parte di questi capitali nella città che dominavano. Allo stesso tempo il capitalismo commerciale e bancario ha convertito, già da allora, la ricchezza in bene mobile e costruito circuiti di scambio, reti che permettono la trasmissione del denaro. In questo caso è significativo il caso della lega anseatica, costituita da una rete di città mercantili nell'area del Baltico e del Mare del Nord, nelle quali emerge chiaramente il ruolo della borghesia capitalista di dinamizzatore delle economie e di nuovo motore della trasformazione urbana nella sua ricerca di spazi di scambio e di profitto. Questi scambi sono possibili –cioè hanno luogo– in spazi molto specifici, sempre legati ad ambiti centrali.

Un secondo fattore determinante che marca fortemente la natura geometrica e dimensionale degli ambiti centrali delle città è la densità di popolazione e attività. Questa è una nota distintiva che ha connotato da sempre il centro. Nello studio sulla città di A. Bonet (1989) l'autore ha riconosciuto che il concetto di centro si è rafforzato con l'enorme espansione delle città del XIX secolo, quando si è perso il loro limite definito e il tessuto urbano si è espanso oltre le mura antiche. In quel momento –secondo l'autore, il centro ha assunto il ruolo di cuore e motore della città perchè in questo ambito si concentravano le funzioni amministrative e commerciali, i palazzi del potere e una gran quantità di popolazione e questi aspetti lo connotavano come spazio diverso, più intenso nel territorio e profondamente diverso dalla periferia (Monnet, 2002). Ancor più a ritoroso per V. Gordon Childe (1950) uno dei fattori che ha portato alla rivoluzione urbana e determinato é stato un cambiamento nella struttura economica e nell'organizzazione sociale della civiltà umana. La differenza fra gli insediamenti agricoli

Fig. 3.22:

Densità di popolazione in Castilla y León (2011)








La mappa mostra la densità abitativa dei municipi della regione, in cui si nota la netta predominanza delle capitali di provincia e dei nuclei storicamente più importanti

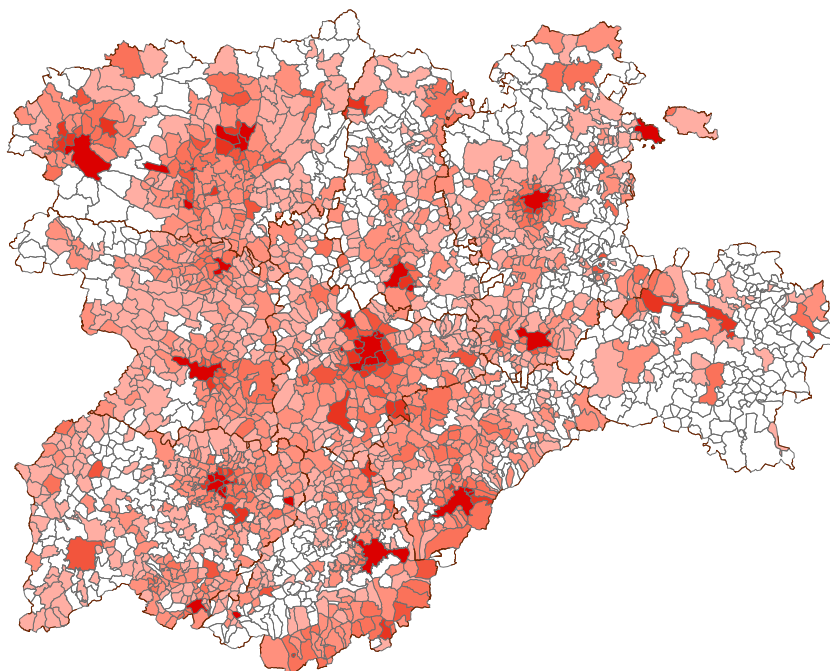
Fonte: Elaborazione M. Paris (2012) su dati INE

LEGENDA

— — — — — Confini provinciali

Densità 2011 (Dati INE)

	Meno di 5 ab./km ²
	da 5 a 10 ab./km ²
	da 10 a 25 ab./km ²
	da 25 a 50 ab./km ²
	da 50 a 100 ab./km ²
	da 100 a 200 ab./km ²
	Più di 200 ab./km ²



precedenti e le città, fra le altre ragioni era data, secondo l'autore, dalla loro dimensione –maggiore- e dalla loro densità -più alta-.

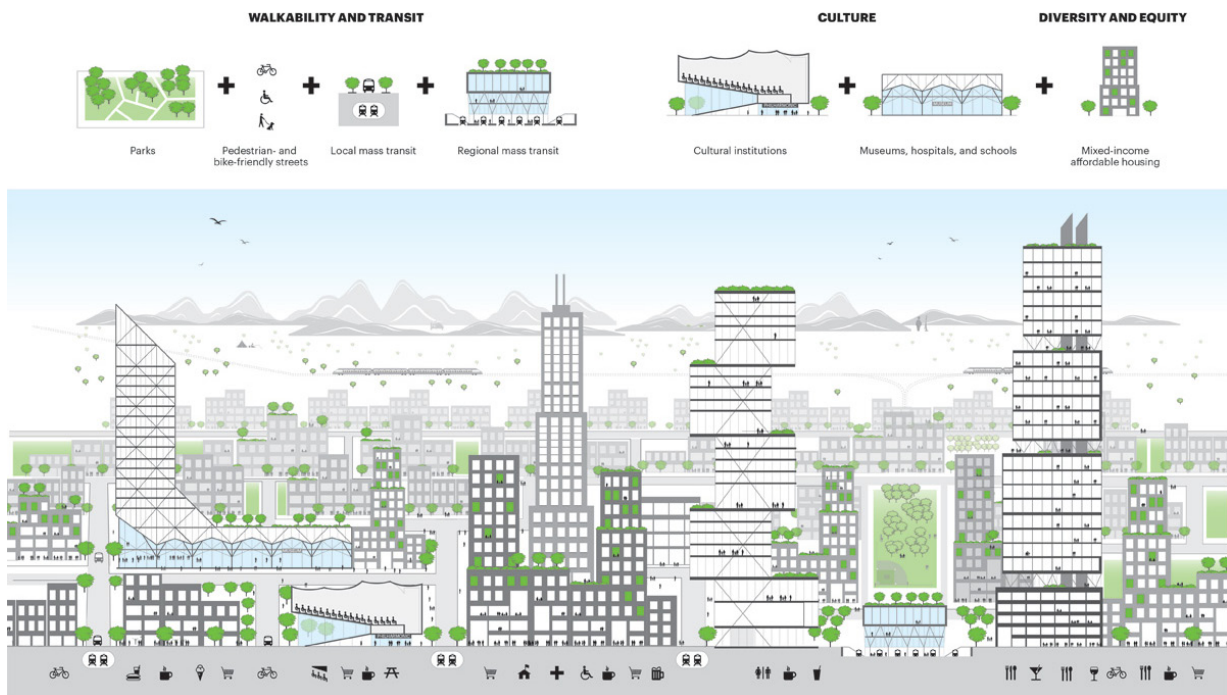
Non si tratta solo di un'alta densità di popolazione. H. Lefebvre (1976) sosteneva che il centro si dibatte tra il pericolo di implosione, dovuto alla eccessiva densità, o quello di creare intorno a sé il vuoto poiché concentra dentro di sé tutto ciò che c'è nel mondo, nella natura e nel cosmo. Secondo L. Wirth (1938) nel centro si concentrano anche le attività economiche più caratteristiche della città e la grande aggregazione di popolazione ed attività in questo spazio è un fattore condizionante per la socialità, l'economia ed il modo di vivere caratteristico della città. Sostenere in questa fase che l'alta densità sia il carattere che rende diverso il centro urbano rispetto al resto del territorio è deterministico e probabilmente errato. L'alta concentrazione di popolazione ed attività non è un fattore sufficiente -o meglio non riesce da solo- a creare quella varietà e quella complessità capaci di dare e creare senso ad un ambito spaziale. Esistono enclavi iper-densificate nella città contemporanea che non hanno nessuno dei caratteri descritti come tipici del centro o relazionabili con esso e, al contempo, esistono aree centrali perfettamente riconoscibili che non hanno livelli di densità estremamente elevati. Detto ciò non si può negare che la realtà del centro sia quella di essere un condensatore di situazioni, scambi ed incontri. L'intensità di questo spazio è data proprio dalla varietà di queste situazioni, possibili solo con la presenza di un numero discreto di fattori in gioco. Così l'intensità non è l'unico carattere del centro, ma una condizione necessaria affinché esso sia vivo e complesso, ed abbia il ruolo preminente nel territorio che R. Koolhaas (1994a) riconosce e

Fig. 3.23:

Density of the centre

La densità come fonte di congestione positiva: una delle cause dell'incontro/scontro/scambio fra flussi diversi che rende la il centro delle città vario, diverso, complesso

Fonte: SHoP Architects in Chakrabarti V. (2013) A country of cities: A manifesto for an urban America. New York : Metropolis Books



ha chiamato la “congestione positiva”²⁹⁰. Si tratta di una complessità che si lega all'accumulazione e alla diversità che moltiplicano il numero delle interazioni possibili.

CARATTERI FUNZIONALI (ATTIVITÀ, BENI E SERVIZI CENTRALI)

Nella sua analisi W. Christaller sottolinea che l'importanza di una località centrale non è legata alla produzione di beni e servizi, quanto alla loro offerta nel centro della città (Christaller, 1933). Per questo motivo il centro si sviluppa ed assume importanza per l'impatto e l'influenza della localizzazione di alcune funzioni al suo interno. Egli ha affermato:

“Infatti non si tratta tanto di avere una semplice posizione centrale in termini di spazio, quanto piuttosto di una funzione centrale in senso traslato. Nell'ambito di un territorio, il centro geometrico può essere costituito da una qualsiasi località dispersa, poiché di norma la popolazione non è distribuita uniformemente ed è più frequente il caso in cui la località centrale sia il centro di gravità della popolazione, cioè il luogo in cui la somma delle strade percorse da ogni abitante per raggiungerlo è minima. Secondo il nostro punto di vista la località può essere definita centrale solo se esercita effettivamente questa funzione, o meglio se i suoi abitanti svolgono quelle attività che sono necessariamente connesse ad una località centrale”²⁹¹.

La specificità e l'importanza del centro di una città non va cercata –o meglio, non dipende esclusivamente- dai suoi caratteri geometrici, dimensionali e posizionali. Ma se non è la posizione delle località ad essere centrale, quali sono i fattori che le permettono di esercitare quella funzione? Secondo W. Christaller sono i beni ed i servizi che offre. B.J.L. Berry (1971) ha affermato che la teoria classica dei luoghi centrali si focalizza su questo campo di ricerca non in quanto ambito spaziale, ma come agglomerazione di attività e di beni specifici. Questa posizione è sostenuta da un gran numero di studi approfonditi dalla geografia umana e dalla geografia del commercio ma anche dall'antropologia culturale e dagli studi di economia che su di essa hanno basato parte della loro ipotesi teorica. Già W. Christaller (1933) ha spiegato con chiarezza la centralità come lo spazio di accumulazione di servizi alle persone e alle imprese che contribuiscono a rendere un nucleo preminente rispetto ad un territorio. Fra questi vi è innanzitutto il commercio, poi l'attività bancaria, gran parte delle attività artigianali, compresi i laboratori di riparazione, l'attività amministrativa statale, l'offerta di beni culturali e spirituali quali chiesa, scuole, teatro, museo, le sedi operative e di rappresentanza delle organizzazioni professionali ed economiche, gli uffici dove si organizzano e gestiscono i trasporti, la sanità anche gli spazi della sanità specializzata, ed i servizi alla persona. Questo complesso di servizi secondo H. Lefebvre (1976) arricchisce lo

290 Già F. Engels (1973) notava che la concentrazione di persone nel centro della Londra ottocentesca aveva la capacità di aumentare il peso di un tale agglomerato, centuplicandone la forza.

291 Christaller W. (1980) Le località centrali della Germania meridionale. Milano, Franco Angeli pag. 46

spazio residenziale, che senza di essi sarebbe nudo, monofunzionale e poco interessante.

Negli ambiti centrali, storicamente, sono avvenuti processi di addensamento e concentrazione di queste attività e questa è una delle ragioni da cui deriva la sua importanza per il sistema urbano e territoriale. Si è accennato volutamente insieme agli impatti ed alle influenze della localizzazione poichè questo é un processo duplice che si crea e si mantiene attraverso un reciproco "contagio". Le funzioni centrali si concentrano –e storicamente si sono concentrate- per raggiungere benefici legati a economie di agglomerazione. D'altro canto non è oggetto di questa tesi l'approfondimento storico sul processo di accumulazione delle funzioni in un determinato ambito: si è preferito privilegiare lo studio del risultato, la realtà spaziale del centro e cosa rende i luoghi delle centralità a livello territoriale e non solo urbano. Quando una funzione si localizzava nel centro, almeno fino al funzionalismo, era nel punto più vicino ed accessibile per il suo mercato di riferimento: gli abitanti della città e, come emerge dall'analisi di A. Losch, della sua area di mercato. B.J.L. Berry (1971) sottolinea con tale forza l'aspetto dell'insediamento delle funzioni per massimizzare le economie di scala e ridurre i costi di trasporto legato alla localizzazione in spazi centrali e a forte densità, che fa derivare dall'agglomerazione di queste attività tutte le altre caratteristiche della città: per lui la popolazione dipende dall'offerta di posti di lavoro e l'attrazione di attività commerciali e di servizio dipende dalla presenza della popolazione. (Berry, 1971). Si tratta quindi di vedere l'ambito del centro come un concentrato di artefatti, beni, funzioni e di persone che vi si recano – ed in questo spazio competono- per accaparrarsi alcuni di questi. In questo senso il centro è uno spazio di supporto, un contenitore. Questa visione serve solo in parte a descrivere il centro dal punto di vista del suo ruolo territoriale, poichè esso non ha semplicemente un ruolo passivo. Al contrario si può affermare che esso favorisca e probabilmente sia la causa di alcuni fenomeni di concentrazione e per questo si può parlare del centro come dell'interfaccia o il "dispositivo" che lega le funzioni centrali tra di loro e tra loro e lo spazio.

Il centro diviene lo spazio dove si risponde alla domanda di beni e servizi centrali, ma anche il luogo attraverso cui essi transitano e sono gestiti. La località centrale non è solo il luogo dello scambio al dettaglio e del consumo finale, ma anche quella della vendita all'ingrosso o la sede della borsa dove si vendono i titoli di proprietà dei beni e della distribuzione. B.J.L. Berry (1971) ha osservato che l'essenza della geografia delle attività di servizio e commercio è stata quella del presidio di queste aree fino a tempi relativamente recenti. Egli si occupa principalmente di commercio al dettaglio ma, con i dovuti accorgimenti, si può estendere il ragionamento a tutti i beni e le funzioni centrali di cui si è parlato e per questo l'autore mette in relazione queste idee con il tema del trasporto:



Fig. 3.24, 3.25 e 3.26:

Il centro come spazio di approvvigionamento e distribuzione di beni e servizi

Le immagini presentano diverse situazioni che si possono creare nel centro delle grandi città in cui il commercio e lo scambio permeano e contaminano funzioni e infrastrutture: così a Londra East la stazione di Liverpool Street accoglie una grande food court che funge da punto di riferimento per tutta l'area circostante, la Tate Modern (funzione culturale con spazi commerciali annessi) si insedia nel volume di una centrale elettrica dismessa, e l'Old Spitalfields Market, rinnovato nell'assortimento e nell'offerta occupa l'antico sedime di un mercato alimentare ed attrae visitatori e abitanti dalla City e funge da porta all'area di Brick Lane. In tutte queste occasioni il commercio funge da attrattore e da motore per una serie di dinamiche urbane che vanno al di là del semplice approvvigionamento.

Fonte: fotografie di M. Paris (2008)



“La geografia di queste funzioni è inseparabile dalla geografia urbana e da quella dei trasporti perchè i flussi dei beni nell'economia moderna –il tema principale di cui si occupa un geografo dei trasporti- sono quelli che mettono in contatto i produttori ed i consumatori. Questo contatto è reso possibile da una rete di villaggi e città che, a seconda dei casi, sono centri di produzione o di vendita. Questi ultimi, secondo questo ragionamento, non sono altro che agglomerati di attività, servizi e commercio collocati strategicamente in luoghi dove possono agire come polo di attrazione per i consumatori che si muovono per raggiungerli e trovarvi i beni ed i servizi di cui hanno bisogno”²⁹².

Allo stesso tempo essi fungono da spazio di distribuzione e veicolano beni e servizi verso il territorio e verso centri minori che a loro volta possono soddisfare alcune richieste direttamente e distribuire ulteriormente altre risorse. Questo ruolo è particolarmente evidente quando anche i più convinti sostenitori della materializzazione dell'economia con l'avvento di internet riconoscono che il centro urbano rimane comunque il luogo più efficiente per molte attività, semplicemente a causa del “peso specifico” che ha acquisito nel tempo e del ruolo di nodo delle infrastrutture e dei flussi che esercita (Hall, 2003). W.J. Mitchel (1999) preconizzava che le città di questo secolo sarebbero state luoghi intelligenti, servizievoli ed adattabili, piene di programmi e di silicio, interconnesse e interrelate fra loro. In questo contesto, comunque bisogna notare che il commercio e lo scambio si sono mantenuti come principali indicatori della centralità. Infatti:

- Si è insistito tanto sull'aspetto dello scambio come specchio della situazione del centro e delle funzioni centrali per la ragione specifica che il commercio al dettaglio è fin dalla città classica una funzione tipicamente urbana. L'approfondimento ad esso dedicato serve a mettere in luce alcuni aspetti che per questa funzione più che in altre come la cultura, i servizi o l'istruzione sono più evidenti e numericamente comparabili.
- In funzione delle trasformazioni sociali ed economiche che hanno marcato la società contemporanea, anche il commercio al dettaglio si è evoluto e per questo può servire da indicatore.

P. Perulli (2009) ha riconosciuto che alcune funzioni quali la ricerca, l'università, la cultura, l'arte e i sistemi della creatività danno vita a flussi di tipo immateriale come le informazioni, le idee e le energie. Esse, oltre ad essere tipicamente urbane, cioè insediate nelle città e tipicamente centrali, danno origine a fenomeni estremamente interessanti ma di difficile mappatura ed ancora troppo eterogenei per basare su di essi un ragionamento rigoroso e convincente. Il commercio, al contrario, rappresenta un indicatore molto più preciso e soggetto a dinamiche altrettanto non consolidate ma riconoscibili. Un'altra ragione per cui si è approfondito in modo particolare nel trattamento dei casi di studio il

292 Berry B.J.L. (1967) Geography of market centers and retail distribution. New jersey, Prentice Hall pag. 4

tema del commercio è il legame che si è creato col capitalismo tra il il luogo ed il consumo. Come ha affermato H. Lefebvre:

“le centralità capitaliste hanno un duplice carattere: esse sono il luogo del consumo e si basano sul consumo del luogo. Nel centro si addensano le superfici commerciali e così ne attraggono di nuovi, sempre più strani e lussuosi, negozi di merce rara”²⁹³.

Questa posizione era già stata sostenuta da W. Sombart (1921) che nella sua opera *“Luxus und Kapitalismus”* spiegava l'origine della città come spazio di concentrazione del consumo e metteva in discussione la concezione di M. Weber, che la vedeva come spazio del mercato, o le letture che parlavano di essa come del centro di produzione. In questo caso non si tratta di scegliere univocamente una interpretazione e di escludere le altre, ma di integrare queste visioni in una lettura più ampia e più attenta alla complessa realtà funzionale del centro, in cui tutti questi aspetti si sommano ed interagiscono. H. Lefebvre, nell'opera *“Il diritto alla città”* (1976) osservava che le centralità del commercio erano localizzate nei nuclei storici della città consolidata ma che già allora essi avrebbero potuto prescindere dalla storia e dal valore simbolico e “di memoria condivisa” che quegli spazi rappresentavano. Essi da un lato erano semplici contenitori di merci mentre ciò che realmente richiamava le masse dei clienti potenziali era la dimensione dello scambio di beni, le merci in sé e di informazioni ed esperienze che esaltano la dimensione sociale del commercio. Questa capacità di prescindere dal luogo come ambito carico di valori simbolici ancor oggi non è stata completamente chiarita. Sono subentrate inoltre altre dinamiche che portano il commercio che è la funzione centrale significativa in questo discorso, quindi indicatore di una tendenza in atto, a prescindere dal nucleo storico della città come luogo fisico. L'analisi convenzionale presentata finora non riesce a rispondere a queste sollecitazioni e, per questo, fornisce spiegazioni parziali o poco aderenti alla realtà del territorio contemporaneo.

CARATTERI GERARCHICI: LA SCALA MOLTEPLICE DEL CENTRO

Quando si cerca di descrivere i caratteri del centro che connotano il ruolo gerarchico di questo ambito nel territorio bisogna fare attenzione ad una serie di aspetti. Come si è esposto nei paragrafi precedenti, il centro è uno spazio che per una serie di fattori è in grado di attirare verso di sé funzioni e flussi di persone, beni e informazioni. Grazie a questo fatto il centro si connota come elemento diverso –e preminente- di un sistema territoriale complesso ed eterogeneo. Su questa stessa linea P. Perulli (2009) ha affermato che uno dei valori essenziali del centro è la sua capacità di dare ordine allo spazio, di ordinarlo e gerarchizzarlo. Qualche che sia la configurazione spaziale del territorio, cerchi concentrici, assi radiali, città-regioni polinucleari o territori metropolizzati, il centro

293 Lefebvre H. (1976) *Il diritto alla città*. Padova, Marsilio pag. 154

gerarchizza lo spazio e crea tensioni. Per questo “Il centro é origine, mezzo e fine: ci si orienta e si tende al centro, ci si allontana da esso e ci si ritorna”²⁹⁴. La natura del centro, cosí difficile da definire ed impossibile da semplificare, è profondamente diversa dagli altri elementi del sistema territoriale. Uno dei tratti che approfondisce questa differenza è proprio la preminenza gerarchica di questo ambito sugli altri, che si esercita a scale diverse: la prima è quella legata alla dimensione urbana locale ed al ruolo del centro di elemento organizzatore della struttura e, forse, della forma urbana, come hanno notato E.W. Burgess, H. Hoyt e molti degli altri autori citati. La seconda è quella territoriale, per cui il centro è l'elemento di riferimento di un sottosistema territoriale che può essere chiamato area metropolitana, regione urbana e che non è isolato, ma si rapporta e si confronta con altri sottosistemi presenti nel territorio.

A scala urbana il centro é sempre stato considerato lo spazio piú complesso e plurale. Questa affermazione oggi non può piú essere considerata come una verità incontrovertibile, però può essere utile per studiare alcune dinamiche che hanno contribuito all'evoluzione degli ambiti centrali –ed alla città in genere- fino a tutto il periodo funzionalista. Una identità cosí precisa e definita ha reso l'ambito centrale lo spazio a cui tutta la città guarda e grazie al quale si orienta. Raccontano L. Bellicini e R. Ingersoll (2001) che nella tradizione critica dell'urbanistica –ma anche nel sentire comune delle persone- la definizione di “periferia” nasce –ed è possibile- solo “in funzione di” ed “in relazione a” un centro. Per questo nei pressi delle infrastrutture che marcano e interrompono o ricuciono i frammenti dell'urbano si trovano le indicazioni per raggiungere il centro ma, al contrario, nel centro non si trovano indicazioni per la periferia. Al contrario, per definire quest'ultima è necessario un avvicinamento che passa dalle negazioni: la periferia *non* è il centro e al tempo stesso, *non* è la campagna (corsivo nel testo originale).

In realtà, si è detto, il centro è l'elemento attorno al quale si struttura e si organizza lo spazio urbano. Cosí che le diverse funzioni urbane quali la residenza, gli spazi della produzione, si dispongono attorno ad esso, in modo piú o meno eterogeneo, cosí come ben testimoniato dagli studi della Scuola di Chicago. Allo stesso tempo il sistema delle località centrali è anche quello attorno al quale si organizza un territorio e dal quale quest'ultimo trae il senso, il proprio carattere. Si tratta di mettere in luce in questo caso il ruolo di servizio che questi spazi hanno per un ambito piú ampio ed eterogeneo, nel quale vive una popolazione che fa riferimento agli spazi centrali per soddisfare le proprie necessità di beni e servizi centrali. Si tratta di una soddisfazione in senso lato, come ha affermato H. Lefebvre (1979) per cui l'ambito del centro è anche il posto dove hanno luogo la ricchezza, l'informazione, la conoscenza ed il potere. Questo rende il centro uno spazio dominante: in esso



Fig. 3.27:

Centro vs periferia?

Il centro da sempre è considerato il punto di riferimento per l'orientamento a scala urbana e, allo stesso tempo, come elemento ordinatore del territorio. In questo momento di cambio, in cui la “periferia” cambia la sua realtà e la sua immagine, per cui questa struttura duale è messa in discussione, può cambiare anche questo aspetto?

Fonte: elaborazione M. Paris (2013)

294 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino , Einaudi pag. 14-15 (D0045)

succedono –o meglio, possono succedere- cose che nel territorio disperso é difficile che accadano. Per questo motivo, se il centro è un ambito dominante il territorio “non centrale” é l'ambito dominato, lo spazio neutro dove il centro risalta per differenza.

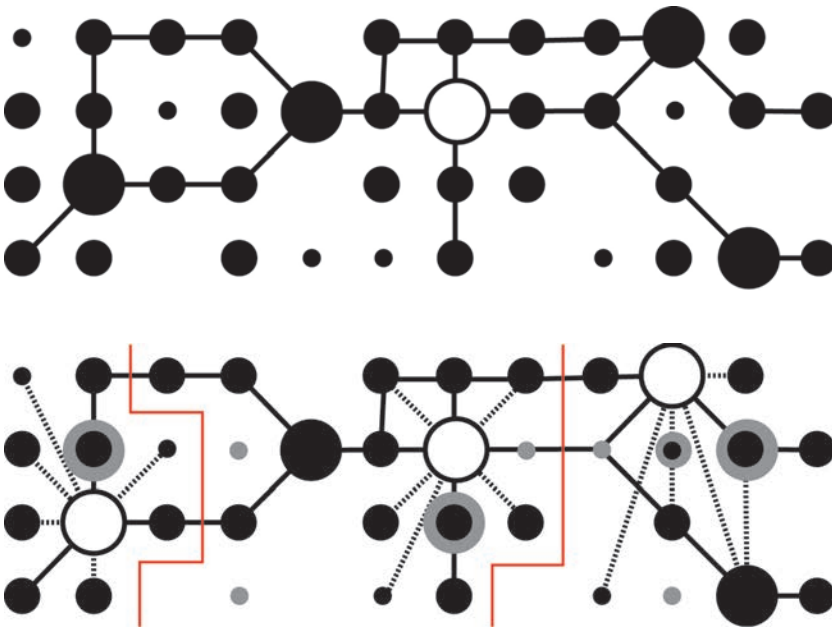
Ciò che si intende mettere in luce in questa fase è il ruolo a molte scale che ha assunto il centro: in esso coesistono una pluralità di processi e dinamiche. Come ha descritto R. Pavia (1996) ognuno di essi si muove in modo diverso, variando dal locale agli spazi dilatati della metropoli. Secondo E. Serra (1996) il centro è il luogo dove si sovrappongono e si intersecano scale diverse. La scala è, per l'autore, un modo di misurare confrontando la dimensione di qualcosa con un'unità di riferimento. Quest'operazione serve a rivelare la pertinenza dell'oggetto misurato ad una determinato realtà, o, nel caso di analisi spaziali, ad una determinato campo. I centri urbani appartengono a due realtà differenti. Da un lato esiste la scala urbana, quella del labirinto che costringe le persone all'incontro, al contatto, al rein-contro e –a volte- allo scontro. Questa è la scala dei luoghi dove si incrociano i percorsi e del contatto vis-a-vis. Dall'altro vi è una scala maggiore, monumentale, che si riferisce al territorio. Ad essa appartengono i punti fissi, i “monumenti”, i grandi elementi di carattere collettivo che danno identità e senso alla scala metropolitana. Si tratta di elementi immanenti, che perdurano e, anche per questo, si caricano di un valore simbolico più forte e profondo degli altri edifici. In fondo quella del centro é una dimensione intermedia ed il suo ruolo è anche quello di essere un'interfaccia, un dispositivo di mediazione fra le scale e le dinamiche urbane. H. Lefebvre nel libro “la rivoluzione urbana” (1979) ha proposto un'astrazione del centro, che passasse dalla progressiva eliminazione da una mappa immaginaria degli elementi appartenenti esclusivamente ad un livello globale (edifici del potere, commissariati, cattedrali, ecc.) e quelli appartenenti ad una dimensione privata e quotidiana (le abitazioni, gli spazi degli abitanti, ecc.). Dopo aver effettuato quest'eliminazione buona parte del tessuto del centro resterebbe intonso sulla mappa. Si tratterebbe di una rappresentazione composta da elementi costruiti e spazi liberi: strade, piazze e boulevard ma anche edifici pubblici, chiese, scuole, ecc.

“Cio che persiste in quest'analisi ha una forte relazione col luogo, con l'intorno immediato, prossimo e ciò che potremmo chiamare la *situazione*, le condizioni globali. Questo insieme specificamente urbano rappresenta l'unità caratteristica della realtà sociale, la sua capacità di concentrare forme-funzioni-strutture. Possiamo anche parlare urbano e anche di funzioni doppie: funzioni nella città e della città: funzioni ad uso e consumo e funzioni a servizio del territorio che circonda la città e strutture doppie quali, ad esempio quelle dei servizi, come il commercio e i trasporti. Queste strutture servono sia altri insediamenti dispersi nel territorio, dotati di centralità minori, sia la città come spazio di vita in sè”²⁹⁵.

295 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag. 87

H. Lefebvre mostra in questa fase il suo richiamo alle visioni radicali dei situazionisti che attraverso la loro "teoria della deriva" –il volontario smarrimento in uno spazio animato da una successione non gerarchica di eventi- cercavano di spegnere il valore del centro come ambito preminente della gerarchia dei luoghi della città e di favorire –o "derivare" una città piú equa, piú egualitaria.

La gerarchia delle località centrali è marcata da questa doppia natura e ad essa non solo deve il suo ordine cioè i centri maggiori che servono i territori dispersi e i centri minori, secondo una logica "per rango" ma influiscono anche la sua dinamica evolutiva i cambiamenti economici, sociali, organizzativi sulle strategie localizzative degli abitanti e delle imprese. Queste variazioni possono rafforzare o indebolire alcuni nuclei e, per questa ragione, incidere nella geografia finale della centralità. In questo modo la mappa della centralità si evolve, cambia e si trasforma. Le contrazioni demografiche o la creazione di nuove infrastrutture nel territorio per esempio sono due dei fattori che spesso hanno una notevole influenza nelle dinamiche che definiscono la distribuzione delle località centrali. Tutti questi fattori devono essere tenuti in conto per poter comprendere appieno l'evoluzione del territorio e dei processi che, dentro di esso, si sviluppano.



Questa affermazione sulla capacità del centro di gerarchizzare lo spazio ci porta a riflettere sulla relazione fra queste due entità. Nel campo geometrico è chiaro che non ha senso affermare l'esistenza di un centro senza aver definito uno spazio poichè senza limiti é impossibile trovare il punto che si trova equidistante da essi. Allo stesso tempo, dal punto di vista urbanistico, finora, il centro è stato pensato come ambito specifico, uno spazio diverso da un continuo

Fig. 3.28 e 3.29:

La gerarchia imperiale e la gerarchia statale

Un esempio dell'influenza che i fattori sociali economici e politici hanno sulla geografia della centralità è fornito da E.W. Soja (2007) quando racconta delle trasformazioni territoriali legate all'introduzione dello stato-nazione nel territorio europeo.

Lo stato-nazione costituisce sia un'espansione materiale della cultura territoriale della città-stato che l'astrazione ed il consolidamento dell'idea di controllo da parte del potere sulla struttura dello spazio, ma anche sulla conoscenza. Ciò che prima poteva intendersi come una fluida associazione di città-stato e delle loro rispettive regioni tributarie in un mosaico imperiale, si trasformò con l'avvento dello stato di diritto con i suoi confini. Quest'ultimo iniziò l'opera di cancellazione delle frontiere nazionali e di quelle identità culturali -che le città-stato avevano perpetrato- grazie al potere omogeneizzatore del mercato (Soja, 2007; 126-127).

Fonte: elaborazione M. Paris (2013)

indifferenziato, il punto che non esiste senza la circonferenza da cui è equidistante. Lefebvre afferma in modo caustico che "Nessun centro è autosufficiente, nè può essere tale"²⁹⁶. Fino a oggi è stato possibile stabilire una relazione di interdipendenza fra centro e città, una relazione metabolica (Harvey, 2000) che, nell'epoca della rivoluzione industriale ha originato il concetto di periferia. Ma oggi, di fronte alla presenza di fenomeni nuovi nel territorio, si deve ripensare questa relazione di interdipendenza e capire che il sistema della centralità non è composto solo da nuclei urbani consolidati.

CARATTERI SIMBOLICI: IL CENTRO NELLA COSCIENZA COLLETTIVA COME LUOGO DI URBANITÀ

In questo paragrafo si cerca di presentare il centro dal punto di vista delle analisi convenzionali che su di esso sono state compiute nel tempo. Si tratta di riflessioni che seppur originali e, in alcuni casi, di grande interesse non permettono di spiegare completamente il fenomeno della centralità contemporanea. Ma il mio intento è quello di provare a raccontare alcuni fenomeni dell'urbano contemporaneo in un modo meno convenzionale e per questo si è cercato di ampliare il discorso, approfondendo alcune di queste idee nelle pagine successive. Ciò che sembra più importante in questa fase è di superare l'idea del "centro" come ambito fisico, dotato di una propria posizione, una morfologia specifica o funzioni definite poichè esso rappresenta da sempre uno spazio importante anche dal punto di vista simbolico, immateriale. Questo perchè L. Castello (2010) ha messo in luce che l'area centrale di una città contiene un accumulo di caratteristiche che marcano significativamente la sua evoluzione, in cui una ricca concentrazione di riferimenti culturali esprime con precisione gli elementi che strutturano la memoria della città, il suo passato e il suo presente. Altri autori (Rimbert, 1973; Zárate, 2003) hanno ricordato che nelle città il centro si configura come uno spazio polivalente e complesso, carico di valori e significati che gli individui percepiscono. Questa natura del centro come accumulatore di simboli e valori è trasversale e collega più visioni. Fra queste L. Castello afferma che la realtà urbana è un supporto per diversi tipi di segni -siano essi fisici, sociali o simbolici-. L'area centrale è quella più ricca di significati storico-culturali, contiene le immagini di tutti i diversi periodi della città, vi sono registrati i ricordi e le informazioni fin dagli albori della città, e in essa si trovano i riferimenti di base degli abitanti, la continuità della loro storia, i ricordi delle loro storie, in essa vive la loro cultura (Castello, 2010). In questa fase si cercherà di lasciare solo sullo sfondo l'analisi morfologica del tessuto costruito per approfondire l'idea del centro come spazio simbolico e dell'accumulo di valori. Quest'operazione non è per nulla scontata, in quanto autori importanti che si sono dedicati all'analisi del centro, vi hanno dedicato pagine importanti. Anche W. Christaller sembrava incuriosito

296 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag. 54

dalla forma e dai caratteri di quegli edifici centrali che esprimevano, attraverso forme architettoniche particolari, come torri o portali o grazie alle sole dimensioni, un carattere diverso rispetto agli altri. Nelle sue analisi egli sottolineò che la posizione, la forma e le dimensioni riuscivano a rafforzare e definire il carattere centrale di alcuni edifici (Christaller, 1933). Senza entrare nello specifico delle ragioni –e degli effetti urbanistici perversi di un'idea del genere- è necessario prenderne le distanze e cambiare il tipo di approccio. Per questo è interessante ricordare che i valori simbolici del centro sono legati a quattro aspetti ben precisi: (i) quello geometrico che, come è stato dimostrato nelle pagine precedenti, è intrinseco nella città tradizionale e meno evidente in quella contemporanea, influenzato com'è dal tema dell'accessibilità. (ii) quello di "centro del potere", con la presenza di manufatti e istituzioni che testimoniano questa realtà, (iii) quello di "cuore della vita urbana" e, per ultimo (iv) il valore simbolico di rappresentazione, creato e strettamente vincolato all'immagine condivisa che gli abitanti hanno di una determinata realtà urbana e territoriale. Nelle prossime pagine si cercherà di entrare più nel dettaglio di alcuni di questi aspetti.

Il centro è il luogo delle architetture monumentali, dei palazzi di rappresentanza e delle sedi corporative perchè è uno spazio importante per la città e non il contrario. Un aspetto interessante di quest'analisi è che l'importanza di quest'ambito è dovuta a fattori di tipo fisico, funzionale e gerarchico, messi in luce nei paragrafi precedenti, ma che solo attraverso di essi non si può spiegare la natura profonda di alcune dinamiche sociali ed economiche. Il centro, oltre a tutti i caratteri già citati ricopre –fin dalle origini degli insediamenti umani- il ruolo di spazio di accumulo di valori e simboli della vita comunitaria e della cultura civile. La densità di edifici monumentali e di rappresentanza si deve alla "solidificazione" di alcuni di questi simboli e alla loro materializzazione in manufatti costruiti e non il contrario. Oggi alcuni centri sono in grado di accogliere e "dare luogo" alle necessità sociali contemporanee. Non è il caso di cercare di descriverle in questa sede poichè esse sono, come ha detto E. Lefebvre (1976) opposte e allo stesso tempo complementari; comprendono il bisogno di sicurezza e apertura, di certezza e di avventura, di organizzazione lavorativa e di svago, la necessità di imprevedibilità e di imprevisto, di unità e di differenza, di isolamento e di incontro, di cambio e di permanenza, di indipendenza (o di solitudine) e di comunicazione, di immediatezza e di prospettive a lungo termine. Allo stesso tempo l'uomo ha anche la necessità di accumulare energie e di utilizzarle, o di sprecarle, giocando. Deve vedere, ascoltare, toccare e gustare, ha bisogno di riunire le sue percezioni in un mondo. Il centro ha rappresentato lo spazio entro cui tutte queste esigenze avevano la possibilità di essere soddisfatte, a volte in modo inconsapevole, grazie alla "apertura dei suoi spazi". Le pratiche degli abitanti, degli operatori economici, dei decisori pubblici e di tutti gli altri attori che, in un modo o nell'altro, hanno un ruolo attivo

nella società contemporanea, si sono manifestate in questo ambito che di conseguenza è diventato un fulcro importante per l'esistenza e la vita quotidiana (Relph, 1976).

Secondo L. Castello (2010) il risultato di questo continuo accumulo di valori e simboli in un ambito spaziale determinato serve a renderlo un luogo. Pur senza voler anticipare le considerazioni che saranno sviluppate successivamente, un luogo per l'autore è uno spazio qualificato dove possono svolgersi esperienze ambientali. Gli abitanti lo percepiscono come un'unità socio-fisica. Egli ha affermato:

“Alcune aree nel centro della città, oltre ad essere molto riconoscibili, dotate cioè di una forte identità, sono anche meglio percepite dal pubblico anche perchè più facili da interpretare, perciò si rafforza un senso di attenzione verso questi spazi dovuto all'evidente piacere del loro intenso utilizzo”²⁹⁷.

Ciò che caratterizza questi luoghi è, secondo l'autore, la condizione di pluralità che, insieme all'identità e alla storia, generano interazioni fra le persone e contatti interpersonali (Castello, 2010). Le molteplici componenti del luogo, quelle fisiche, quelle storiche e quelle sociali servono a costruire l'esperienza e l'esistenza di quest'esperienza è la condizione necessaria alla sua creazione, possibile grazie a diversi stimoli.

Il centro urbano, con la sua varietà, la sua complessità e la sua indeterminata apertura ha rappresentato da sempre il luogo privilegiato per accogliere –ed a volte ha creato- gli stimoli capaci di creare e dotare di senso la realtà urbana. Come hanno spiegato M. Bonnes e B. Secchiaroli (1995), determinati luoghi sono in grado di produrre reazioni per coloro che li abitano. Queste reazioni, come ha affermato R. Sommer (1973), possono essere soggettive e legate alla specifica sensibilità dei singoli.

Senza addentrarsi ulteriormente in un campo di studio che richiederebbe molto spazio per essere anche solo accennato, si può ricordare come tutti questi valori conformano e marcano lo spazio del centro consolidato. Esso è un luogo che stimola i suoi abitanti ed allo stesso tempo ne accoglie le pratiche di appropriazione dello spazio. Per questa ragione si può affermare che il centro che riesce ad adempiere a questi due compiti è un luogo di piena urbanità, che non solo ha un ruolo all'interno dei tessuti urbani e del territorio ma lo dota di senso e costruisce parte della sua gerarchia. Alcuni autori, come A. Zárate (2003) hanno sottolineato che il deterioramento dei centri urbani iniziato negli anni '70 ha messo in luce alcune contraddizioni che segnano il territorio contemporaneo: da un lato alcuni spazi di consolidata urbanità entrano in crisi mentre iniziano a prosperare ambiti periferici, suburbani. Questa crisi del “centro storico” è un fenomeno

297 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 110-111 – trad. M. Paris

che investe trasversalmente il continente europeo nel dopoguerra e si manifesta in varie forme. La spiegazione dell'autore è che il territorio manifesta meccanismi di localizzazione e di differenziazione interna legati alla complessità della società moderna e delle sue dinamiche. D'altro canto M. Cacciari (2004) ha invece riflettuto sul fatto che il senso delle relazioni umane dell'oggi è legato alla relazione che lega produzione-scambio-mercato. In quest'ottica lo spazio, il territorio ed i luoghi che lo compongono sono progettati, riprogettati e trasformati in funzione di questa relazione. Per questo "Scompaiono quelli che erano i luoghi simbolici tradizionali, soffocati dall'affermazione dei luoghi dello scambio, espressione della mobilità della città, del *Nervenleben*, della vita nervosa della città"²⁹⁸.

Va segnalato che in questa frase ricorre un'altra immagine convenzionale del centro, che oltre a essere il cuore spesso è considerato il cervello della città. Sia che si attribuisca alle dinamiche della complessità o si trovi la causa nell'eccessiva semplificazione ed appiattimento della scala dei valori contemporanei –"schiacciati" nel consumismo acritico- il risultato è la trasformazione della gerarchia dei luoghi di urbanità che non sono più solo i nuclei tradizionali.

DESCRIZIONI EFFICACI E NUOVI INTERROGATIVI

Nell'introduzione si è specificato che il tema di questo paragrafo era lo studio dei caratteri del centro così come sono stati identificati negli studi classici e la loro utilità per descrivere la realtà territoriale contemporanea. Dall'analisi è emerso che il centro, secondo i diversi punti di vista proposti, ha dei tratti caratteristici: la simultanea compresenza di alcuni elementi quali: densità abitativa, funzioni economiche e spazi pubblici che in altri ambiti sono diligentemente separati in compartimenti stagni. Al tempo stesso il centro è lo spazio dove questi elementi non solo convivono ma interagiscono fra di loro e creano complessità e/o disordine. Si tratta di uno spazio dialettico dove diversi attori, ognuno con tempi e modi propri, modifica, adatta e costruisce lo spazio. Molti dei caratteri riconosciuti come tipici del centro lo indicano come lo spazio più importante e significativo della città e del territorio. Tutto ciò è corretto nel caso dell'analisi del centro fino agli anni '70, ma oggi? Il processo di metropolizzazione del territorio (v. cap. 2.B.) ha prodotto un gran numero di strategie localizzative e di presidio dello spazio da parte di chi lo abita e di chi lavora in esso. Come ha affermato N. Portas & al. (2003) alcune di queste strategie dipendono da preesistenze remote come la diffusione delle funzioni produttive o al rafforzarsi di alcune strutture territoriali più recenti quali le strade mercato, l'accumulo areale o lineale di alcune funzioni specializzate. Queste tendenze sono completamente diverse da quelle che hanno portato alla creazione del territorio e dei suoi centri consolidati e incidono su quella gerarchia

298 Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore pag. 30 (D0116)

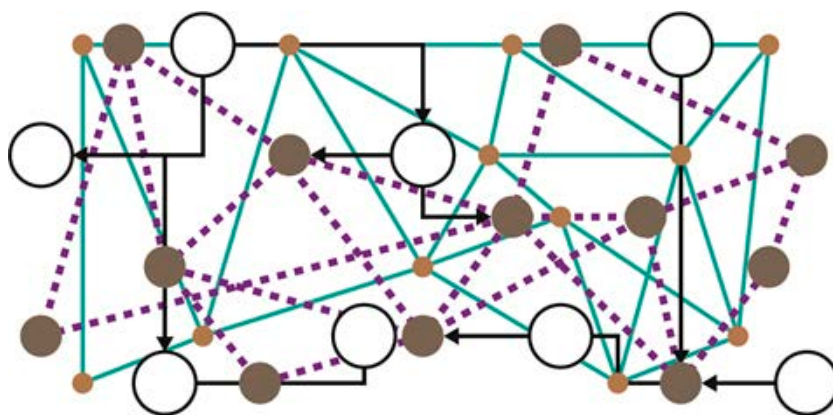
consolidata e creano nuove dinamiche spaziali. Alcuni dei prodotti di questa trasformazione sfuggono alle definizioni presentate nel paragrafo iniziale e, di conseguenza, non possono essere riconosciuti in loro i caratteri finora elencati. In verità i caratteri presentati sono efficaci a descrivere e riflettere sul centro come spazio determinato della città cioè come nucleo consolidato di un insediamento umano definito. Oggi la multiforme realtà urbana presenta ambienti eterogenei e figure della centralità molto diverse, non paragonabili a quegli spazi che, almeno in Europa, possono essere assimilati al centro storico. Le descrizioni convenzionali non riescono a chiarire tutte le questioni aperte: attraverso di esse non si può capire perché e come si siano sviluppati una serie di ambiti di centralità, più che nuovi centri, spazi dotati di densità, intensità e carica simbolica. Ma anche perché c'è una più ampia e più profonda necessità di centri e spazi di centralità nel territorio metropolizzato.

Fig. 3.30:

Centro e centralità oltre le configurazioni tradizionali

Dall'analisi del territorio contemporaneo emerge una continua e pressante domanda di centralità, che può non venire soddisfatta dagli spazi tradizionalmente dedicati ad essa

Fonte: elaborazione M. Paris (2013)



Vale la pena ricordare che in questa tesi si cerca di tener presente in ogni momento la doppia definizione del centro e che riguarda la doppia scala: da una parte quella urbana (il centro della città) e dall'altra quella territoriale (la gerarchia dei centri della regione) e si cerca di produrre un discorso coerente e in grado di legarle. Tutto questo in funzione della dimensione territoriale acquisita oggi dalla città e del fatto che le nuove centralità urbane si spiegano solo dal punto di vista della città-regione complessa, interessata dai fenomeni di metropolizzazione di cui si è parlato nella prima parte.

Le descrizioni convenzionali sono poco efficaci per spiegare la geografia contemporanea del centro e le sue molteplici manifestazioni, di conseguenza non riescono nemmeno a far luce sulle relazioni che legano i centri consolidati e le nuove figure contemporanee, così come le dinamiche di competizione e sinergia che di volta in volta si creano fra di loro. Per provare a capire e a raccontare l'urbano contemporaneo in un modo diverso e più vicino alla sua realtà materiale –l'obiettivo che ci si è dati all'inizio di questa ricerca– si dovrà quindi ripensare il concetto di centro in

funzione delle trasformazioni che ha subito la struttura del territorio. Per raggiungere quest'obiettivo si dovrà mettere in crisi in modo definitivo l'idea che gli spazi centrali contemporanei sono solo quelli legati a nuclei urbani consolidati. Per fare ciò è necessario studiare il ruolo del centro nelle tre configurazioni classiche della città, la città monocentrica, la città-griglia e la città-rete, e porre l'accento sul fatto che per capire una realtà complessa come quella contemporanea non si può rimanere ancorati a definizioni e concetti datati, senza che essi vengano messi in discussione o aggiornati.

3.C. Cercare il centro in uno spazio che cambia (dalle tre figure classiche all'urbano)

Si è visto nei capitoli precedenti che le trasformazioni della città hanno reso urgente la revisione di alcuni dei paradigmi usati fino ad oggi per riflettere sul territorio. Fra questi N. Portas & al. (2003) propongono di superare le dicotomie convenzionali: centro-periferia, città-campagna, ecc. che oggi rappresentano poderose barriere epistemologiche più che un aiuto alla comprensione della nuova condizione urbana. Per questo motivo si è dato inizio alla presente riflessione sulla necessità di rivisitare il concetto di centro in urbanistica, così da renderlo più efficace e vicino alla realtà dei fatti urbani. In particolare si è cercato di mettere in evidenza nelle pagine precedenti che le interpretazioni del centro che sono state date fino ad oggi sono legate al suo ruolo all'interno di una città vista come elemento definito del territorio. Quest'idea è trasversale nella disciplina urbanistica ed abbraccia tutte le interpretazioni dalle origini della polis fino al movimento moderno. Parimenti si è visto nella prima parte della ricerca che le trasformazioni territoriali hanno influito pesantemente sulla realtà della città che è mutata con la diffusione di materiali e forme urbane nel territorio che ha dato origine a complesse regioni urbane. Quindi le spiegazioni tradizionali del centro si sono rivelate inefficaci a dar conto della nuova realtà presente nel "territorio metropolizzato". In questo nuovo ambiente, il centro perde sempre più il carattere privilegiato di tipo geometrico e occorre quindi ricercare nuovi elementi per interpretare il sistema di localizzazione delle funzioni (Allione, 1967).

Ciò che interessa mettere in luce non è il carattere geometrico del centro ma il suo ruolo di luogo dove, per eccellenza, si incontrano la pluralità e la molteplicità sociale, dello scambio fra diversi e di spazio del commercio e delle attività miste. La comprensione dei fenomeni urbani passa necessariamente dalla capacità di individuare nel territorio una serie di luoghi centrali in cui queste caratteristiche non solo assumono la massima importanza, ma divengono esse stesse generatrici di tensioni spaziali. La presenza di questi elementi serve ad ordinare il

territorio e solo attraverso la comprensione di quest'ordine si può capirlo e progettarlo. Queste implicazioni spaziali rendono necessaria una riflessione e ci obbligano a riconsiderare la modellizzazione operata dagli urbanisti funzionalisti. L'idea di fare tabula rasa della città antica è diametralmente opposta a questa concezione e svuota di significato l'idea del centro. La struttura interconnessa di zone omogenee che essi pianificavano eliminava completamente la struttura gerarchica dello spazio, sostituendola con un nuovo mosaico di aree funzionalmente diverse interconnesse attraverso relazioni e spostamenti. In questo modo l'idea di spazi dello scambio in cui funzioni sovrapposte si svolgono in uno stesso luogo viene sostituita la dimensione dell'incrocio, in cui i flussi si sfiorano ma non interagiscono. Tutto ciò ha portato ad una vera e propria rinuncia al centro come elemento ordinatore del territorio e alla nascita dell'immagine di uno spazio urbano omogeneo ed indistinto. Questo il tessuto urbano è frammentato e semplificato e le diverse funzioni sono localizzate secondo uno schema più vicino alla progettazione tecnica degli impianti che alla complessa sovrapposizione tipica della città antica. È utile ribadire questa idea della rinuncia, che è scelta, di non spiegare attraverso l'idea di centro la città e di sostituire questa struttura concettuale con altre, più deboli (Vattimo & Rovatti, 2010) che inquadrano il territorio come giustapposizione di fenomeni diversi, frammentari, senza ordine.

Diversi sono i contributi che hanno favorito la nascita di questa immagine, in particolare si deve ricordare l'opera di C. Rowe e F. Koetter (1978), e la città generica di R. Koolhaas (1994), che si è convertita negli ultimi anni del Novecento in una delle immagini di riferimento per chi si confrontava con i temi urbanistici ed è riuscita, in pochi anni, a generare una nuova concezione della città tanto potente da sostituire un secolo di approfondimenti disciplinari e studi.

Non è possibile riflettere sul centro e sul suo ruolo senza prendere in considerazione il contesto entro cui si forma, si sviluppa e con cui interagisce. Al tempo stesso non è possibile affrontare il tema della centralità senza metterlo in relazione con la spiegazione della struttura urbana e territoriale degli habitat contemporanei. Il concetto classico di centro è strettamente legato a quello della città e del territorio cui era chiamato a fornire servizi e beni centrali. Il territorio –ed il modo di abitarlo della società contemporanea– sono cambiati sulla spinta di trasformazioni economiche, sociali e tecnologiche. L'obiettivo di questo paragrafo è quello di riflettere sul ruolo del centro nelle tre strutture classiche che l'urbanistica ha riconosciuto nella città: quella monocentrica, la griglia e la rete. Non è una rivisitazione degli studi morfologici né pretende essere un contributo innovativo o definitivo sulla forma della città, ma una riflessione agile sul ruolo che assume il centro nelle configurazioni urbane più ricorrenti²⁹⁹. Questo approfondimento è

299 Sarebbe velleitario e semplicistico pretendere di ridurre la grande e complessa casistica delle realtà urbane a tre semplici archetipi. Ciò che si cercherà di fare in questo paragrafo è una riflessione

utile per due ragioni. La prima é legata alla permanenza di una serie di dinamiche e processi della città contemporanea nel quale appaiono centri consolidati e nuove figure. Saper riconoscere i fattori consolidati e quelli emergenti può essere la chiave per riuscire a comprenderne il ruolo nel territorio di oggi. In secondo luogo, direttamente relazionato con il primo aspetto, é che oggi il sistema dei centri e delle centralità é composto da elementi molto diversi che si relazionano fra loro. Alcune di queste relazioni sono di memoria storica, eredità del passato mentre, altre sono esclusiva dei nuovi elementi, come se fra loro esistessero canali di relazioni privilegiati. L'approccio qui proposto serve ad approfondire le diverse possibilità e propone alcune prime interpretazioni legate alle relazioni esistenti, così come alcune idee di scenario su quelle in divenire.

3.C.1. La struttura monocentrica e quella lineare

E.W. Soja (2007) ha riconosciuto che nell'approccio classico degli studi urbani la città e la distribuzione nel territorio degli insediamenti umani sono il prodotto della continua interazione fra forze centrifughe e centripete prodotte dalla città centrale. Il centro, nella visione del geografo americano, era il vertice della vita urbana, il nodo verso il quale convergevano gli anelli concentrici, gli assi radiali o qualsiasi altro pattern urbano riconoscibile nel territorio. Il centro è l'ambito di concentrazione delle densità abitative maggiori, dove si incontrano –e a volte si scontrano- le diverse comunità di residenti/abitanti/utilizzatori dello spazio. L'esistenza del centro come spazio dei processi di concentrazione, ed origine dei fenomeni di dispersione, come origine simultanea di vita urbana e fuga suburbana è un'eredità storica, accettata senza discussioni. L'idea di centro, dalla città classica a quella fordista, si è accompagnata a quella di città come realtà limitata, entità ben riconoscibile nello spazio e diversa dallo spazio agricolo che la circondava. Per W. Christaller (1933) la vocazione principale della città è quella d'essere il punto centrale di un territorio.

EVOLUZIONE DI DUE EREDITÀ

La città come punto, come origine non è un'idea nuova ma, al contrario, è l'evoluzione di due concetti importanti elaborati e ripresi più volte all'interno della disciplina urbanistica. Il primo è quello della città come polis, il secondo riguarda la città come elaborazione di uno spazio ideale. In entrambe queste idee il centro della città (sia esso il centro funzionale o geometrico) é lo spazio da cui tutto si origina, un ambito che ordina e dá senso alla città ed al territorio.

utile e documentata su alcuni aspetti saliente del tema, rimandando ad altre ricerche l'approfondimento di alcune tematiche specifiche sul ruolo che ha avuto il centro nello sviluppo della forma della città.

G. Alomar nel 1961 spiegava che la parola città conteneva al suo interno i tre termini classici: *urbs* (la sua realtà materiale, opposta al *rus*), la *civitas* (l'insieme della comunità umana come complesso organico di gruppi sociali e istituzioni) e la *polis* (la realtà politica). Anche S. Tarragó (1968) ha parlato della città come di un'entità in cui si uniscono le voci latine *urbis* e *civitas*: la dimensione fisica e costruita e la dimensione politica e sociale. Quest'idea unitaria in cui le diverse componenti sono convergenti nasce anche dalla forma fisica degli aggregati urbani: un sistema formato da parti interagenti ed interdipendenti, limitato attraverso barriere fisiche come le mura, ben distinto dal contesto territoriale in cui si trova. Non per niente la rappresentazione della città classica per antonomasia, l'Atlantide di Platone, è quella di un' isola circondata dal mare che la separa, ma al tempo stesso la connette, col resto del mondo. Il fine di quest'utopia è quello di ricordare che la natura della polis, costruita e governata attraverso le leggi, era ordinata mentre al di fuori di essa regnava il caos. Il motore di questo ordine, nonché la sede degli enti dove si gestiva il territorio ed amministrava il potere è il centro della città. Come hanno affermato R.T. LeGates e F. Stout (2007) la forma fisica della polis della Grecia classica prevedeva al centro uno spazio pubblico importante. I greci davano grande importanza ai templi e agli edifici pubblici, agli stadi, all'agorà (che combinava mercato e foro), e ai teatri ... Oltre ad una ricca e sorprendente realtà fisica (templi, palazzi, ecc.) questo spazio ha sempre suscitato profonda suggestione negli urbanisti poichè in esso la comunità urbana si rappresentava e metteva in mostra la sua organizzazione sociale. La polis rappresenta una forma di comunità, che ha esercitato un fascino potente per più di due millenni. Non è l'obiettivo di questo paragrafo riflettere sulla natura concettuale della polis ma è interessante cogliere alcune delle riflessioni prodotte su questo argomento per chiarire il concetto di centralità. Per esempio M. Cacciari ha affermato e messo in luce il ruolo del centro nella polis come quello spazio dove la comunità si ritrovava e si riconosceva, spazio quindi di rappresentazione collettiva. Esso era un luogo accogliente, un grembo, uno spazio dove sostare bene ed essere in pace. Al tempo stesso era una macchina, uno strumento che facilitava i *negotia*, gli affari.

“Da un lato la città come un luogo di *otium*, luogo di scambio umano, sicuramente fatico, attivo, intelligente, una dimora insomma, e da un altro il luogo dove poter sviluppare nel modo più efficace i *nec-otia*”³⁰⁰.

L'idea del centro nella polis é quella di un ambito della città dove si concentrano edifici e funzioni pubbliche, spazi di rappresentanza e di convivenza e gli ambiti privati degli abitanti. Questa commistione distingue questo ambito rispetto a tutti gli altri frammenti della città, che non mostrano un livello di complessità comparabile.

300 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 23

Le città ideali rinascimentali³⁰¹ sono progetti pieni di rimandi al mondo della polis e delle città classiche, ma anche spazi di ardita invenzione e sperimentazione. Come hanno riconosciuto P. Marconi & al. (1973) questi progetti fino al rinascimento generavano forme ideali orientate a partire dai punti cardinali e relazioni coi percorsi solari. La modulazione dello spazio era legata a elementi di carattere simbolico e religioso (numeri e figure) e da essi dipendevano la forma urbana, i tracciati viari, la disposizione delle funzioni e degli spazi pubblici. Nei progetti dei teorici dell'architettura del rinascimento (L.B. Alberti, il Filarete, ecc.) si possono riconoscere elementi ereditati da questa tradizione così come altri mutuati dallo studio dei trattati del '400 e del '500. Questo rappresentò un cambiamento sostanziale, uno spostamento dalla *Civitas Dei* di San Agostino, progettata su di un modello teologico, si passò ad una città creata per l'uomo e la società civile, le cui regole di armonia date dalla legge e dal giusto governo si rispecchiano nell'equilibrio e nella razionalità delle architetture e degli spazi urbani (Mochi Onori, 2012).

Si tratta di progetti per insediamenti urbani razionali, il cui tema è la costruzione scientifica della città, secondo matematica, ossia secondo ragione (Garin, 1965). Praticamente nella totalità dei casi l'impianto di queste città ideali è radiale, monocentrico, con precisi riferimenti all'immaginario delle utopie derivate da Atlantide e la Gerusalemme celeste.. La simbologia legata a questa configurazione è relativamente chiara: in uno stato perfettamente funzionante nei suoi ordinamenti politici, economici, militari, gli stessi convivono e si attestano attorno ad uno spazio pubblico importante (la Piazza) dal quale si organizza e struttura la vita della città e dei suoi abitanti. Senza entrare ulteriormente in questo complesso ed affascinante argomento, si può però ricordare che la giacitura del centro e, di conseguenza, tutta la forma *urbis* erano basate su studi di carattere geometrico e visualizzate grazie alla prospettiva. Proprio quest'ultimo fattore è indice di due aspetti importanti per la riflessione qui proposta. Da un lato la convergenza in un punto dell'impianto radiale della città dà a quell'ambito spaziale un carattere di preminenza sull'intero insediamento e gli conferisce un ruolo equilibratore e di riferimento. Dall'altro l'idea della prospettiva permette ricollegarsi ai processi che guidano la percezione dello spazio e degli oggetti disposti in esso da parte dei suoi abitanti. Il centro della città ideale non è rappresentato solo come lo spazio a cui guardano i cittadini, ma è l'incrocio di assi prospettici di scala territoriale. Questo aspetto serve a sottolineare che le città ideali, pur nella loro natura di

301 È impossibile riuscire a restituire in questa sede poco più di un accenno a questo interessante tema di studio. Per questa ragione si rimanda alla ricca bibliografia sull'argomento, della quale si segnalano alcuni materiali particolarmente utili all'interpretazione proposta in queste pagine: Argan G.C. (1988) Storia dell'arte italiana III. Da Michelangiolo al Futurismo. Firenze, Sansoni. Bertelli C., Briganti G. & Giuliano A. (1991) Storia dell'arte italiana III. Milano, Electa Bruno Mondadori. De Vecchi P., Cerchiarri E. (1992) Arte nel tempo II. Dal Gotico Internazionale alla Maniera Moderna. Milano, Bompiani. Calabi D. (2001) La città del primo rinascimento. Bari Ed. Laterza. Cassanelli L. (2004) Le corti rinascimentali, committenti e artista. Roma, Sinnos. Gambi L. (1978) La città e l'organizzazione dello spazio in Italia, in TCI, (a cura di), (1978) Capire L'Italia, le città. Milano, TCI.

Fig. 3.33:

Vista aerea della città di Palmanova (I)

La piazzaforte di Palmanova, in Friuli Venezia Giulia, nacque per volontà del governo della Serenissima per contrastare il pericolo turco al nord dopo la battaglia di Lepanto. Il progetto di Palmanova è di Bonaiuto Lorini e la costruzione fu iniziata a partire dal 1593 dal Savorgnano. La pianta presenta uno schema stellare con nove bastioni a fianchi ritirati, tre porte, con le strade che partono dalle porte che arrivano sino alla piazza centrale, al contrario di quelle che partono dai baluardi, che per ragioni difensive non raggiungono la piazza cittadina. Le strade formano un esagono centrale e forme trapezoidali che corrispondono ai quartieri d'abitazione, a loro volta divisi in lotti da strade secondarie. Lo schema della piazzaforte di Palmanova è regolare e presenta strutture radiali e una rigorosa simmetria tra tutte le parti: è cioè realizzato secondo forme geometriche da sempre considerate emblema di perfezione, approfondite anche da Piero della Francesca, che ne fece il perno della propria ricerca, fondata sullo studio di poligoni regolari. I poligoni regolari, emblema di perfezione formale, si pongono come elementi indispensabili per la pianificazione della città, alla luce di un forte rapporto tra la pittura geometrica e la pianificazione urbana, in una continua tensione tra aspirazioni ideali ed esigenze reali (Cianfarani L., disponibile al sito <http://www.arted-argomenti.org/saggi/cittàideale.html>)

Fonte: Regione Friuli Venezia Giulia, archivio fotografico



oggetti ben definiti e separati dallo spazio esterno da mura e confini, erano la sede dello spazio centrale che serviva il territorio circostante.

LA CITTÀ COME OGGETTO E IL SUO CENTRO COME AMBITO DEFINITO

La realtà della città europea, oggetto di studio di questa ricerca, è molto varia e particolarmente complessa, così che in essa è possibile –ma non sempre facile- riconoscere alcuni degli aspetti culturali che ne hanno influenzato lo sviluppo. M. Weber (1921) ha definito la città come un insediamento concentrato e circoscritto, un ambiente diverso da quello formato dalle abitazioni isolate tipiche del territorio agricolo, un *grande centro abitato*. Questa definizione era basata sul significato immediato dei termini e sulla natura fisica dell'oggetto di studio.

Quando si studia la struttura della città monocentrica si sottintende che quest'ultima è un oggetto definito dello spazio, marcato da dinamiche interne studiabili come quelle di un sistema chiuso o isolato. Come hanno avuto modo di affermare J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot (1970) nel piano, la struttura radiocentrica dispone armoniosamente la città intorno al centro. Da questo escono –in forma di stella- le arterie che intercettano le strade che, in epoche diverse, erano il limite che divideva la città dallo spazio agricolo. Questa configurazione prende il nome di struttura radioconcentrica. In essa si può raggiungere agilmente il centro da qualsiasi punto ed in quell'ambito sono localizzati i servizi pubblici ed il commercio. Anche se nelle intenzioni questa struttura dovrebbe favorire la razionalità dei flussi e la fluidità del traffico, non sempre questo accade e, al contrario, spesso nelle città che presentano questo tipo di struttura il centro risulta essere congestionato e poco accogliente proprio per questo tipo di problema.

Nella struttura monocentrica si può parlare di una centralità perfetta –quasi ideale- in cui l'ambito geometricamente equidistante rispetto ai

limiti della città è allo stesso tempo il luogo più accessibile e quello dove, storicamente, sono state localizzate le funzioni più attrattive e rappresentative. Si tratta però di una centralità legata alla città come oggetto autoevidente, diverso dallo spazio agricolo in cui si colloca, e come sistema chiuso, incentrato solo su se stesso e dove si annullano –o sono poco considerate- le relazioni con altre città simili.

IL TRAMONTO DEL MONOCENTRISMO NELLA CITTÀ FORDISTA

La rivoluzione industriale ed il fordismo hanno rappresentato il momento di apice della struttura monocentrica della città, ma anche il principio della sua fine. Secondo E.W. Soja (2007), nella città fordista si sono sovrapposte due dinamiche apparentemente diverse che si sono evolute contemporaneamente. Da un lato la tendenza alla concentrazione nel centro: durante la rivoluzione industriale le sedi delle società finanziarie, degli enti governativi, le funzioni del terziario avanzato si localizzavano nel centro. Si trattava di una tendenza trasversale, tale da influenzare i centri storici delle città europee e con l'industrializzazione americana, il CBD delle città statunitensi (e di tutte quelle realtà, anche culturalmente molto diverse, che ne hanno seguito l'esempio).



Fig. 3.32:

Il CBD di Beijing (RC)

Quella dei CBD è un'architettura di torri, marcata per un forte richiamo all'international style, che si ripete sempre uguale in tutte le città del mondo.

Fonte: Fotografia di M. Paris (2012)

La concentrazione di attività terziarie ha portato al progressivo movimento di abbandono del centro da parte dei suoi abitanti. Questa seconda dinamica di decentramento è iniziata solo in una seconda fase della rivoluzione industriale, coincidente con il progressivo rafforzamento della classe media. Questo processo, ampiamente documentato nella prima parte della ricerca e ben descritto da J. Garreau, ha portato alla suburbanizzazione della popolazione urbana e, in una fase successiva, anche al progressivo spostamento delle funzioni

produttive e degli spazi dell'ozio nel territorio. La distribuzione dei diversi elementi è legata a vario titolo alla geografia delle infrastrutture, quindi al livello dell'accessibilità dei vari ambiti del territorio, alle qualità ambientali e specifiche dei luoghi e quindi al loro livello di attrattività ed è favorita da fenomeni puntuali di opportunità come ben dimostrano le dinamiche del mercato immobiliare. E.W. Soja ha osservato che le riflessioni teoriche sullo sviluppo della metropoli fordista (la radice del processo di metropolizzazione del territorio, v. 2.B.) si sono occupate maggiormente della decentralizzazione piuttosto che del fenomeno della centralizzazione poichè questo era meglio conosciuto o, addirittura, dato per scontato (Soja, 2007). In realtà, secondo le sue parole:

“Molti centri metropolitani non sperimentarono una crescita significativa durante questo periodo e solo alcuni svilupparono le immense aree industriali della produzione fordista, spesso vicine al centro vero e proprio. Allo stesso tempo, tutte le grandi aree metropolitane sperimentarono una importante suburbanizzazione quando diminuì il fenomeno della crescita per annessione ed i limiti formali della città centrale divennero relativamente stabili”³⁰².

In una nota a corredo di questa frase l'autore ha specificato che la lenta crescita del nucleo originario, e di conseguenza del suo centro, ha ricevuto poche attenzioni negli studi urbani del funzionalismo, più preoccupati di studiare i processi evolutivi della periferia. Una delle prime reazioni alla struttura monocentrica, sempre secondo J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot (1970) furono gli scritti che portarono allo studio delle città lineari. Si tratta di un tipo di struttura urbana che assumevano le piccole città costruite lungo le strade e limitate dalla topografia. Tuttavia F. Choay osserva che nel 1882 lo spagnolo A. Soria y Mata pubblicò un primo progetto di città lineare frutto della sua riflessione sulle nuove tecniche di trasporto e comunicazione e del peso che esse avevano nella società.

IMMAGINE DELLA CITTÀ LINEARE DI A. SORIA Y MATA.

Nel suo schema la “*Ciudad Lineal*” è percorsa da un “asse longitudinale composto dalle diverse linee di comunicazione (ferrovie, linee del tram e strade), dalle infrastrutture di servizio e distribuzione di acqua, luce, gas, elettricità e linee telefoniche, così come le dotazioni pubbliche ed i parchi. Ai due lati di questa spina dorsale due frange di isolati ortogonali associavano l'habitat individuale agli spazi pubblici, a quelli commerciali e quelli culturali, sviluppati di pari passo con la costruzione delle residenze”³⁰³. Negli anni successivi egli si dedicò a sviluppare questa idea e nel 1894 propose la sua applicazione alla città di Madrid, fondando la *Compañía Madrileña de Urbanización*, società privata che comprò numerosi terreni per realizzare un quartiere ispirato a questo

302 Soja E.W. (2007) Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale. Bologna, Pàtron pag. 342

303 Choay F. (1994) Le regne de l'urbain et la mort de la ville in AA.VV. (1994) La Ville. Art et architecture en Europe. 1870-1993. Parigi, Editions du Centre Pompidou pag. 23-35

modello. Un altro esempio è il progetto di Le Corbusier per Algeri, chiamato Plan Obus del 1933. In un primo progetto (1931-1934) egli pensò a un nuovo edificio terziario sul mare costituito da due torri parallele. Il collegamento fra questo nuovo oggetto e la città adiacente, nell'area di Fort Empereur, fu pensato con un progetto successivo: un'autostrada sopraelevata che collegasse Algeri, la nuova centralità e gli altri nuclei costieri. Lo svizzero pensò a un nuovo tipo di città da costruire dentro il basamento di sostegno. Come afferma N. Bhatia (2011) Le Corbusier nel suo progetto di una città lineare e continua mescolò infrastruttura e topografia come un contenitore della diversità e della pluralità urbana.



Fig. 3.33:

Il Plan Obus di Le Corbusier (1933)

Un tipo di città diversa, costruita dentro l'infrastruttura che collega i centri costieri: ancora una volta la città lineare assume significato solo se collega i centri della regione fra loro.

Fonte: Fotografia della maquette del progetto, Le Corbusier (1934)

Alcune di queste riflessioni furono riprese successivamente: nel 1945 un gruppo di urbanisti sovietici le adottò nel progetto di ricostruzione di Stalingrado (oggi Volgograd) dopo la seconda guerra mondiale. Il disegno era composto da cinque fasce parallele che correvano lungo il fiume Volga. Nelle diverse sezioni si collocavano i parchi come strato-ammortizzatore e poi in successione la residenza, le strade, il verde e la ferrovia. Pur con molte trasformazioni subite nel tempo, ancora oggi è evidente nella pianta della città questa forte linearità dovuta al progetto originario.

Un altro esempio successivo è la proposta di S. Dahl (1955) per un possibile ampliamento della città di Göteborg, contenuta nel libro *Stade Nagra stadsbygd Problem*. Gruppi di isolati raggruppati in rettangoli con un lato di quasi due km sono collocati da entrambi i lati di una grande infrastruttura viaria che si estende nello spazio. In prossimità della strada si dispongono i luoghi del lavoro mentre alle loro spalle sorgono gli edifici delle residenze collettive di diverse tipologie. In corrispondenza delle stazioni del metro, disposte lungo l'asse principale a circa un km

di distanza l'una dall'altra, si trovano quelli che il progettista definisce i "centri": agglomerati di funzioni amministrative, commerciali ed industriali. La città risultante avrebbe quindi la struttura di una griglia allungata, dentro cui potevano abitare fino a 20.000 abitanti.

Due sono gli aspetti importanti che legano tutte le proposte legate alle città lineari e al trattamento riservato al centro. Esse da un lato rappresentano un tipo diverso e originale di adattamento della città al luogo, alle sue condizioni fisiche e allo stato del terreno. Dall'altro esse sono sempre in relazione con le infrastrutture del trasporto, tanto privato come collettivo, e grazie a questo aspetto si può capire l'importanza che questi elementi avessero assunto per i progettisti che studiavano nuovi modi di colonizzare il territorio e nuove forme di città. Allo stesso tempo con essi si evidenzia il problema del movimento all'interno della città e la domanda di spazi dotati di alta accessibilità sia da parte degli abitanti che delle funzioni produttive. Secondo L. Benevolo (1960) A. Soria, pur ragionando solo su un embrione del complesso sistema di arterie necessarie alla città contemporanea, esprime un'idea perfettamente chiara –in senso moderno- della relazione strada-città, già nel suo primo scritto del 1882.

Al tempo stesso si nota come nella critica si sia malinteso spesso l'idea di centralità nelle strutture lineari: spesso gli assi su cui si sviluppa questo tipo di città sono i collegamenti fra centralità esistenti o in progetto, punti di densità che danno un senso anche agli spazi posti fuori da essi (ma relazionati con loro). Si tratta di un'idea chiave che permette di capire il grande interesse di queste sperimentazioni; nella città di A. Soria, questi punti di densità erano già presenti nel territorio, ed il progetto si traduce, in ultima analisi, in una grande riconnessione di scala regionale, teso a creare un sistema più che nel progetto di una struttura lineare "in sè".

Si è scelto di usare questo esempio per manifestare il cambiamento nelle modalità di crescita urbana, per cui la città non è più cresciuta lungo i suoi margini a macchia d'olio, ma in funzione delle infrastrutture o per "salti di rana" (De las Rivas, 2010). Come ha affermato J. Mena (2005) si deve prendere coscienza del fatto che con questa trasformazione è cambiata la relazione fra centro e periferia. Quest'ultima non è più dipendente dal centro così come lo era in passato e, in qualche caso, questa tendenza si è invertita. Alcuni servizi si localizzano nei quartieri periferici ed il centro dipende funzionalmente da essi. Altri autori hanno descritto più da vicino questa trasformazione. N. Portas & al. (2003) hanno riconosciuto che il superamento dei limiti consolidati della città tradizionale è allo stesso tempo il motivo e la conseguenza dell'enorme sviluppo del sistema infrastrutturale sia su gomma che su ferro. Si è superata la struttura monocentrica tradizionale e gli schemi radiocentrici che essa generava oggi sono divenuti qualcosa di diverso, una maglia, o rete, in cui vi è più equilibrio nel verso degli spostamenti

non piú solo centro-periferia, ma anche periferia-periferia. Tutto ciò può essere assimilato ad alcune dinamiche fisiche di dissipazione dei flussi nello spazio. R. Fishman (1987) ha spiegato che il nucleo urbano centrale era uno spazio dove potevano riunirsi e trovarsi insieme le diverse classi ed un numero indefinito di gruppi etnici che formavano la città. Il ruolo dello stato e del governo della città, lo spazio pubblico, così come il trasporto di massa, furono fattori capaci di creare una vera e propria democratizzazione del luogo e una cultura urbana accessibile a tutti (le sale da concerto, i musei, i cinema, i teatri, ma anche solo gli spazi di contatto e di scambio, ecc.). Quanto si è dato inizio al progressivo spostamento di queste funzioni dal centro, si è rinunciato al mantenimento ed all'arricchimento di questo spazio che, impoverito, ha perso la sua capacità di creare e favorire la diversità ed il contatto.

Non è questa la sede per una riflessione approfondita sulle sorti del centro consolidato della città pre-moderna e quindi si tratterà questo tema come una questione aperta. In realtà il dibattito su di esso è ancora molto ricco e numerosi studi e ricerche –anche recenti– sono legati al suo approfondimento. Si tratta di un problema non solo conoscitivo ma anche pratico con cui i professionisti si confrontano quando devono pianificare il territorio, la città e le aree urbane. Coi piani regolatori italiani di Assisi (1955-1958) e Bologna di G. Astengo si è cercato di affrontare questo problema in modo diverso, non musealizzando la realtà o incrementando la terziarizzazione, ma favorendo l'integrazione fra funzioni di scala metropolitana, patrimonio edilizio e le esigenze degli abitanti. I lavori di ricerca di G. Campos Venuti, A. Álvarez Mora e numerosi altri illustri esponenti della disciplina dimostrano che una via alternativa –ed un approccio diverso al centro storico– in urbanistica sono possibili.

3.C.2. La maglia ortogonale e l'assenza del centro geometrico

P. Perulli nel 2009 ha messo in luce, citando L. Mumford, che durante il delicato passaggio dal fordismo al post-fordismo e di conseguenza dalla città pre-industriale a quella moderna l'idea del centro si è persa e ritrovata, così come quella di città. Nella trasformazione subita dagli insediamenti urbani, essi passano dall'essere oggetti auto-evidenti e dotati di limiti precisi ad agglomerazioni congestionate di scala regionale basata sull'idea di sistemi locali interconnessi e aperti (Perulli, 2009). La proposta piú compiuta di generare un nuovo ordine spaziale che superasse la struttura della città monocentrica e si adattasse alla colonizzazione dello spazio è quella tipica della città americana, basata sulla griglia ereditata dalla colonizzazione ed ispirata ai principi del movimento moderno. Secondo T. Ito (1992) gli obiettivi dell'architettura moderna erano ispirati a principi di omogeneità, trasparenza, fluidità. Egli usa l'esempio dell'omogeneità rappresentata simbolicamente nel

Fig. 3.34

Supersuperficie, superstudio (1971)

Il progetto di Supersuperficie di Superstudio, gruppo di ricerca sui temi dell'architettura, dell'urbanistica e del design; fondato da A. Natalini e C. Toraldo di Francia nel 1966; e attivo a Firenze fino al 1978 (cui presero parte R. Magris, G.P. Frassinelli, A. Magris e A. Poli), nel 1970-1972 giunse a prefigurare un modello alternativo di vita sulla terra. Si tratta secondo gli autori di un'altra visione-limite in cui la realtà perde i suoi connotati solido-meccanici, oggettuali, di architettura come supporto tridimensionale alla vita e si distribuisce su una griglia neutra, virtuale, di flussi di informazione e di energia come supporto di una organizzazione debole del territorio da (Fei, 2010).

Immagine dell'allestimento "Supersuperficie" presentato da Superstudio nella mostra Italy: The New Domestic Landscape allestita nel 1972 al MoMa di New York.

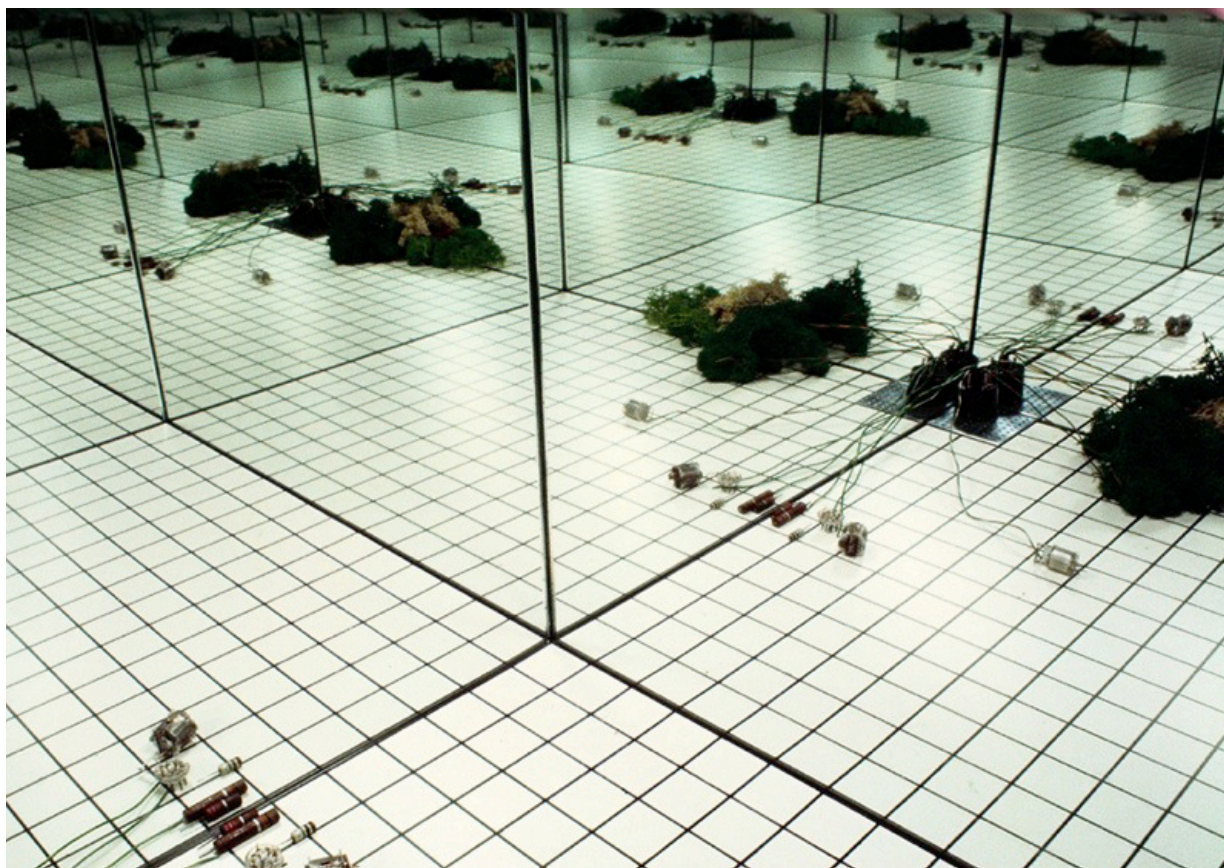
concetto di spazio universale e nell'estetica del *less is more* di Mies van der Rohe. In architettura "lo spazio che incarna questo concetto di omogeneità è la *neutral grid* (la trama neutra) basata sulla struttura di acciaio"³⁰⁴. Si tratta di una maglia quadricolare che segue la geometria euclidea. Si trattava di uno spazio trasparente infinito, però visibile e al quale si poteva dare una forma (Ito, 2006).

Il frutto dell'applicazione di questa logica della griglia in urbanistica è stato quello della creazione della *neutral city* (Perulli, 2009; Sennet, 1992). Si tratta di uno spazio ridotto a unità astratte da comprare e vendere, disegnate da una razionalità geometrica tirannica. Questa era "una città neutrale perché neutrale è lo spazio della griglia, disponibile all'espansione capitalistica, sia in orizzontale e persino in verticale (il grattacielo è anch'esso una griglia che occupa lo spazio verso l'alto)"³⁰⁵. Anche J. Corner ha affermato che:

"La griglia si è dimostrata storicamente una forma di suddivisione spaziale poiché estende un reticolo su di una vasta superficie, permettendone uno sviluppo flessibile e mutevole nel tempo, si tratti del reticolo delle strade di Manhattan -legate al mercato immobiliare- o della suddivisione

304 Ito T. (1992) Paisaje arquitectónico de una ciudad envuelta en una película de plástico transparente in Toyo Ito, Torres Nadal J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) Escritos. Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos pag. 118 – trad. M. Paris

305 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 17



agrimensoria del Midwest degli Stati Uniti. In questo caso un'astratta operazione formale caratterizza la superficie, liberandone potenzialità e specificità. Questo strumento dà ordine e leggibilità alla superficie e, al contempo, garantisce individualità e autonomia di ogni sua parte, ed inoltre resta aperto a possibili trasformazioni alternative nel tempo³⁰⁶.

LA MAGLIA ORTOGONALE

In realtà è impossibile riassumere in questa sede l'importante ruolo della griglia e della maglia ortogonale nei processi di colonizzazione del territorio sia in ambiente europeo (la centuriazione romana, ecc.) come in quello americano³⁰⁷. Già nel progetto Ippodameo per Mileto del V. sec. A.C. la griglia serviva a creare uno spazio come distesa vuota e disponibile, senza più differenza fra luogo e luogo (Ferraro, 2001). L'idea della griglia per P. Perulli ha una sua radice antica che è stata tradotta e aggiornata in numerose varianti moderne.

Le estreme conseguenze di questa applicazione si possono riscontrare nell'urbanistica nord-americana legata ai progetti razionalisti di metà Ottocento come il piano a griglia del Missouri (1836), la Federated metropolis di F. Olmsted per Chicago e alcune rielaborazioni europee come la garden city di E. Howard (1902), che non applica strettamente la logica della griglia ma si ispira agli stessi principi per la colonizzazione di nuovi territori fuori dalla città consolidata col fine di de-congestionarne il centro. L'immaginario disciplinare del periodo è pieno di esempi significativi: dalle sperimentazioni sulle unità ambientali di Unwin e Parker delle città giardino statunitensi, alle utopie di Democracity e Futurama (1939), passando dalla Broadacre city di F.L. Wright (1934). Il risultato più evidente di questa tendenza è l'immagine della città di Los Angeles raccontata negli studi del 1964 di K. Lynch (non a caso alunno di F.L. Wright): la città fu descritta, attraverso le testimonianze dei suoi abitanti, come un ambiente spazioso, senza forma e senza centri. Essi percepivano questo spazio come una griglia che organizza lo spazio, ma dove manca un "centro". Il carattere di diversità è dato dalla relazione fra la posizione di un punto e gli assi di riferimento e dalla sua densità relativa (Perulli, 2009). In questo senso la griglia raggiunge il suo illusorio obiettivo di completa neutralizzazione dello spazio: essa diviene "un'arma da usare contro il carattere dell'ambiente naturale, e sociale, contro lo stesso carattere geografico dei luoghi"³⁰⁸.

Nella città neutrale della griglia l'abitante è stranito e perso poiché attraverso di essa si annullano le specificità dei luoghi, le sue memorie



Fig. 3.35:

Ippodamo da Mileto, Piano ippodameo (444 a.C)

Nella proposta di Ippodamo le strade con orientamento est-ovest e nord-sud tracciavano una maglia regolare in grado di fungere da supporto all'edificazione. Questo schema, più usato nella creazione delle colonie che per le polis mature è stato la base sul quale sono stati pensati tutti i progetti per le colonie della Magna Grecia e, da lì, durante tutta la storia umana. Si chiede C. Candia qual'è la ragione per cui i coloni europei abbiano usato da sempre questo tipo di quadricola per creare nuove città pur non avendo in Europa molte città di questo tipo? La risposta che si dà è che la maglia può assumere un ruolo di elemento geometrico, cartesiano e tranquillizzatore rispetto ad un mondo nuovo, diverso e incomprensibile che spesso essi vedevano come aggressivo e ostile.

Fonte: Ippodamo da Mileto in Kruff H.W. (1990)

306 Corner J. (2006) Terra fluxus in Waldheim C. (a cura di) The landscape urbanism reader. New York, Princeton Architectural Press PAG. 31 - trad. M. Paris

307 Su questo ultimo tema inoltre è disponibile la tesi di Dottorato di R. Kawano, intitolata "Reticula, cultura y ciudad. Las diversas expresiones del trazado ortogonal como principio de orden" diretta da J.L. de las Rivas nell'ambito del Programa de Doctorado "Arquitectura y Ciudad: materiales para el análisis arquitectónico y urbano" del Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura. E.T.S. de Arquitectura. Universidad de Valladolid (E) difesa nel 2005

308 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 22

storiche ed i segni naturali del paesaggio. Non a caso la ville radieuse di Le Corbusier (1929) si basava sulla tabula rasa del tessuto urbano consolidato e sulla creazione di un nuovo ordine urbano, la cui base è la griglia ortogonale.

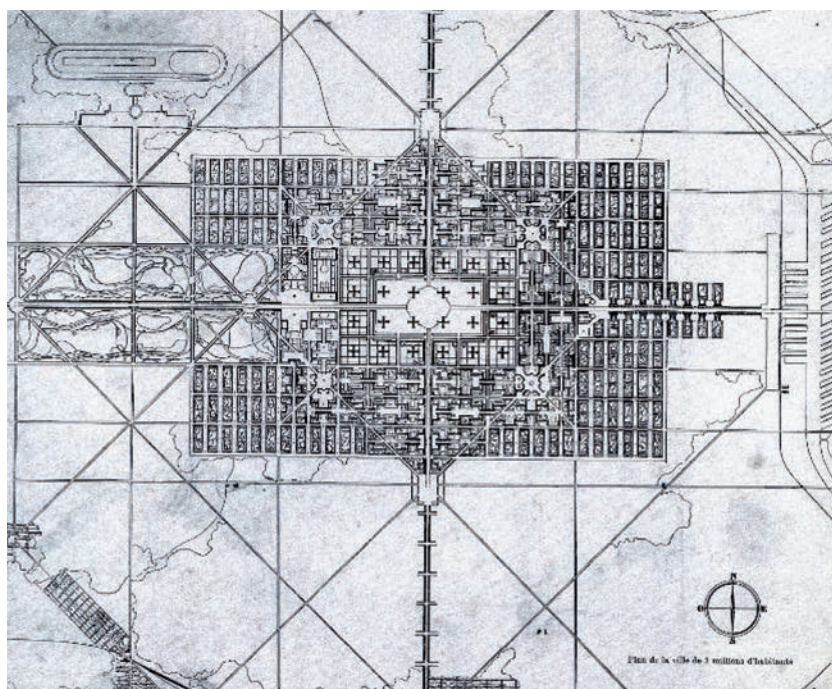
Fig. 3.36:

Progetto di una città per tre milioni di abitanti

La città era distribuita in un'ordinata griglia rigidamente simmetrica, costituita da file equidistanti di grattacieli identici, dalle forme rigorose e squadrate. "Questa non era un'immagine per la città del futuro - insisteva spesso Le Corbusier - ma per la città di oggi". (LeGates & Stout, 2007). Nel progetto per la sua città per tre milioni di abitanti del 1922 Le Corbusier poneva al centro la stazione con la piattaforma di atterraggio per aero-taxi. Scorrono in direzione nord e sud, est e ovest, le principali arterie per il traffico veloce: sono strade sopraelevate di 120 piedi di larghezza. Alla base di grattacieli e tutti intorno a loro si stendeva un grande spazio aperto di 2.400 per 1.500 metri, che ha una superficie totale di 3.600.000 metri quadrati. Questo spazio è occupato da giardini, parchi e viali. In questi spazi verdi, ai piedi e intorno ai grattacieli, dovrebbero esserci ristoranti e caffè, negozi di lusso in edifici e terrazze. Insieme a questi le sale da concerto, i teatri e così via, e tutt'intorno i garage o gli auto-silos. I grattacieli sono progettati solo per ospitare chi lavora. Sulla sinistra vi sono i grandi edifici pubblici, i musei, gli uffici comunali e amministrativi. Ancora più a sinistra abbiamo il Parco (che è disponibile per un ulteriore sviluppo logico del cuore della città).

A destra, lungo una delle arterie principali, vi sono i magazzini ed i quartieri industriali dotati di una apposita stazione merci. Tutto intorno la città è protetta da boschi e aree verdi. Più in là vi sono le città giardino che formano una banda che circonda tutt'intorno la città.

Fonte: Le Corbusier (1929) in A contemporary city LeGates R. T., Stout F. (2007) The city reader. New York, Routledge pag. 327



Uno dei vantaggi offerti dalla griglia ortogonale per gli urbanisti era che essa si è in grado di annullare il possibile riferimento al tema della scala. Essendo la maglia omogenea, appiattisce lo spazio e per questo essa è ripetibile all'infinito. Questo aspetto, insieme ai processi di suburbanizzazione, esplosione della città e metropolizzazione del territorio che sono stati descritti nella prima parte di questa ricerca, ha portato alla progressiva perdita del limite della città e, di conseguenza, della possibilità di determinare una centralità geometrica univoca. Questo però non significa che nella città del reticolo ortogonale il centro sparisca: al contrario il centro si moltiplica e prendono forma diverse alternative alla "centralità monocentrica".

L'ESEMPIO DELLA BROADACRE CITY

Uno dei primi progetti che introdusse questi temi fu quello della Broadacre city di F.L. Wright³⁰⁹. Egli fu probabilmente l'architetto statunitense più importante della prima metà del XX secolo sia per quanto riguarda il

309 Si è scelto di documentare questo tema attraverso l'esempio americano per tre ragioni fondamentali. La prima è la sua natura utópica, questa visione formulata negli anni '30 del passato secolo introduce temi importanti ancor'oggi e, negli anni, si è rivelata profondamente premonitrice. La seconda è legata al carattere sperimentale del progetto di F.L. Wright: grazie ad esso egli ipotizzò da un punto di vista progettuale (quindi, pratico) alcuni aspetti che solo oggi l'urbanistica come disciplina sta cercando di affrontare. Infine per la possibilità di rimandare il lettore interessato ad un più consono e profondo studio del progetto grazie alla numerosa saggistica che su di esso è stata prodotta.

progetto di edifici che per la forza delle sue proposte urbanistiche. Come ha avuto modo di segnalare J.L. de las Rivas (2013) nel suo libro *The disappearing city* del 1932 lo statunitense avanzò l'idea che le grandi città, viste come agglomerati densi ed affollati, sarebbero state abbandonate dagli abitanti. Le ragioni di questo spostamento sarebbero state le stesse che ne avevano favorito la nascita e lo sviluppo: la diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto, del telefono e della radio come strumento di comunicazione e dell'industria come processo produttivo. Nella sua lettura, questi tre grandi passi avanti nella tecnologia sono garanzia di nuovi diritti e nuove libertà. Questa libertà si manifesta anche nella possibilità di abbandonare la città e cambiare il proprio modo di vivere. Ma Broadacre City, presentata in una mostra e in un articolo pubblicato nel 1935, non fu solo un modello urbano, fu la materializzazione fisica della visione sociale di Wright (LeGates & Stout, 2007). Secondo Bernardo Secchi "Wright studia il tema della bassa densità, dei livelli di densità e distanza reciproca che fanno ancora di un insediamento una città; un tema emergente in un paese connotato da un forte individualismo e che si affaccia in quegli anni all'era della diffusione automobilistica di massa"³¹⁰. Il progetto asseconda un ritorno ai valori tradizionali degli Stati Uniti, quel sistema di individualismo e mito della frontiera che aveva ispirato presidenti come Jefferson. Una proposta di questo tipo negli Stati Uniti appena usciti dalla grande

310 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 64-65

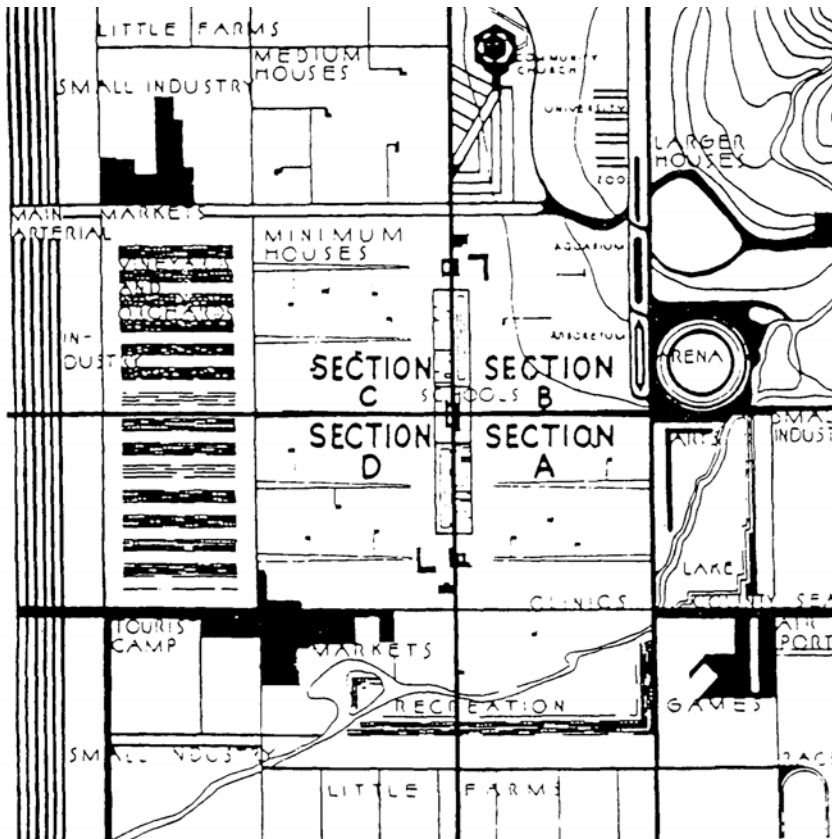


Fig. 3.37:

La pianta di Broadacre

Broadacre si basava sulla proprietà universale dell'automobile e la presenza di una rete di superautostrade che rendeva inutile la concentrazione delle persone in un unico luogo. Questo poiché ogniqualvolta si analizzava un agglomerato urbano, questo risultava inefficiente, un punto di congestione più che di comunicazione. Nell'altro modo la città si sarebbe estesa sullo spazio agricolo con una densità così bassa da permettere a ogni famiglia di possedere della terra e di dedicarsi –anche solo parzialmente– all'agricoltura. D'altro canto ognuno di questi lotti non era isolato e attraverso la rete delle autostrade gli abitanti potevano avere accesso ai posti di lavoro specializzati ed ai servizi, così come in qualsiasi città del XIX secolo. Viaggiando a più di 100 km orari, ogni abitante si sarebbe creato la propria città dentro un ambito di centinaia di chilometri quadrati, tanti quanti avesse potuto percorrere in auto (Fishman, 1987; 188)

Fonte: Wright F.L. (1935) Broadacre City: A New Community Plan in Architectural Record, n. 77

depressione del 1929 supposeva una radicale trasformazione sia negli stili di vita che nei valori del popolo americano. Allo stesso tempo si oppone alla suburbanizzazione senza ordine che iniziava a fare la sua comparsa nelle periferie delle grandi città americane (Fishman, 1987). Wright infatti propose una visione completamente alternativa guidata dal principio della decentralizzazione e dalla ricomposizione delle diverse individualità del territorio entro un unico pattern. In realtà egli, dando seguito alla sua previsione del declino e della sparizione della città, propose una redistribuzione del suolo ai cittadini, affinché ogni famiglia potesse essere proprietaria di almeno un acro quadrato (circa 4.000 mq). La cessione sarebbe stata a titolo gratuito, in cambio del suo buon uso e della sua amministrazione e coltivazione. Le case abitazioni, realizzate secondo modelli funzionali e tipologici tradizionali della prateria, sarebbero state distribuite privilegiando la prossimità tra di esse, e creando piccoli nuclei di popolazione circondati da ampi spazi agricoli. Come racconta R. Fishman (1987) egli chiamò questa nuova società Broadacre City. Al contrario di quanto molti credono, il progetto non prevedeva una suburbanizzazione universale. Il suburb americano nasce profondamente legato ad una grande città densa. La Broadacre City era l'alternativa alla grande città, un nuovo modo di vivere e colonizzare il territorio, diverso da qualsiasi cosa vista prima. Il progetto, pur non essendo stato sviluppato per un luogo concreto, definiva i principi e il funzionamento della città, le norme principali della sua gestione, fino a specificare i vari mezzi di trasporto previsti anche treni ad alta velocità per le merci ed addirittura elicotteri – considerati più sicuri degli aerei- per gli spostamenti veloci.

Nel progetto della Broadacre City F.L. Wright (1935) osservava che alcuni elementi della centralità tradizionale, come le scuole, ma anche i musei, le sale da concerto o le biblioteche potevano essere ridotti di scala ed isolati in gruppi di edifici di piccole dimensioni che potevano a loro volta ospitare piccoli gruppi di persone. A loro volta questi piccoli gruppi potevano essere opportunamente suddivisi per dedicarsi con efficacia allo studio individuale. Questo spazio di apprendimento, riunione, socializzazione era collocato a debita distanza dalle infrastrutture così da permettere agli studenti più giovani di raggiungerlo senza dover attraversare strade pericolose. Si tratta del centro che conteneva tutto ciò di cui avrebbe avuto bisogno una comunità ausoniana: si tratta di uno spazio di riferimento per una comunità minima, costituita da un limitato numero di persone che vi facevano riferimento per prossimità. In realtà il progetto di F.L. Wright era basato solo in apparenza sulla dispersione totale: una famiglia per acro e con l'alto livello di mobilità degli abitanti che compivano i loro spostamenti, dalla casa ausoniana nella prateria al lavoro e viceversa, grazie all'automobile. In questa situazione gli incroci delle infrastrutture principali assumevano uno status speciale. Queste intersezioni divennero presto la sede di funzioni attrattive ed importanti per il territorio come, ad esempio,

i centri commerciali. L'autore descriveva questi spazi come luoghi grandi, spaziosi e piacevoli posti vicino all'autostrada. Questi centri commerciali sono costruiti in forma di padiglione, per essere un luogo di scambio sociale e non solo di merci, e per funzionare da spazio culturale. Ed insieme ai centri commerciali nei suoi disegni F.L. Wright pensò ad una serie di funzioni poste a corollario, alternative a quelle già presenti negli ambiti più urbani: anche in questi incroci vi erano scuole, cattedrali moderne, spazi celebrativi e di rappresentanza. In realtà egli propose in questi progetti una serie di centri alternativi a quelli consolidati (Fishman, 1987).

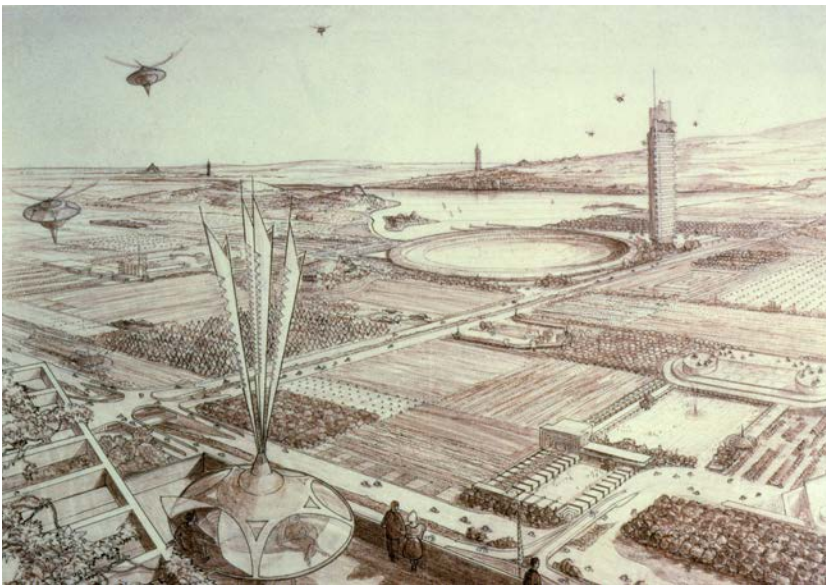


Fig. 3.38:

Broadacre City: una vista

Gli incroci delle infrastrutture della Broadacre City come landmarks: edifici significativi che marcano luoghi diversi ed importanti per il territorio.

Fonte: Wright F.L. (1935) Broadacre City: A New Community Plan in *Architectural Record*, n. 77

Negli stessi anni anche L. Mumford (1937) osservava –probabilmente riferendosi anche alla proposta di F.L. Wright- che numerosi piani regionali propongono una rete di strade a grande traffico, indipendente tanto dal contesto come dalle città che collegano: svincolata dal locale come il sistema ferroviario. In questa rete non è un singolo centro, come nelle vecchie metropoli, a rappresentare il punto focale per tutta la regione: al contrario, è la regione nel suo insieme che accoglie gli insediamenti. Va altresì ricordato come nel progetto stesso di F.L. Wright la struttura per piccoli agglomerati di case ausoniane, centri comunitari a loro prossimi, strutture di scala maggiore negli incroci si accompagnasse a insediamenti lineari per uffici ed industrie lungo gli assi principali delle infrastrutture.

THE CORE OF THE CITY (IL CIAM DEL 1951)

Ciò che si vuole investigare in queste pagine è il trattamento profondo e a volte contraddittorio che è stato riservato all'ambito del centro da parte degli autori appartenenti a questa corrente di pensiero. Non si pretende di proporre un riassunto del portato teorico e del contributo

determinante allo sviluppo della disciplina che ha significato il movimento moderno³¹¹, altri studi tratteranno sicuramente meglio e più approfonditamente il tema³¹². Questo perché il funzionalismo ebbe un'idea apparentemente ambivalente del centro. Da un lato la Carta di Atene, che ne ispirò la disciplina urbanistica per due o tre generazioni, asseriva in diversi punti che il centro storico della città doveva essere considerato una struttura desueta e ormai inservibile. Allo stesso tempo il centro fu descritto dai funzionalisti come il cuore, il cervello o il polmone della vita urbana. A parte la curiosità dell'uso di una metafora organicista da parte di coloro i quali pretendevano di estirpare dalla disciplina tutto ciò che non fosse razionale e oggettivo, va ricordato come il centro fosse considerato come lo spazio più importante per la vita urbana: le sue strade erano descritte come le arterie e le attività economiche come le cellule indispensabili al funzionamento biologico dell'insieme. In definitiva il funzionalismo proponeva una visione "oggettivata" che leggeva la città come ambito privilegiato per lo sviluppo economico e vincolava la crisi della civiltà occidentale a quella della vita urbana e del centro città. In questo modo il centro storico fu ambito di intervento e di studio per i funzionalisti che ne ipotizzarono la ristrutturazione, il restauro, il rinnovamento e, più recentemente, il recupero (Zárate, 2003). L'interesse del movimento per questo tema fu talmente esplicito che gli venne dedicato l'ottavo CIAM, nel 1951 ad Hoddesdon (UK).

Probabilmente più che le numerose ed interessanti presentazioni esposte durante il congresso, tenutosi tra il 7 ed il 14 luglio 1951, per chiarire la posizione del funzionalismo riguardo al tema che qui si vuole mettere in luce si può fare riferimento al discorso di apertura di J.L. Sert, intitolato "*The theme of the Congress: the Core*". In esso egli affermava che nei paesi sviluppati il centro poteva "avere luogo" dove le nuove tecnologie, come la televisione davano l'opportunità alla gente di avere un contatto diretto col mondo. Ma allo stesso tempo erano necessari anche altri luoghi, come le piazze pubbliche, dove chi non poteva avere accesso alla tecnologia avrebbe potuto comunque godere di uno scambio di informazioni e contatto umano, socialità e, in una parola, vita (Mumford, 2009). La natura complessa e non univoca del termine "Core of the city" fu messa in luce già nei carteggi dell'organizzazione (W. Gropius in una lettera a Wells del 1949 riconoscerà che è difficile definire il centro attraverso una metafora organica) e dette luogo a un acceso dibattito durante tutto il congresso sull'opportunità di usare il termine the "Core" o the "Heart" per indicare il

311 Oltre che da queste prime visioni utopiche il tema del centro venne affrontato dal movimento moderno anche se in modo controverso. Si inserisce qui questo discorso perché in alcuni dei progetti legati a questo dibattito ritorna il tema della maglia ortogonale come espediente per riuscire a dare ordine geometrico allo spazio. Allo stesso tempo, anche quando non si esprime attraverso la griglia, la razionalità dello zoning, con la sua logica della separazione delle funzioni e della loro modellizzazione secondo i punti della "Carta di Atene" (Le Corbusier, 1933), ne ha incarnato la stessa rigida aspirazione alla semplificazione.

312 Fra questi si consiglia la consultazione delle opere di J.L. Sert (1942), E.N. Rogers & al. (1952), B. Curtis (2000), E. Mumford (2000 e 2009), A. Wall (2005), C. Alexander & al. (2011), K. Domhardt (2011)

centro della città. Senza poter entrare nella articolata discussione di chi sostenne l'una o l'altra tesi, si può riconoscere questo, come ha fatto L. Zuccaro Marchi (2013) nella sua recente tesi di dottorato intitolata "The heart of the city. Continuity and complexity of an urban design concept", il centro di cui si parlò nell'ottavo CIAM non fu un discorso esclusivamente orientato al centro consolidato della città. La parola cuore non era legata solo al centro dell'agglomerato urbano ma a una serie di elementi diversi, non tutti dotati di una collocazione specifica e materiale all'interno dello spazio (Rogers, 1952): l'immagine del cuore inoltre rimanda all'idea di circolazione e, nelle pagine precedenti, si è visto come vi sia sempre stata una stretta relazione fra centro e flussi e di come i primi si modificano in funzione dei secondi. Per questo, oltre all'ambito spaziale del centro storico della città e oltre il CBD di matrice statunitense, il CIAM si occupò dell'apparizione di alcuni elementi di centralità sia nel suo tessuto consolidato che dispersi nel territorio. La chiave per interpretare questo aspetto è legata non più al carattere posizionale di quest'ambito ma al suo ruolo spaziale: il tema studiato nel 1951 era quello degli ambiti dotati di "centralità" spazi cioè adatti ad accogliere la vita e le pratiche d'uso dello spazio della società contemporanea. Si sta cercando di mettere in luce in queste pagine che in questo congresso la disciplina prese coscienza che altri luoghi, oltre l'agorà greca, la piazza medioevale, o il foro boario potevano divenire ambiti spaziali importanti per la città, essenziali per dare senso e significato al territorio e alla vita dei suoi abitanti.

Dopo il CIAM del 1951 si sentì l'esigenza di aggiungere ai quattro punti fondamentali della Carta di Atene quello legato al "cuore della città". Grazie a questo inserimento nella sua terza ed ultima fase i CIAM dedicarono tempo ed energie allo studio e al progetto di centralità per la città moderna, visto come habitat della società ad esso contemporanea. Si riprese da allora il tema della relazione fra centro e spazio pubblico, come ha fatto per esempio P. Zuckler che scrisse nel 1959, un libro intitolato "Town and Square. From the agora to the village green". Come ha riconosciuto R. Pavia (1996) non si è trattato di un successo per la disciplina architettonica che, al contrario, sembra aver voluto rinunciare con questa scelta alla progettazione della periferia nella sua totalità e alla scelta di alcuni luoghi discreti su cui fissare la propria attenzione. L'autore ha affermato che attraverso di essa l'utilità simbolica ed i valori condivisi, che in teoria formano parte del sostrato fondativo dell'architettura, non formano parte della periferia per gli appartenenti al movimento moderno. L'ideologia antiurbana cercava di contrapporre periferia e centro, e pretendeva di estendere le qualità delle aree centrali alla totalità della periferia (cosa impossibile, peraltro). Come reazione si scelse di ritornare a progettare il centro e, paradossalmente, si continuò a studiare e lavorare su di esso e dare qualità alla periferia. In questo senso vi fu un numero notevole di sperimentazioni più o meno rispettose con la preesistenza: il progetto

di Bakema e Van der Broek per Rotterdam ne è un chiaro esempio, così come quello di A. e P. Smithson per Hauptstadt Berlino (1958). In entrambi questi esempi (ed in molti altri) si cercò appunto di ricostruire un nuovo tipo di città sul sedime di quella preesistente.

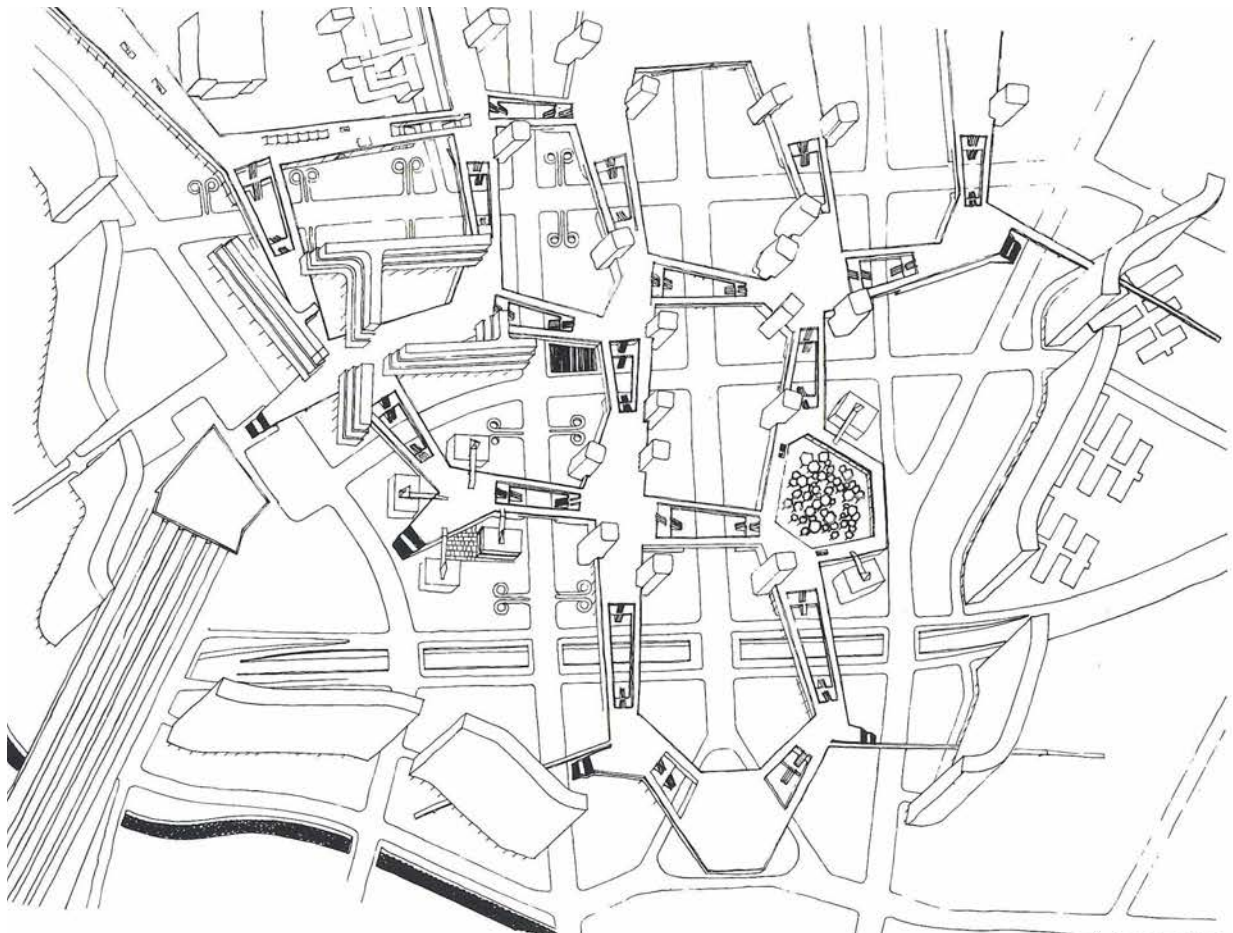


Fig. 3.39:

Assonometria del progetto Berlin Hauptstadt (1958)

Assonometria del progetto, con la distribuzione delle torri per uffici e delle strade. Il disegno, come sottolineato da P. Sigmond (1958), mette in luce la difficoltà di separare forma e struttura urbana.

Fonte: Smithson A. E P. (2005) *The charged void 2*. New York, The monacelli press pag. 50

Nel più puro spirito funzionalista si perse quasi completamente il contatto con la realtà dello spazio come luogo sociale di scambio e di appropriazione, così che nella città moderna le principali attrezzature urbane sempre più divennero luoghi specialistici ed esclusivi. Come ha affermato B. Secchi:

“L'ospedale è un luogo d'alta specializzazione, una 'macchina per guarire'. Il suo accesso è riservato agli addetti ai lavori e ai pazienti, le visite dei parenti sono sottoposte a rigidi orari e controlli. Lo stesso avviene, in misura differente, per altre attrezzature, le scuole d'ogni ordine e grado, i teatri, le palestre, gli stadi, le chiese. Le attrezzature collettive divengono così isole separate dal contesto urbano. In molti casi, pur essendo grandi attrattori di specifiche popolazioni, non sono più luoghi centrali.”³¹³.

313 Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Editori Laterza pag. 89

D'altro canto nella periferia residenziale e ancor più disperse nel territorio fecero la loro comparsa alcune figure diverse, più interessanti e capaci di attrarre a sé flussi ed attenzione poiché capaci di cambiare la gerarchia della centralità consolidata. Quando questo avviene, come ha spiegato T. Ito:

“Appaiono luoghi diversi in questo spazio omogeneo sotto l'azione di varie correnti. La maglia omogenea inizia a deformarsi parzialmente. Questi luoghi speciali nascono a livello architettonico grazie all'aiuto del controllo della luce e dell'aria, grazie a persone o aree in cui si concentra una grandissima quantità di informazioni”³¹⁴.

Con questo non si può e non si vuole semplificare gli esiti e le realtà di un movimento molto importante per la storia del territorio e della disciplina: vi è una straordinaria relazione fra quanto sviluppato dagli autori appartenenti al funzionalismo e i fenomeni che si studieranno nel prosieguo della tesi, legati al progetto di nuove centralità esterne ai nuclei consolidati. Semplicemente si è scelto di presentare qui il tema che verrà sviluppato successivamente e, come già anticipato nelle note delle pagine precedenti, può solo essere accennato data la sua vastità e complessità. Per concludere si può affermare che il centro dello spazio della maglia ortogonale non è più geometrico ma è qualcosa di diverso, legato alla sua accessibilità, alla capacità attrattiva delle funzioni che in esso sono localizzate, e al ruolo gerarchico che esso assume nel territorio. Il contributo di alcune utopie del XX secolo o del movimento moderno serve a far luce sul fatto che la geografia della centralità non è più legata solo ai nuclei storici e consolidati, ma non è nemmeno uniforme: solo alcuni ambiti specifici hanno i caratteri e riescono a generare le condizioni per creare un nuovo tipo di luogo attrattivo, aperto ed alternativo alla gerarchia degli insediamenti storici. Si tratta di un processo di creazione di una struttura territoriale policentrica, basata sui meccanismi della città-rete legati alle trasformazioni dello spazio contemporaneo. L'effetto più evidente è quello descritto da R. Fishman (1987) per cui la grande metropoli funzionalista ed industriale è degenerata in un centro commerciale di massa mentre la vita produttiva della società ha luogo in una regione urbana decentrata. Allo stesso tempo, si può scorgere in queste parole un possibile divorzio progressivo fra architettura e centro commerciale, nel senso che dopo le sperimentazioni citate degli anni '50-'60 la disciplina ha progressivamente deciso di rinunciare a presidiare questo tema e di dedicarsi ad altro, relegandolo ad argomento tecnico, per specialisti.

3.C.3. Una struttura reticolare policentrica

Nel suo progressivo avvicinamento alla struttura territoriale contemporanea o alla complessità delle sue strutture sovrapposte

314 Ito T. & Associates, Architects (a cura di), (2006) *Blurring Architecture*. Milano, Edizioni Charta pag. 59

e giustapposte di questa ricerca si è partiti dal ruolo del centro in una città monocentrica e limitata che poco a poco si è trasformata, secondo le dinamiche ed i processi illustrati. Il territorio di cui si parlerà ora è quello dove i centri sono molti ed assomiglia a quell'universo dell'estremo appello prima del collasso di cui parla P. Perulli (2009). A questo proposito M. Cacciari (2004) ha affermato che non ha più senso interpretare il territorio attraverso il modello d'irradiazione dal centro, secondo determinati assi, dove mano a mano che si usciva dal centro, lungo vie ben definite, quasi antichi canali, si potevano incontrare le funzioni residenziali, industriali, in un ordine quasi prestabilito. Per l'autore "Queste logiche, tipiche della sistemazione urbana e metropolitana, sono tutte saltate. Le stesse funzioni si possono ritrovare dappertutto, specie se si accentua il grande problema del riuso dei vecchi spazi industriali; si possono allora trovare funzioni ricchissime e centrali nell'antica periferia"³¹⁵. E anche L. Lippolis:

"Le città scompaiono e la metropoli diffusa che sorge è costituita da pieni significanti: palazzi di uffici, centri commerciali e luoghi funzionali al trasferimento da un pieno all'altro quali autostrade e aeroporti. L'obiettivo dello spazio urbano deve essere la raggiungibilità di ogni suo luogo significativo nel minor tempo possibile, e ogni spazio 'inutile' nel mezzo diventa amorfo e anonimo"³¹⁶.

Queste immagini, drammatiche e quasi emotive servono a richiamare la realtà del territorio contemporaneo, in cui l'esplosione della città ha generato la rottura con i vecchi modelli urbani (Ascher, 1995; Corboz, 1995; Monclús, 1998) che obbliga oggi una revisione della disciplina urbanistica. Il trauma della perdita di relazione con l'idea tradizionale della città, cioè un artefatto, un contenitore ed un contenuto sociale dotato di un centro, una forma e dei limiti perfettamente leggibili (Pavia, 2005) ha portato alla necessità di cambiare approccio. Per questo, come ha affermato N. Portas (2011), bisogna iniziare a pensare alla città non più come a un punto sulla mappa come a un insieme di materiali nello spazio, un vero e proprio sistema a mosaico che non ha più una forma leggibile e strutturata, ma è un sistema instabile. Questo sistema, che prima era strutturato come un centro, allo stesso tempo fisico, funzionale e simbolico, è passato ad un sistema policentrico suddiviso per centralità diverse legate all'accessibilità, diverse specializzazioni funzionali, diverse tensioni e realtà locali. A questa esigenza sembra rispondere F. Indovina (1990) quando ha affermato che in questa situazione e tenuto conto del contesto culturale attuale, un servizio di livello urbano non è più sufficiente: il suo potenziale di offerta supera di molto la domanda della popolazione prossima ma non riesce ad attrarre la domanda dispersa nel territorio. Al contrario un servizio di scala metropolitana cerca di servire un'area molto estesa e per questo è stato pensato per poter attrarre o suscitare una clientela potenziale

315 Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore pag. 51

316 Lippolis L. (2009) *Viaggio al termine della città: la metropoli e le arti nell'autunno postmoderno. 1972-2001*. Milano, Elèuthera pag. 60

localizzata anche molto distante. Questo tipo di offerta può essere localizzata in un'area popolata ma di bassa densità poichè capace di sostituire l'assenza di densità del mercato potenziale con l'attrattività e la conseguente mobilità del consumatore.

UNA REALTÀ METROPOLITANA

Un contributo importante sullo studio dei sistemi insediativi diversi da quelli tradizionali è quello di G. Dematteis, nel suo articolo "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas" del 1998, già citato nella presente ricerca. Questo articolo è significativo perchè è uno dei primi in ambito europeo che sembra accettare la realtà del cambiamento territoriale ed il passaggio dalla dimensione urbana a quella metropolitana. Si è passati da una situazione in cui la città costituiva un sistema quasi isolato dentro un sistema di città di grado superiore (Berry, 1977) ad una nuova gerarchia dei luoghi centrali. Quest'ultima non comprende solo i nuclei degli addensamenti urbani maggiori e gli insediamenti che ne dipendono funzionalmente ma è un altro tipo di ordine territoriale che necessita di nuove scale di lettura per essere capito ed interpretato (De las Rivas & Paris, 2013; Soja, 2007).

Si tratta di una tendenza che vede insieme processi di lungo periodo che si mischiano con nuovi fattori; entrambe queste componenti danno luogo alla frammentazione spaziale che interessa un numero sempre più esteso di ambiti metropolitani che occupano territori sempre più ampi (Monclús, 1998). Il risultato è la perdita di relazione fra la dimensione della città e quella della sua area o regione funzionale. Nei casi più estremi come Londra, New York e L.A. questa regione si estende per più di 150 km di diametro. Dentro quest'area esistono concentrazioni di funzioni e popolazione, ed aree di minor densità; tutto ciò funziona grazie ai movimenti dei pendolari con l'automobile (Hall, 1997). Nel citato articolo G. Dematteis riesce ad individuare due scale di riferimento per l'analisi di questi fenomeni e a metterle in relazione con alcune delle trasformazioni in corso, a seconda che si tratti di realtà metropolitane che interessano un raggio di decine o centinaia di Km. In entrambi i casi quella di cui si occupa il geografo italiano è una struttura territoriale policentrica, risultato dell'evoluzione e dell'interazione di quelle esposte in precedenza, che assume dimensioni e ruoli originali nel territorio. Quando si tratta di ambiti di decine di chilometri sembra corretto definire questi ambiti "Aree funzionali urbane". Si tratta di un'idea derivata dai concetti di territorio complementare e area di influenza di W. Christaller e A. Losch applicati alla gerarchia del sistema di funzioni e servizi urbani e non solo alla dimensione economica del mercato³¹⁷.

317 In realtà si può basare l'origine dell'idea sui contributi di D.F. Batten (1995) e R. Camagni (1993) e sui loro studi sull'urban network e le reti di città. Tutto ciò sembra trarre origine dalle affermazioni di J. Gottman (1989) sulla necessità di capire il ruolo della rete nell'evoluzione dei moderni processi di urbanizzazione e da quelle di D. Massey & al. (1999) che invitavano a prendere coscienza delle relazioni che legavano la città e la sua area urbana.

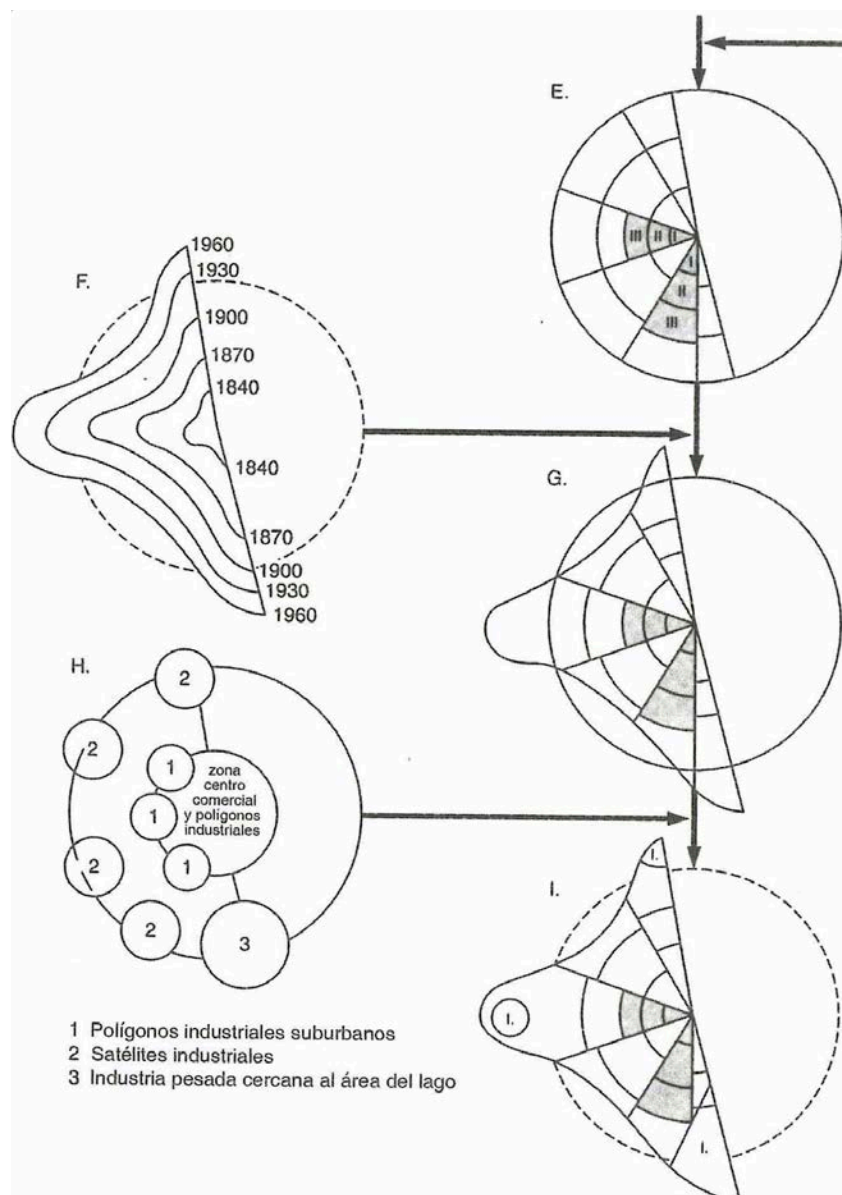
Durante gli ultimi venti anni sono stati conati una serie di termini per cercare di definire questi ambiti da un punto di vista statistico: FUR (*Functional Urban Region*), SMSA (*Standard Metropolitan Statistical Area*), DUS (*Daily Urban System*) o FUA (*Functional Urban Area*). Non si vuole entrare qui nello specifico di ognuna di queste definizioni né approfondire quella, temporalmente e spazialmente più vicina alla realtà europea, elaborata dall'ESPO (*European Spatial Planning Observatory Network*) per supportare gli studi sulla distribuzione spaziale e sulle realtà policentriche continentali e sulle politiche attive finanziate attraverso i bandi Urban I e II (Nevenić, 2013). Si può però mettere in luce che i vari tentativi sono orientati alla ricerca di un criterio per definire la reale dimensione di influenza delle città che ha superato i suoi confini amministrativi e oggi interessa un'area molto maggiore, che non dipende più funzionalmente da un unico nucleo, ma da una

Fig. 3.40:

Modello spaziale integrato della metropoli

In uno dei modelli proposti dalla scuola di Chicago si cercò di mettere in luce il risultato delle decisioni da parte degli abitanti di un luogo, che optarono per strategie localizzative simili, mettendo in mostra alcune regolarità nelle trasformazioni legate al mercato immobiliare.

Fonte: Berry B.J.L., Kasarda J.D. (1977) *Contemporary urban ecology*. New York, McMillan pag. 125



serie di centri distribuiti nello spazio. Il risultato degli studi dell'ESPON è la definizione di una serie di aree funzionali urbane (FUA) basate su cinque indicatori: popolazione, turismo, industria, conoscenza e processi decisionali che messi in relazione tramite isocrone (di 45 minuti di percorrenza automobilistica) con la morfologia del territorio e il suo livello di accessibilità danno origine alle PIAs (*Polycentric Integration Areas*)³¹⁸. Come appare evidente nei vari tentativi di definizione, lo sforzo profuso serve a dare conto dell'esistenza di un ambito urbano in cui hanno luogo la vita ed il lavoro degli abitanti, legati alla nuova scala della mobilità pendolare quotidiana e alla redistribuzione demografica avvenuta fra nuclei centrali consolidati e i loro ambiti suburbani. Secondo O. Nel-lo (1998) questo tipo di definizioni possono essere utili a volte per identificare ciò che funziona come centro nel sistema metropolitano; a volte esso coincide con il nucleo dove tradizionalmente si sono concentrate le funzioni gerarchicamente più importanti, così come i monumenti ed è lo spazio dove si genera l'immagine che ha di sé tutta l'area metropolitana, mentre altre volte no.

Dagli anni '70 la diffusione sempre più massiccia del trasporto privato e le nuove forme di mobilità territoriale delle famiglie, quindi non più solo dei lavoratori, hanno dato il via a numerosi spostamenti demografici dentro queste aree urbane. J. Monclús (1998) afferma che questi spostamenti, che spesso si protraggono per decine di chilometri, hanno lo stesso significato di quelli che in passato si svolgevano fra i quartieri di un unico centro urbano. Da ciò si deduce che la crescita della popolazione dei municipi che formano l'area urbana sia da attribuirsi all'azione di quest'ultima e non a semplici dinamiche demografiche. Come indica G. Dematteis è diverso il caso quando queste aree urbane hanno un diametro di centinaia di Km; in quel caso esse possono essere definite "Regioni funzionali urbane". Si tratta di aree dove si sono insediati fuori dalla città non solo gli abitanti, ma anche le imprese, quindi il lavoro, il commercio (i mall), alcune funzioni culturali e dell'intrattenimento. In realtà si tratta di un processo più articolato della semplice crescita a "macchia d'olio" né si tratta di una semplice dinamica di decentramento ma di un complesso processo di "andata e ritorno" per cui molti degli abitanti ed alcune imprese escono dalla città, altre rientrano e, in generale, si creano dinamiche complesse di trasformazione, sostituzione ed integrazione. Si tratta di una serie di fenomeni insediativi diversi che si sommano e sono influenzati da fattori economici, sociali e tecnologici. Come ha affermato G. Dematteis (1998) le innovazioni di carattere tecnologico e organizzativo hanno permesso un'articolazione più variata nelle strategie localizzative delle imprese, così come lo hanno consentito il buon livello di infrastrutturazione e di qualità della vita raggiunto da buona parte del territorio dei paesi industrializzati. Anche S. Sassen (1998) ha messo in luce che la digitalizzazione della

318 Secondo l'analisi di M. Nevenić (2013) vi sono 249 PIAs nell'Unione Europea dei 29, con una buona distribuzione su tutto il territorio continentale.

comunicazione e della trasmissione dei dati e delle informazioni ha permesso l'espansione delle funzioni centrali nella misura in cui la loro dispersione avviene in luoghi dotati di queste infrastrutture e dove la localizzazione non rappresenti uno svantaggio in termini economici³¹⁹.

UNA STRUTTURA RETICOLARE MARCATO DAI FLUSSI

Quando l'obiettivo è quello di rappresentare le nuove dinamiche territoriali e le forme nello spazio che queste dinamiche generano, è necessario sostituire l'idea classica di una geografia reale o assoluta, che si riferisce ad uno spazio continuo e omogeneo con la riflessione sulla posizione relazionale, legata ad una dimensione dello spazio virtuale, discontinua ed eterogenea. Si tratta di uno spazio con caratteri che cambiano a seconda del luogo, secondo l'influenza dei diversi fattori economici, culturali, politici e sociali che lo interessano. Ciò significa che ogni luogo, seppur unico e specifico, può appartenere a reti diverse, che interagiscono a scale diverse (Dematteis, 1998). Questo tipo di geografia crea, secondo S. Sassen (1998) nuovi tipi di regioni, diverse da quelle conosciute finora e che dipinge una realtà duplice: da un lato delle reti metropolitane di nodi connessi grazie alla tecnologia digitale, dall'altro una serie di infrastrutture fisiche, reali, che permettono ai flussi di merci, di lavoratori, di energie, di fluire fra i vari nodi. Allo stesso tempo, "L'appartenenza ai circuiti comunicativi internazionali può permettere di usufruire dei benefici della centralità anche da posizioni periferiche e marginali in virtù della presenza di risorse, sinergie, esternalità"³²⁰. Si tratta di una costruzione gerarchica in cui coesistono diversi livelli di centralità territoriale.

Il tema della rete come rappresentazione della realtà è complesso ed articolato: secondo P. Perulli questa metafora ha ormai sostituito quella del suolo come elemento base sul quale edificare. Al tempo stesso egli ha registrato che l'architettura e l'urbanistica non ne hanno ancora tratto tutte le conseguenze, e per questo, forse, non hanno ancora elaborato uno statuto epistemologico adeguato per studiare la realtà contemporanea. In realtà la lista degli autori che hanno iniziato ad associare l'organizzazione della società alla rete (Castells, 1996)³²¹ o all'ipertesto (Ascher, 2007) è molto ampia. Si tratta di un espediente per capire e spiegare meglio le relazioni che segnano il territorio contemporaneo. E. Rullani & al. (2000) hanno individuato i

319 L'autrice intende, in questo senso, che l'uscita dalla città e l'abbandono delle logiche che sostengono l'economia di agglomerazione è perseguibile fino a quando le spese di infrastrutturazione/trasporto/logistica non superano i vantaggi economici derivanti dal decentramento (basso valore del terreno, maggior livello di accessibilità, ecc.). La metropolizzazione o regionalizzazione di un settore economico ha un limite stabilito dal tempo impiegato per raggiungere la funzione dagli insediamenti urbani prossimi.

320 Memoli M., Rossignolo C. (2011) Economia, società e cambiamento urbano in Governi F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 143

321 Come hanno affermato A. Amin e N. Thrift (2005), M. Castells ha sviluppato la sua tesi sulla nascita di una nuova fase del capitalismo, per descrivere le città come centri di irraggiamento della produzione e di trasmissione del sapere in un nuovo spazio globale di flussi di informazioni, persone e merci

caratteri della trasformazione del sistema industriale che si palesa negli ultimi anni del Novecento. Dal punto di vista territoriale, questo nuovo e presunto paradigma della post-industrializzazione, implica il passaggio da una struttura urbana fortemente polarizzata e ordinata secondo un modello gerarchico di tipo centro/periferia, com'era nel fordismo, ad un sistema urbano spazialmente distribuito, in cui le relazioni fra i nodi non dipendono più solo dalla prossimità fisica, ma soprattutto da complementarità funzionali, verticali e orizzontali. Come ha riconosciuto N. Barley (2008), i cento milioni di passeggeri che giungono a Londra in aereo ogni anno sono pari a circa il doppio della popolazione britannica. Il fatto che il fenomeno del viaggio abbia assunto simili proporzioni rende impossibile caratterizzare le città come entità stabili: molti di essi sono i cosiddetti "frequent flyer", che utilizzano con frequenza gli spostamenti aerei per motivi di lavoro, ma anche svago. Per questo le realtà urbane che li ospitano non sono più semplicemente luoghi geografici, bensì contesti urbani che si adattano a un flusso costante. Oltre che un insieme di edifici, una città è un insieme mutevole di possibilità concettuali, abbastanza robusto da espandersi e contrarsi secondo le necessità senza perdere la sua identità essenziale. Come ha spiegato N. Portas & al. (2011) quest'interpretazione delle città ed in generale dello spazio come territorio delle relazioni e dei flussi sono concetti che rimandano al concetto di analisi delle reti e all'approccio usato, per esempio, in idraulica. Per questo a volte si può determinare il grado di connettività di un un luogo, la portata dei suoi flussi o il suo potenziale di attrazione. Il gran numero e la diversità di approcci dedicati a questo tema testimoniano che ha superato l'eterna alternativa tra la struttura e il soggetto; oggi si studiano i flussi di condotte, circuiti che forniscono agli attori gli strumenti necessari a interpretare la situazione data (Perulli, 2009). Ciò che emerge da queste analisi è che lo spazio perde la sua ricchezza, e diviene un supporto, occupato per diverse reti sovrapposte che altri non sono che relazioni che si affermano interferendo fra loro. Quasi che il territorio, letto attraverso la topografia piatta e reticolare, si possa dipingere solo attraverso la metafora orizzontale dei flussi. Dentro tutta questa orizzontalità, si rischia di perdere la componente verticale delle relazioni sedimentate nel territorio per via dei fattori che non possono essere modellizzati attraverso la rete ed i flussi. In realtà l'analisi riservata al tema fin qui è stata abbastanza articolata e si è dilungata su aspetti diversi, per questo, si è scelto di correre questo rischio. Secondo H. Lefebvre (1979) l'omogeneità di questo territorio rappresenta già qualcosa *in èe*. Si tratta della sovrapposizione di due realtà distinte: da un lato quella composta da volontà, strategie unitarie e logiche sistematizzate. Dall'altro una serie di rappresentazioni riduttrici e, pertanto, semplificatrici. Inoltre questa omogeneità si rivela anche attraverso una morfologia specifica che se da un lato tende all'omogeneo, al quantitativo, alla logica matematica e geometrica, dall'altro esalta le differenze, quando esistono. Come ha affermato B. Latour:

“Nel caso delle reti tecniche, non avremo nessuna difficoltà a conciliare il loro aspetto locale e la loro dimensione globale. Esse si compongono di luoghi particolari, allineati a una serie di ramificazioni che attraversano altri luoghi e che per estendersi richiedono nuove ramificazioni. Fra le linee della rete, con rigore totale, non c'è nulla: né telefoni, né prese elettriche, né televisori. Le reti tecniche, come indica il loro nome, sono maglie distese sopra lo spazio e non se ne accaparrano che pochissimi brandelli sparsi. Sono linee unite e non superfici. Non hanno nulla di totale, niente di globale, niente di sistematico, anche se sono i limiti di alcune superfici e possono portare lontano”³²².

In realtà attraverso questo aspetto si rivela il fatto che l'omogeneità è una realtà “di partenza” poichè, per esempio, le infrastrutture sono in un substrato sul quale si inseriscono i vari elementi, una struttura di partenza su cui si montano ingranaggi del funzionamento territoriale. Se lo spazio dei luoghi, con le sue peculiarità geografiche, culturali, storiche viene meno, annullato dalle modellizzazioni della rete, gli unici elementi in grado di distinguere le qualità nel piano sono (i) i flussi che scorrono attraverso di essa e (ii) la densità che si accumula in alcuni nodi o in alcune celle disegnate dalle maglie della rete. In una struttura reticolare vi è un intrinseco carattere dissipativo nell'organizzazione dei

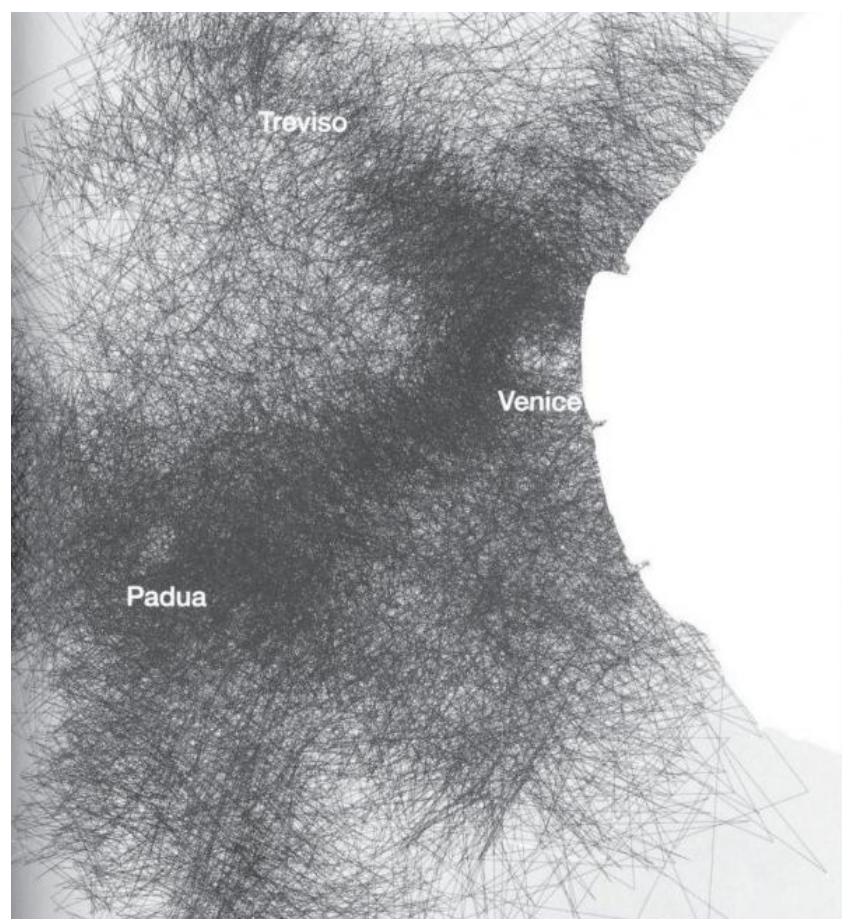
322 Latour B. (1995) Non siamo mai stati moderni: saggio di antropologia simmetrica. Milano, Eleuthera pag. 171

Fig. 3.41:

Area metropolitana veneta Pa.Tre. Ve. (Padova, Treviso, Venezia)

Flussi di pendolari tra le città venete. Ogni linea rappresenta un flusso di 100 auto al giorno

Fonte: www.versord.eu (2013)



flussi, che assumono un tracciato multidirezionale e una composizione eterogenea. Si può quindi parlare di una densità variabile o "eventuale" favorita dalle condizioni della rete e dai condizionanti del contesto in cui è insediata. Secondo T. Ito (1999) la vita della gente non è più limitata ad un'area delimitata. Le persone ora si muovono in funzione dei loro obiettivi personali e specifici, noncuranti delle distanze. Per cause diverse la gente si riunisce in un luogo in un determinato momento: si pensi per esempio agli eventi sportivi o ai rituali sociali come lo shopping o le cerimonie religiose, ma queste non sono mai le loro destinazioni finali. Dopo aver passato un po' di tempo insieme, ognuno si rimette in viaggio per raggiungere la tappa successiva. Anche F. Indovina (1990) ha affermato che la direzione degli spostamenti delle persone, dei beni e delle informazioni nella rete si contrappone alla unidirezionalità della città monocentrica. La rete assume quindi il ruolo di un campo, un dominio dove i flussi visibili e invisibili danno senso allo spazio, superando l'idea che esso è composto da luoghi. Da un lato questo permette la liberazione dei desideri e delle domande nel territorio e democratizza le necessità poiché non sono più costrette al vincolo della prossimità. Dall'altro costringe l'individuo, ormai libero, ad una accresciuta mobilità solitaria, all'interno di vaste regioni connotate dalla dispersione (Secchi, 2000). Questa modalità di organizzazione territoriale che non è più fondata nella densità si è prodotta con le trasformazioni sociali ed economiche avvenute negli anni '60 e '70 nei paesi industrializzati, in cui l'organizzazione gerarchica del lavoro e della produzione è stata sostituita dal moltiplicarsi di connessioni orizzontali, legate a specificità globali, in un contesto che già tendeva alla globalità (Dematteis, 1998).

Il compito della rete e dei flussi in questa fase del discorso, non potendo approfondire ulteriormente il loro ruolo o l'evoluzione del pensiero critico su di essi, è quello di creare una flessibile struttura di raccordo fra la scala locale –la realtà dei luoghi specifici con i loro caratteri peculiari- e quella globale –vista come lo spazio delle dinamiche economiche, sociali e politiche più generali-. B. Latour (1995) lo chiamerebbe un ruolo di "mediatore".

La scala globale è quella deputata all'organizzazione e le scelte di carattere strategico: a questo livello lavorano le grandi imprese e le società dei servizi capaci di leggere ed imporre le tendenze globali così come gli operatori che innovano i modi di vivere, sentire e vedere la società contemporanea. Già H. Lefebvre (1979) affermò che il livello globale è quello delle relazioni più generali, più astratte ma comunque necessarie: le principali erano quelle legate al mercato del capitale e alla politica dello spazio. Questo livello globale, sia sociale, politico che mentale, quindi logico e strategico, viene pensato gran parte di ciò che viene costruito come edifici, progetti urbanistici, nuove città e quello che influenza lo sviluppo del territorio come infrastrutture, organizzazione dei trasporti e normativa urbanistica, aree di protezione. Il livello globale è

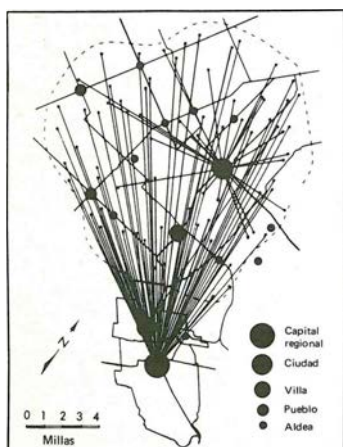
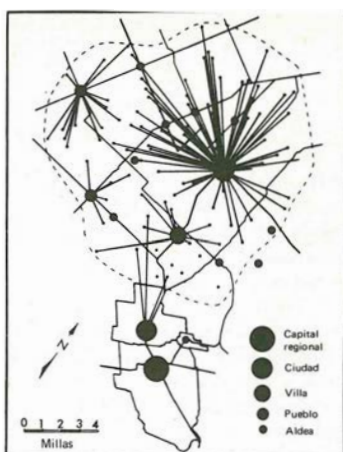
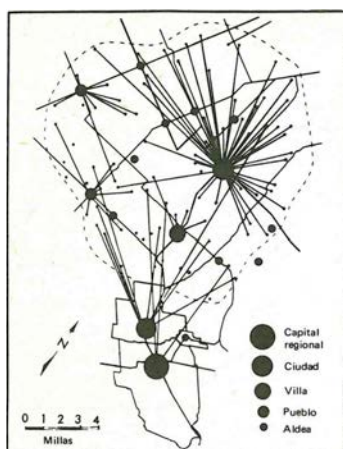


Fig. 3.42, 3.43 e 3.44:

Centri di servizi e consumo nella regione dell'Ontario (CND)

Dall'alto: Centri di servizi finanziari usati dalle imprese, dagli abitanti e centri di distribuzione al dettaglio nella regione dell'Ontario

Fonte: Berry B.J.L. (1967) *Geography of market centers and retail distribution*. New Jersey, Prentice Hall pag. 120

quindi un livello istituzionale. Attraverso di esso si tende ad intensificare le interdipendenze economiche e sociali a scala mondiale dal punto di vista economico, grazie all'accelerazione dell'internazionalizzazione dei mercati di beni e servizi e dei mercati finanziari, così come grazie al ruolo delle imprese multinazionali. Attraverso le reti si stabiliscono relazioni mutevoli fra attori lontani e diversi a seconda dei momenti e delle circostanze, e accresciute circolazioni di beni, persone, idee (Bagnasco, 2003). Secondo alcune interpretazioni del fenomeno (Perulli, 2009; Hall, 1997) è possibile nel prossimo futuro che la realtà urbana sia composta da circuiti transnazionali che funzionano in modo interconnesso pur avendo i propri elementi localizzati a grande distanza fra loro. Questi luoghi rappresentano, secondo R. Cattedra e F. Governa (2011) e M. Castells (2002) gli spazi dove si produce e trasmette il sapere in un modo nuovo. In essi i flussi sostituiscono lo spazio dei luoghi e la loro importanza è legata al fatto che oltre ad essere luoghi di produzione e direzione, sono anche luoghi di ideazione e di formazione di una società cosmopolita³²³ e, al contempo, sono spazi di estrema polarizzazione sociale (Cattedra & Governa, 2011). A livello locale la rete permette di passare dalla logica del servizio al territorio tramite la prossimità a quello attraverso la distribuzione (Rufi, 2003), fornita grazie al movimento simultaneo di beni, servizi ed utenti che cambiano le loro posizioni relative spostandosi in funzione delle strategie di approvvigionamento o presidio.

Si tratta di realtà fisicamente separate, ma funzionalmente collegate in rete in cui può concentrarsi una grande forza economica e caratteri innovativi nei modi di produrre, di vivere e di usare lo spazio. Parafrasando P. Hall e K. Pain (2006) si possono descrivere questi luoghi come entità a sè stanti, in cui la maggior parte degli abitanti vive e lavora localmente e si muove entro una regione funzionale più ampia, grazie alle infrastrutture: autostrade, linee ferroviarie ad alta velocità, fibre ottiche, che permettono alle persone, ai beni ed alle informazioni di fluire attraverso di essi. In alcuni di questi luoghi si concentrano beni e servizi, in altri si può solo accedere alla rete e da lì raggiungere i luoghi dove le necessità possono essere soddisfatte. Il locale non è meno importante del globale poichè attraverso di esso si accede alla rete e, di contro, ogni grande entità globale ha la necessità di avere una serie di sedi/basi/realtà locali sulle quali poggiare.

La rete è quindi uno spazio di mediazione, uniforme e standard; un supporto geometrico in cui si combinano le due grandi tendenze in gioco, la dispersione geografica delle attività economiche e la loro integrazione

323 Nelle sue riflessioni M.M. Webber (1968) aveva già messo in luce che alcuni degli abitanti di queste realtà sono una categoria sociale con caratteri specifici: alto livello di formazione ed alta specializzazione. Essi possono essere descritti come i "nuovi cosmopoliti". Essi viaggiano e comunicano in tutto il mondo con altre persone simili a loro; producono e consumano informazioni rilevanti per i loro rispettivi campi di attività e scambiano idee mediante la rete: grazie a questa attitudine essi riescono ad avere un ruolo di sviluppo per la società. Per loro la città è essenzialmente un centro che permette di comunicare, scambiare informazioni, percepire e creare tendenze.

grazie alle comunicazioni e alle infrastrutture. Questo aspetto non la esime da alcune difficoltà, come la attuale crisi economica sta mettendo in luce. L'aumento della complessità dei mercati e delle realtà territoriali non è spesso stato supportato da un'altrettanto complessa risposta da parte degli operatori economici e dei decisori pubblici. incentrati solo sulla logica del profitto e della ricerca del costo di produzione più basso.

Riprendendo il discorso sul ruolo territoriale della rete, che ancora oggi permette due vantaggi: è possibile riconfigurarla ogni qualvolta si produce una variazione a livello globale e, allo stesso tempo, costituisce un supporto fisico che può essere adattato e declinato in funzione delle istanze locali e/o del momento specifico. Studiare questo spazio di mediazione significa studiare i nodi della rete, che sono un insieme eterogeneo composto da elementi profondamente diversi fra loro: a uno dei due estremi sono gli spazi anonimi del transito e della logistica, manifestazioni locali di una strategia globale di presidio del territorio e delle infrastrutture del trasporto e della trasmissione, all'altro estremo ci sono spazi diversi, dotati di caratteri specifici e di tutti quegli attributi che servono a definire un "luogo", la storia, delle relazioni col contesto, un'identità propria. ultimi. Fra questi due estremi vi è una realtà composta da figure intermedie; alcune di queste figure sono dei centri consolidati, altre sono ambiti di nuova costruzione che ne ricalcano gli aspetti morfologici e localizzativi e, per questo, li imitano e ne assumono il ruolo territoriale. Una terza tipologia è composta da centri morfologicamente e tipologicamente molto diversi dai centri consolidati ma che nonostante ciò, sono dotati degli stessi attributi: buona accessibilità, dotazione di funzioni centrali, ruolo preminente nel territorio. Si può tener presente in questa fase che i nodi della rete rappresentano un insieme di spazi significativi nel territorio marcato dalle reti ed alcuni di essi sono spazi centrali diversi dai nuclei originari delle città storiche, altri hanno in sé un gran potenziale di centralità.

UN TERRITORIO POLICENTRICO

K.T. Jackson (1985) ha messo in luce che dopo la seconda guerra mondiale la trasformazione delle città americane non è coincisa solo con il moltiplicarsi dei suburbs ma ha coinvolto l'intera cultura nazionale, cambiando i cicli produttivi, il modo di vendere e comprare, il modo di lavorare delle persone ed il loro modo di vivere. Una trasformazione simile per portata è in atto oggi in Europa: nell'attuale fase post-industriale il sistema urbano si è fatto sempre più interconnesso, con città di grandezza diversa distribuite nel territorio a formare sistemi regionali (Racionero, 1978). Questi sistemi sono complementari tra loro e, grazie alle reti, possono scambiare risorse e prodotti. Attraverso lo studio dei sistemi insediativi innovativi e delle reti territoriali, si può concludere che non è un paradosso che il territorio della dispersione spaziale delle attività economiche, della scomposizione della città e della sua ricomposizione nella metropoli ha rafforzato la domanda di

nuove forme di centralità (Sassen, 1998). Per questo i centri, nella loro varia natura, come figura territoriale continueranno ad emergere anche in un territorio marcato dai flussi, come ha affermato P.J. Taylor (2004) e con la loro capacità di accogliere e ricevere flussi diversi (Norberg-Schultz, 1943) essi superano l'ambigua estetica della distanza (Perulli, 2009) teorizzata da R. Koolhaas nella città generica (1994). Il risultato di questo studio è, in definitiva, nella geografia delle reti il centro non sparisce ma, al contrario, si dilata o si moltiplica, si pluralizza in modelli policentrici. Secondo P. Hall (2003) è necessario riflettere sul significato del termine "policentrico" e capire che vi sono due differenti geografie della centralità, a seconda della scala cui fanno riferimento: nel livello superiore si nota il continuo rafforzamento di pochi centri a livello mondiale, le città globali³²⁴ che competono tra loro per attrarre capitali, e investimenti, creano posti di lavoro altamente specializzati ed attirano su di sé persone creative e di talento (Florida, 2003). Si tratta di pochi centri di potere disseminati nei cinque continenti che sono universalmente riconosciuti per il loro ruolo di comando e controllo. Questa tendenza non ha però eliminato la perdurante domanda di luoghi centrali di scala inferiore: la tendenza alla digitalizzazione delle comunicazioni, dei servizi delle transazioni economiche non porta necessariamente alla smaterializzazione della realtà³²⁵. Per questo a

324 Secondo S. Sassen "l'economia globale si materializza in una rete di luoghi strategici a scala mondiale fra i quali dominano i centri commerciali e finanziari più importanti. È lecito pensare alla rete globale costituita da questi luoghi come a una nuova geografia economica della centralità che attraversa frontiere nazionali e la vecchia suddivisione nord-sud del mondo" (Sassen, 1998; trad. M. Paris)

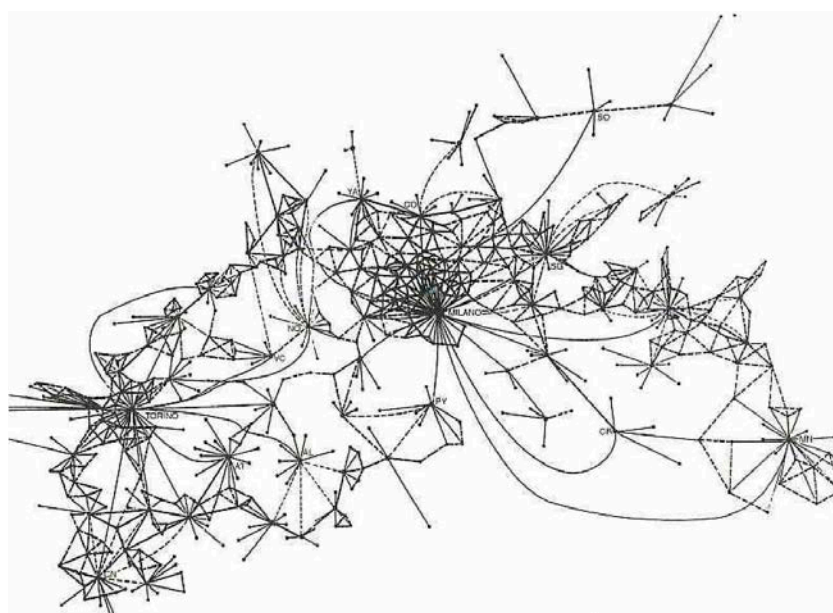
325 Secondo A. Amni & al. (2000) alle estremità dei flussi di informazione ci sono persone tangibili e beni e servizi tangibili. Questa è la ragione per cui in un mondo così digitalizzato rimangono vive molte occupazioni (ad esempio l'insegnamento e l'impiego pubblico) e ideologie basate sul lavoro. Allo stesso tempo si conservano i valori del servizio pubblico, sia pure caratterizzati da una dose maggiore di imprenditorialità e da una crescente mobilità del lavoro. Infine per le attività economiche e produttive rimane di vitale importanza il know how consolidato (per esempio nella vendita al dettaglio, nella distribuzione, nel settore sanitario, nella produzione, nei servizi privati e nell'assistenza alla

Fig. 3.45:

Reti di relazione funzionale fra i centri della padana centro occidentale

Le relazioni sono caratterizzate in base alla diversa dotazione di servizi centrali di ogni centro. Le linee più fini (che formano nel grafico "alberi" o "stelle") indicano relazioni di dipendenza gerarchica (forti: linea continua, deboli: linee discontinue). Le linee più marcate (grafico interconnesso) indicano relazioni di complementarietà e interdipendenza. Come si può notare esse appaiono più consolidate negli ambiti perimetropolitani lungo la frangia montana, luoghi industrializzati e più urbanizzati rispetto all'ambito sud. (Dematteis, 1998; 27)

Fonte: Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, CCCB pag. 27



scala regionale o sub-regionale, vi sono una serie di nuove strutture centrali che, disseminate nel territorio, organizzano questo spazio. Da qui alla conclusione in questa ricerca ci si occuperà di questo tipo di figure³²⁶. Esse possono avere una gerarchia più o meno consolidata e flessibile, dipendente dalle varie influenze e da fattori economici e sociali difficili da determinare in modo assoluto. Questi fattori agiscono in modo progressivo ed irreversibile e dipendono dalle singolari condizioni di ogni contesto specifico.

Il risultato è un sistema a rete complesso, influenzato tanto da fattori endogeni che hanno portato alla progressiva fuoriuscita di abitanti e funzioni dai centri consolidati così da creare nuove centralità periferiche –sia urbane che disperse- e fattori esogeni o occasioni puntuali che hanno convinto alcuni di essi a tornare alla città compatta. In entrambi i casi queste nuove strutture policentriche funzionano grazie ed in stretta relazione con le dinamiche della mobilità privata e della dotazione di infrastrutture. Secondo P. Perulli (2009) il tema è quello della relazione: una visione dei luoghi non può portare ad una chiusura localistica ma deve poter favorire una relazione basata sull'integrazione e la sinergia fra elementi diversi del sistema. Come ha affermato H. Lefebvre (1979) nessun centro è autosufficiente né può aspirare ad esserlo da solo. La necessità di utenti/fruitori/abitanti/consumatori rende impossibile questa autonomia e obbliga il centro a muoversi, e a connettersi con altre centralità. Tutto ciò rende possibile la creazione di un sistema integrato fra i nuclei urbani consolidati e nuove figure della centralità, alcune localizzate in ambiti di nuova urbanizzazione, altre disperse nel territorio. Gli studi di J. Garreau sulla Edge city (v. 2.C.2.) mettono in luce il fatto che ciò che è distante dai centri consolidati non è per forza "periferico" ma, anzi, è parte di una struttura diversa, innovativa e potenzialmente più attrattiva per gli utenti e le imprese. In altri punti del territorio si possono ritrovare alcuni dei caratteri dei centri consolidati poiché, in forma diversa, essi si trasformano in funzione di precise dotazioni del luogo: esistono spazi che oggi hanno una migliore accessibilità rispetto al centro, o che sono capaci di attrarre più funzioni centrali. Queste dotazioni rendono diverso e speciale un punto del territorio rispetto agli altri e spesso le trasformazioni che gli permettono di acquisire queste caratteristiche sono frutto di una decisione collettiva (Allione, 1967), come la creazione di una nuova infrastruttura o l'abbandono di un'altra.

stessa economia della conoscenza) che è parte integrante di un territorio e non sempre è trasferibile (Amin, & al., 2000).

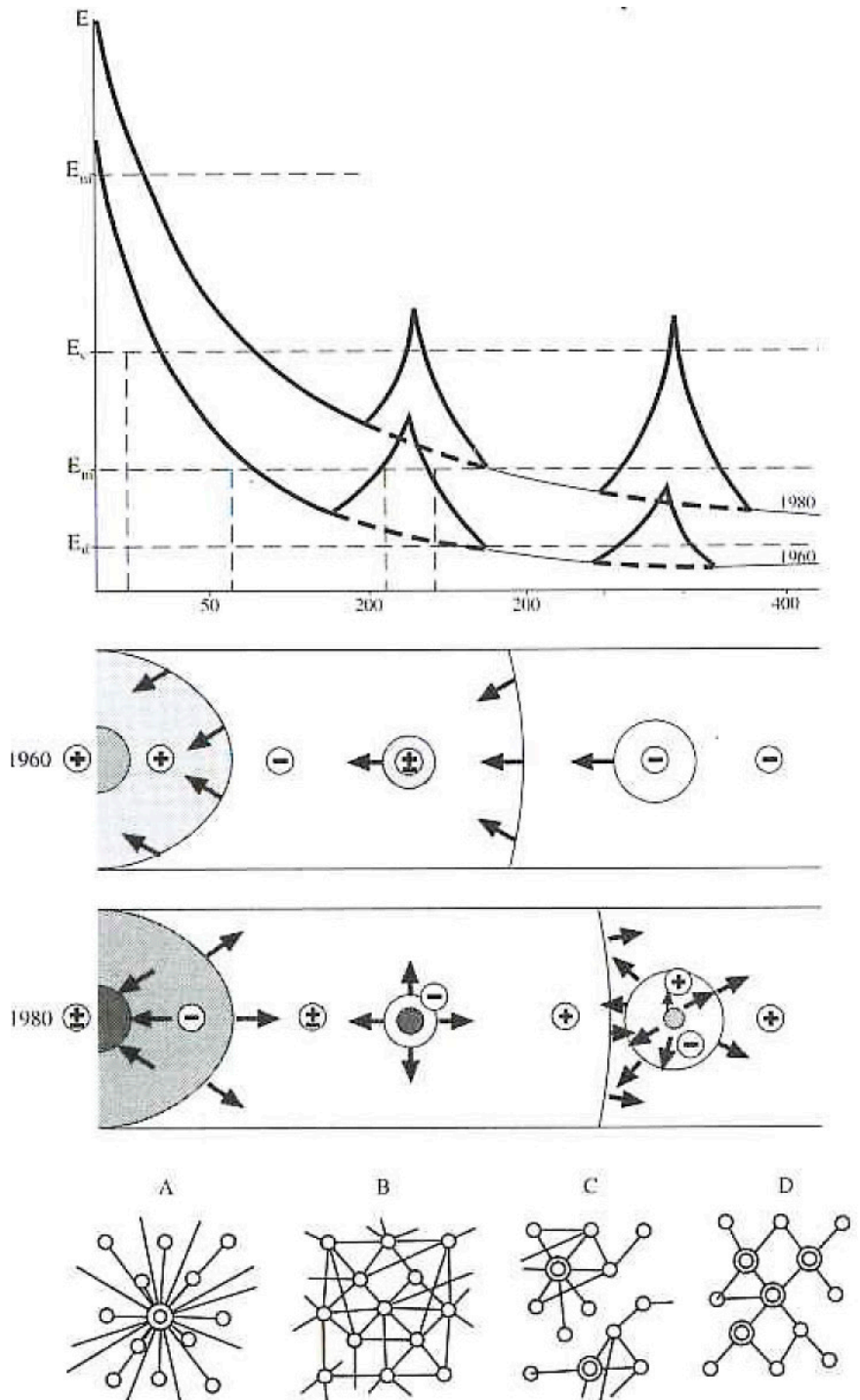
326 Secondo M. Nevenić (2013) esistono due sottotipi di regioni urbane policentriche: quelle con (i) un nucleo centrale e uno o più subcentri localizzati nello spazio suburbano e (ii) le regioni policentriche che hanno una serie di nuclei di forza e capacità attrattiva diversa, articolate in insediamenti interconnessi e sfere sovrapposte di influenza. Si tratta di strutture policentriche di scala regionale i cui nodi centrali sono di solito centri importanti a una scala intermedia. In questi ambiti non si ha una morfologia compatta, né un raggio limitato o fisso, ma dipendono dai diversi fattori specifici del luogo. Essi si configurano come reti articolate in centri e sistemi urbani piccoli e grandi e si distribuiscono nello spazio della regione. In questa tesi si è scelto di documentare questi due sottotipi nello studio dei casi della parte 3: infatti al primo tipo appartiene l'area metropolitana in formazione di Valladolid (cap. 6) e al secondo il territorio metropolizzato maturo dell'asse Milano-Bergamo-Brescia (cap. 5).

Fig. 3.46:

Formazione degli ambienti insediativi reticolari (1960-1980)

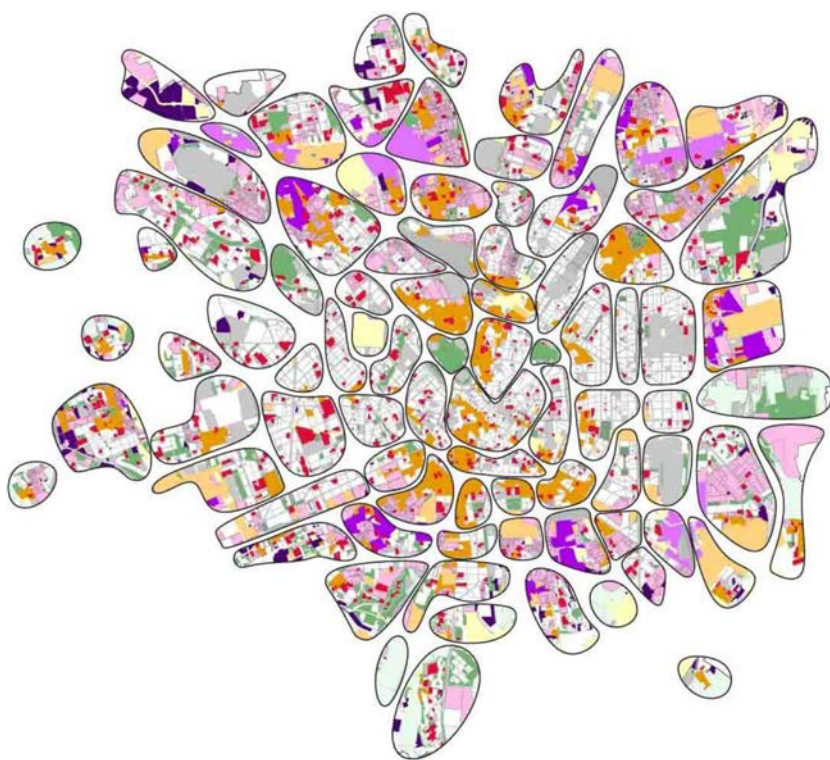
Il diagramma rappresenta schematicamente le varianti dei valori di esternalità urbana (E) in funzione della distanza in Km² da un centro metropolitano, negli anni 1960 e 1980. Ciò che si vuole mettere in evidenza è la variazione fra le distanze minime per la localizzazione di alcuni servizi e funzioni; in particolare servizi elementari diffusi (E_d), quello di livello intermedio (E_m), le funzioni metropolitane tradizionali (E_c) e le nuove funzioni metropolitane di terziario superiore avanzato (E_s). Le due fasce intermedie della figura rappresentano la proiezione sul piano del diagramma superiore negli anni '60 e '80. I segni + e - indicano le tendenze delle dinamiche demografiche e dell'occupazione. Le frecce indicano la tendenza alla polarizzazione delle funzioni urbane (centripete) o alla decentralizzazione (centrifughe). L'intersezione fra le linee del diagramma e le curve della distanza marca i limiti dimensionali dell'area funzionale corrispondente, che per semplificare è stata rappresentata come anelli concentrici organizzati attorno ai centri principali e a quelli secondari. (Dematteis, 1998; 26)

Fonte: Dematteis G. (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas in Monclús F.J. (a cura di), (1998) La ciudad dispersa. Barcellona, CCCB pag. 26



Rimane aperta la questione enunciata da R. Fishman (1987) per cui esiste una certa competizione nel territorio fra i centri consolidati e quelli di nuova formazione. Egli prevedeva che in un futuro prossimo si potesse formare una divisione abbastanza netta fra chi fa valere, e può permettersi di pagare, il proprio diritto alla centralità e coloro che non possono accedervi o ne sono stati esclusi grazie ad operazioni di espulsione, gentrificazione e terziarizzazione (Come succede già nel

caso ad esempio del Messico, dove l'accesso ai centri commerciali è regolato e legato al pagamento di una tariffa d'accesso mentre il centro storico rimane l'unico spazio veramente "pubblico"). La questione si basa sulla capacità degli urbanisti di creare un territorio realmente plurale in cui chi vuole può restare ancorato al proprio centro consolidato, senza per forza esserne scacciato e chi invece sceglie di vivere nelle aree di nuova urbanizzazione possa sentirsi vincolato ad ambiti di centralità nella loro varia forma che siano egualmente accoglienti ed aperti. A questo sono chiamati in definitiva gli urbanisti, a creare una cultura ed un territorio policentrico, in cui la vita fuori dalla città consolidata sia compatibile con un alto grado di varietà (Fishman, 1987).



Il superamento del monopolio del centro consolidato nel passaggio dalla struttura territoriale monocentrica a quella policentrica non ha rappresentato una perdita o un impoverimento quando (i) le nuove forme di centralità hanno saputo adattarsi alle nuove logiche di produzione, organizzazione e dell'abitare messe in campo dagli abitanti. In questo caso non si tratta solo del recupero di un valore simbolico del centro, ma della capacità di questi spazi di accogliere un ricco programma funzionale. Allo stesso tempo (ii) questi luoghi sono riconosciuti come ambiti di centralità. Ciò non avviene per una semplice mimesi delle forme o della morfologia del costruito, ma per la capacità di accogliere i flussi, garantire varietà, incontro scambio che sono i caratteri tipici dei centri "storici". Questi due fattori sono quelli che distinguono la centralità, sia essa consolidata o contemporanea (Portas & al., 2003). Va

Fig. 3.47:

I Nuclei di Identità locale nel PGT di Milano (I)

L'obiettivo del progetto è stato di garantire una maggiore distribuzione sia qualitativa che quantitativa dei servizi in ogni zona della città favorendo e progettando un sistema isotropo e reticolare di spazi pubblici in contrapposizione al tradizionale assetto centripeto della città. Questo nuovo orizzonte progettuale non è però da intendersi come una volontà di rinuncia ai caratteri identitari di una città storicamente radiocentrica ma è piuttosto il tentativo di sfruttare la storica compartimentazione culturale dei raggi come condizione di partenza per la progettazione di una nuova città che costruisca la sua ricchezza e il suo sviluppo sulla creazione di inedite relazioni trasversali e sulla promozione e progettazione delle sue differenze interne, le numerose identità che costruiscono poi l'identità finale della città stessa. Alla base di questo progetto c'è infatti un'idea di identità vista come sintesi di diverse e numerose specificità e peculiarità, come espressione di una società di relazione in grado di accettare e mettere a sistema le differenze di cui è composta. I Nuclei di Identità locale non sono disegnati come unità amministrative dai confini rigidi ma corrispondono ad ambienti dai confini variabili, in grado di modificarsi, sovrapporsi, sconfinare l'uno nell'altro, ambienti urbani che si caratterizzano proprio nel sistema di relazioni che instaurano al loro interno e tra se stessi e gli altri. (Da Russi N. (2011) i Nuclei di Identità Locale come unità minime della città metropolitana, intervento nell'ambito del Seminario "PGT di Milano: rifare, conservare o correggere. Il parere di 20 urbanisti milanesi" organizzato dal Politecnico di Milano, Dipartimento DPA – 19 luglio 2011)

Fonte: Elaborazione N. Russi, Laboratorio permanente (2009)

considerato comunque il fatto che questi elementi, presi singolarmente, non avrebbero molto significato mentre ciò che si segnala sempre più fortemente è la condizione del territorio come ambito dove il sistema policentrico integrato organizza lo spazio.

3.C.4. Il centro nell'urbano

Nei nuovi territori metropolitani si è assistito non ad una semplice cancellazione della suddivisione netta centro/periferia ma ad un processo di progressiva ibridazione e di diffusione del risultato sul territorio. Secondo F. Indovina (2007) la causa di tutto ciò è da ricercare nel campo sociale: la periferia, come insegnano gli studi di H. Lefebvre è un prodotto sociale³²⁷ e non un fenomeno territoriale né urbanistico. In questo senso la diffusione nel territorio di condizioni sociali molto diverse ha reso più complessa la lettura dei fenomeni che prima mostravano una distribuzione spaziale più chiara. M. Cacciari (2004) ha messo in luce l'intercambiabilità dei ruoli di centro e di periferia che possono avvenire sulla base di logiche mercantili e speculative che rifiutano ogni ordine precostituito e danno luogo a interessanti ed innovative interazioni. Insieme a questo primo fattore, la struttura policentrica del territorio ha assunto una gerarchia diversa da quella storica. Secondo B. Hiller (1999) capire il centro nelle città non era troppo problematico poiché in essa gli aspetti spaziali e funzionali erano chiari e stabili. La strada dove erano localizzati i negozi o la piazza principale fungevano da attrattori per una serie di funzioni urbane importanti; il limite di questa attrattività segnava anche il confine dell'area centrale. Capire il funzionamento di questo sistema significava individuare l'elemento attrattore e quantificare la portata del suo ambito di attrazione. Nell'urbano contemporaneo la centralità non è più né chiara né stabile. F. Indovina ha affermato che il territorio metropolizzato è contraddistinto da tre fattori:

- Una distribuzione del potenziale produttivo nel territorio, che può essere sia aggregata, a volte specializzata, così da formare distretti produttivi, sia diffusa. Si tratta in ogni caso di un processo che va filtrato attraverso la recente tendenza alla deindustrializzazione dei paesi occidentali (europei in particolare), e alla tendenza alla delocalizzazione produttiva.
- La formazione nel territorio di numerosi ambiti specializzati, localizzati per intercettare e presidiare le reti più importanti. Si tratta di agglomerati di servizi, in particolare legati al commercio, allo svago e al tempo libero.

³²⁷ Con prodotto sociale si intende anche il risultato dell'interazione fra le classi sociali dotate di livello di reddito molto diverse: in questo caso il campo sociale sfocia in quello economico e viceversa.

- Flussi pendolari non più solo da e per il centro ma pluridirezionali³²⁸. Si tratta degli spostamenti per raggiungere il lavoro, ma anche per acquistare, studiare, svagarsi o usufruire di servizi. La strategia localizzativa di queste attività non è più, o meglio, non è solo, quella di favorire l'utenza di prossimità ma quella di presidiare le reti del traffico ed i nodi di interscambio del trasporto pubblico.

Insieme a questi si possono notare diverse tendenze: alla densificazione delle aree urbane disperse, ad un innalzamento del livello di qualità della vita che caratterizza diversi sistemi insediativi delle città europee, oggetto di studio di questa ricerca, nell'intento di evidenziare la presenza di reti di relazioni immateriali che sostituiscono ed integrano quelle materiali. Il processo storico che ha portato alla realtà territoriale attuale può essere schematizzato per N. Portas & al. (2003) y O. Nel-lo (1998) con l'esplosione dei confini ereditati dalla città dell'ottocento, successivamente ridisegnata in funzione dell'industria e del terziario.

UN URBANO POLICENTRICO

Oggi la città si configura come un territorio metropolizzato, marcato da processi di spostamento collettivi ed individuali in cui la frammentazione e la diversificazione degli insediamenti legati a un gran numero di attività diverse, hanno contribuito alla creazione di una struttura policentrica. In essa il mosaico sociale ed economico dell'urbano è interrotto da ambiti non più centrali ma dotati di molti dei caratteri che prima erano esclusivi dei nuclei storici o consolidati. Il modello monocentrico-radiale anteriore, sempre nella riflessione degli autori portoghesi, era basato sulle logiche dell'agglomerazione e della densità e si espandeva in funzione del tracciato delle infrastrutture, pur mantenendo un vincolo di prossimità tra gli insediamenti consolidati e quelli di nuova realizzazione. Oggi invece si è prodotto un salto di scala di tipo territoriale nei processi di urbanizzazione coi quali si è superata la struttura radiale, la logica topologica (Rufi, 2003) della città tradizionale. Nell'attualità si occupano, senza una logica unitaria, gli interstizi lasciati dalle trasformazioni precedenti e territori sempre più distanti dai nuclei storici. Gli unici elementi condizionanti della localizzazione sembrano essere l'accessibilità e la capacità di soddisfare le esigenze di produzione/distribuzione/consumo compulsivo della società contemporanea³²⁹. L'urbano tende alla concentrazione poichè nella realtà trasformata della produzione e dell'economia di oggi è rimasta una tendenza a imporre le decisioni dall'alto e ad applicarle in luoghi e situazioni diverse. Allo stesso tempo però non è necessario che queste decisioni

328 H. Lefebvre (1979) ha descritto bene questa situazione dicendo che lo spazio dell'urbano è definito grazie a un vettore nullo: si tratta di uno spazio dove ogni punto può, potenzialmente, attrarre a sé tutto ciò che lo circonda (oggetti, persone, flussi). Per questa ragione in ogni punto dell'urbano, il vettore spazio-tempo che caratterizza la distanza fra contenuto e contenitore può essere nullo.

329 Secondo gli autori tutto questo ha comportato un processo di riconfigurazione della società-arcipelago che è sempre più differenziata e segmentata, non solo per classi diverse di reddito, ma anche per livello culturale e possibilità di accesso ai servizi e livello di mobilità. (Da Portas & al., 2003; 30) – trad. M. Paris

siano operate in un unico luogo, così che nel territorio metropolizzato si costruisce un sistema policentrico o "omni-centrico" (Lefebvre, 1979) originato dalla rottura e dalla disgregazione del centro, che si è ricomposto nel territorio in frammenti simili e, a volte, complementari. P. Perulli (2009), A. Bagnasco (2003) e R. Sennett (1992) hanno spiegato questa doppia tendenza nella città europea: da un lato essa si centra (o ri-centra), ed opera sul suo nucleo più denso, che prova a rivitalizzare tramite azioni e progetti, e ad attrarvi funzioni strategiche e popolazione³³⁰. Dall'altro la città fuoriesce dai suoi confini: per cui molti progetti colonizzano nuovi ambiti e creano limiti sempre meno tracciati fisicamente ma risultanti dall'intersezione di flussi sia materiali che immateriali. Secondo F. Indovina (2007) nel passato il centro era espressione della massa, come prodotto della concentrazione di popolazione, servizi, capitali, beni e flussi, mentre oggi è espressione della forza che si manifesta con la presenza di funzioni specializzate ed avanzate, e con il legame con i servizi più attrattivi. Si tratta di luoghi dove si concentrano le funzioni direzionali, quelle dell'economia, della finanza, della cultura; sono centri amministrativi, dove si creano e si diffondono le informazioni e che costituiscono oggi gli elementi più importanti nel sistema gerarchico. Questi centri muovono flussi materiali come persone e beni, ma anche flussi immateriali come notizie, ordini, progetti, decisioni, conoscenza. Si è visto che attraverso questo processo si crea un nuovo ordine territoriale formato da elementi che da un lato ingloba i centri tradizionali i nuclei storici e/o importanti e dall'altro nuove centralità. Queste ultime, in genere, mostrano una doppia tendenza: centrifuga e centripeta contemporaneamente. I processi che portano alla localizzazione di questi agglomerati di funzioni e servizi rifuggono fattori localizzativi consolidati come la prossimità ai mercati e l'interazione con la dotazione di beni e servizi banali, ecc. Allo stesso tempo si nota una certa tendenza all'aggregazione funzionale che arricchisce il programma di questi sistemi e ne aumenta il potere attrattivo per gli utenti.

LA CENTRALITÀ COME VALORE

Queste tendenze sovvertono i criteri e gli approcci con cui si è studiato il centro fino ad oggi e obbligano ad una riflessione sul tema. I cambiamenti in questa geografia specifica hanno costretto gli urbanisti ad una riflessione sull'approccio usato fino ad ora e sugli strumenti concettuali usati per analizzare il centro consolidato. Questo ambito ha subito trasformazioni straordinarie e nel territorio metropolizzato si è configurata una struttura policentrica, è lecito chiedersi se sia possibile per l'urbanistica come disciplina continuare a studiare e progettare ambiti così complessi e trasformati grazie a un corpus di concetti ormai datati. Attraverso questa ricerca si è provato a dimostrare che una

330 Questo fenomeno è stato studiato in ambiente americano e ben spiegato da B.J. Frieden e L.B. Sagalyn (1989) nel libro "Downtown, Inc: How America rebuilds cities" o da R.B. Gratz, N. Mintz (1998) "Cities back from the edge: New life for downtown".

riflessione su questi concetti non solo è utile ma, in realtà, necessaria. Il risultato ottenuto finora è stato quello di capire che bisogna superare l'idea del centro come ambito spaziale definitivo, dotato di caratteri geometrici, posizionali e quantitativi per metterlo in relazione con altri, che mettono in luce il suo ruolo spaziale e di ambito privilegiato per la vita economica, sociale e lavorativa della società contemporanea. E' chiaro come il territorio si sia arricchito di nuovi elementi diversi e a volte alternativi al centro tradizionale come conseguenza della dispersione delle funzioni centrali. Alcuni di questi spazi, sono quelli in cui oggi la gente compra, va al cinema, si reca ad un concerto. Ma sono anche i luoghi in cui incontra altre persone, passeggia, si rappresenta, dando luogo a fenomeni di socialità debole.

Per individuare e capire questi spazi di centralità alternativa è necessario disporre di una capacità di comprensione diversa (Amin, Thrift, 2005). Se usassimo solo il concetto di centro consolidato per indagarli essi sarebbero ignorati, mentre oggi sono fra gli spazi più interessanti ed attrattivi per gli abitanti, veri e propri fuochi di attrazione. Per riuscire a definirli è necessario spostare l'attenzione dal centro come luogo fisico alla centralità come valore –o meglio- come sistema di valori. La struttura policentrica dell'urbano contemporaneo non è caratterizzata solo da centri ma anche da elementi, diversi e di nuova formazione, caratterizzati dalla centralità. Da un punto di vista morfologico nella città tradizionale l'idea di centralità implicava una differenza rispetto al tessuto ordinario, come la presenza di una piazza (Ley, 2005). Si è cercato durante tutto l'arco di questa ricerca di superare questo approccio morfologico e di dar conto della centralità come insieme di funzioni, valori e caratteri che rendono uno spazio un elemento capace di dare ordine e significato a un territorio. L. Castello (2013) l'ha definita la capacità di uno spazio di polarizzare quelli a lui vicini, attrarre flussi, richiamare persone e configurarsi come centro urbano –o meglio, luogo urbano- (enfasi nel testo originale, nda.) in cui si può trovare il massimo livello di diversità ed intensità, come avveniva nel centro consolidato. Già per H. Lefebvre la centralità costituiva l'essenza del fenomeno urbano: essa era il risultato di movimento dialettico –quindi non un luogo fisico definito- attraverso cui si creavano o distruggevano ambiti di vita, scambio, socialità. Questo carattere era, per l'autore, l'essenza principale dello spazio-tempo dell'urbano, per cui ogni punto dello spazio poteva diventare un centro. Si tratta di una delle conseguenze delle nuove tendenze localizzative delle funzioni centrali. Ancora L. Castello (2010) rimarca che la centralità è la capacità di attrarre funzioni centrali. Per questo un elemento acquisisce un alto grado di attrazione di attività urbane tipiche della centralità quando riesce a veicolare verso di sé popolazione e flussi: questo criterio tiene conto della concentrazione delle attività, della densità di servizi e del mix funzionale che la rendono una parte diversa, 'speciale' rispetto al resto della città". L'idea di M. Memoli e C. Rossignolo (2011) per cui nell'epoca dell'apertura dei

mercati e delle reti di produzione e di scambio estese globalmente, il mondo assiste a rilevanti fenomeni di riorganizzazione dei processi produttivi a scala locale, regionale e macro-regionale si manifesta nell'apparizione di nuove centralità e nuove gerarchie. Questo porta alla progressiva apparizione di nuove disparità e differenze che danno luogo a "variegate configurazioni dell'organizzazione territoriale e a un sensibile aumento delle interdipendenze"³³¹. Allo stesso tempo l'apparizione di nuove centralità in ambiti non tradizionalmente deputati ad essa, se da un lato accentua la differenziazione territoriale, dall'altro porta ad una distribuzione della centralità nel territorio e sovverte la geografia consolidata degli ambiti privilegiati.

Di conseguenza una concentrazione/diversificazione/agglomerazione di funzioni centrali come quelle del commercio e dei servizi, può avere, secondo N. Portas & al. (2011) un ruolo spaziale simile a quello del centro consolidato. Gli stessi autori per questo mettono in evidenza come altri tipi di aggregati funzionali come l'industria e la logistica, non abbiano la stessa capacità attrattiva e/o di generare dinamiche urbane nei modi d'uso dello spazio, anche se generano flussi di grande intensità. Una delle ragioni è che queste seconde aggregazioni nascono in base alla zonificazione del territorio legata alla pianificazione e che, per scelta, questi ambiti sono spesso collocati in aree isolate, così da formare insediamenti specializzati, privati di ogni possibilità di ibridazione. Gli ambiti dotati di centralità sono anch'essi luoghi specializzati ma sono anche spazi polifunzionali in cui le diverse attività funzionano quasi sinergicamente e dai quali non sono esclusi gli abitanti e la funzione residenziale, cosa che invece avviene per i poligoni industriali o gli spazi logistici. Quando queste ultime tendono a costituire degli aggregati spesso si ha un cambiamento nel territorio che interessa tanto la rete dei servizi come la struttura della sua gerarchia perchè, è bene tenerlo sempre presente, la centralità è motore dello sviluppo regionale e macro-regionale (Governa, Memoli, 2011).

Dal punto di vista funzionale si tratta di aggregati che possono contenere un ampio e diversificato ventaglio di funzioni. Questo li pone come elemento di riferimento per un territorio che non si vede più vincolato ai soli centri consolidati per soddisfare le proprie necessità di beni e servizi centrali. Per F. Ascher (2004) la funzionalità della metapolis viene segnata dalla frammentazione e tutto ciò porta alla rottura della struttura gerarchica della logica Christalleriana (Ruffi, 2003). Entrambi questi fenomeni hanno messo fine al concetto di "fuori dai confini" dell'urbano contemporaneo. Se non c'è un limite non può esistere un centro geometrico per cui, senza di esso, non c'è più la periferia. Al contrario, B. Secchi (1998) ha insistito sul fatto che la città contemporanea è una "reverse city", una città inversa che ha il proprio baricentro nel vuoto e non nel pieno: i suoi elementi caratterizzanti oggi si trovano dispersi nel territorio e non nel tessuto denso dei nuclei consolidati. Si tratta di uno spazio che separa e, allo stesso tempo, tiene insieme i vari elementi che ha dimensioni variabili ed una morfologia propria; si tratta, in definitiva, del mosaico urbano-rurale già descritto. N. Portas & al. (2011) quando hanno messo in luce il fatto che ironicamente

331 Memoli M., Rossignolo C. (2011) Economia, società e cambiamento urbano in Governa F., Memoli F. (2011) Geografie dell'urbano. Roma, Carocci Editore pag. 134

questo spazio nella legislazione e nell'urbanistica viene chiamato ancora "agricolo" quando la sua funzione, nel territorio contemporaneo è quanto mai urbana, anche se non li prevede, accoglie molti edifici³³². Dentro di esso però compaiono ambiti comunque significativi:

"In alcune porzioni dello spazio urbano, infatti, si concentrano le maggiori evidenze di pratiche a grande capacità di valore aggiunto economico e a forte connotazione simbolica: i centri storici o le downtown, i poli tecnologici e i CBD, gli spazi commerciali, lo spazio della conoscenza, della ricerca e dell'innovazione, delle istituzioni, delle imprese, degli eventi culturali ecc. Su queste porzioni di spazio sono più alti i livelli di investimento economico, politico, sociale e culturale; più forti appaiono i rischi di clonazione, ad esempio, del paesaggio con la riproduzione formale di architetture standardizzate; maggiore l'irrigidimento delle differenze o la fissità delle pratiche dell'esclusione; infine, più complesse appaiono le interazioni, consensuali o impreviste che siano"³³³.

La nuova centralità nasce dall'accumulo di tutti questi valori. Dal punto di vista della gerarchia questi ambiti tendono a sostituire le relazioni di dipendenza con quelle di complementarità (Nel-lo, 1998) ed interazione. Da un lato il territorio metropolizzato è "luogo di continua e tendenziale distruzione di valori posizionali, di progressiva omologazione e democratizzazione dello spazio urbano: di distruzione di consolidati sistemi di valori simbolici e monetari, di continua formazione di nuovi itinerari privilegiati, di nuovi luoghi del commercio, del loisir, della comunicazione e dell'interazione sociale, di una nuova geografia delle centralità, di nuovi sistemi di intolleranza, di compatibilità e incompatibilità"³³⁴. Dall'altro, questo stesso territorio si arricchisce di una serie di punti privilegiati, non tutti localizzati al centro di qualcosa ma tutti –a loro modo- centrali. Non è più spiegabile questa geografia a scala urbana, ricorrendo al costo del trasporto ed al valore immobiliare dei terreni (come faceva W. Alonso) ma vanno introdotte riflessioni nuove e più complesse (Allione, 1967).

La riflessione sulla gerarchia non è più efficace nemmeno alla scala territoriale, poichè secondo N. Portas & al. (2003) la gerarchia che prima si spiegava in funzione delle economie di scale ed agglomerazione e si strutturava "a cascata" per cui le funzioni di ordine superiore erano localizzate nei nuclei più importanti oggi convive con altri tipi di gerarchie, diverse e meno facili da spiegare. Oggi invece alcune di queste funzioni, capaci di polarizzare il territorio per la propria dimensione, specializzazione o una qualità specifica, trovano spazio nell'urbano in funzione di logiche di altro tipo. In realtà gli autori portoghesi non hanno emesso un giudizio critico sul tema,

332 Ricordano ancora gli autori che in questi spazi posti fra le città, e gli altri insediamenti più piccoli, fra le aree industriali ed i centri commerciali, fra le aree logistiche e le molte altre funzioni poste fuori dalla città consolidata si trovano di solito il sistema e le reti necessarie al sostegno della città stessa e delle aree di nuova urbanizzazione (Portas & al., 2011).

333 Memoli M., Rossignolo C. (2011) *Economia, società e cambiamento urbano* in Governi F., Memoli F. (2011) *Geografie dell'urbano*. Roma, Carocci Editore pag. 131

334 Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Editori Laterza pag. 81-82

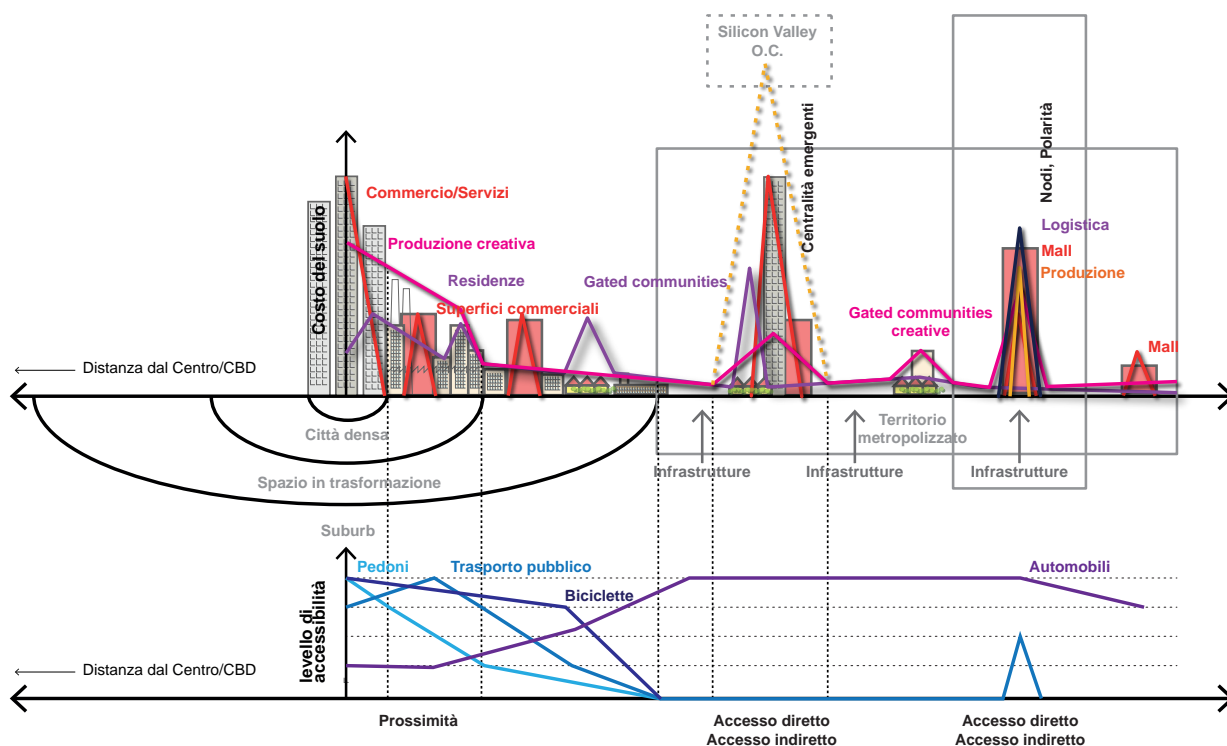


Fig. 3.48:

Il modello di W. Alonso rivisitato

La gerarchia territoriale non si struttura più in una serie di città ordinate per rango e ben distinte fra loro, separate dal territorio agricolo che le circondava e la dispersione nel territorio delle funzioni e degli abitanti sovrverte il ragionamento di Alonso perché obbliga a riconsiderare le basi su cui era fondato (v. Fig. 2, dove propongo una mia rielaborazione di questo modello). Le infrastrutture di grande capacità sono l'ossatura della exopolis (Soja, 1999) o della Edge city (Garreau, 1992). Nelle pieghe di questi spazi si insediano sia funzioni e tipologie di abitanti che non trovano collocazione nei centri urbani consolidati, sia altri tipi di presenze, innovative e legate a nuovi aspetti della vita e della produzione immateriale, come la technoburb di Fisherman (Fishman, 1987). Il centro consolidato non è più l'attrattore principale dei flussi che insistono nel territorio e questi, al contrario, si dissipano in movimenti tangenziali che uniscono punti diversi del continuo urbanizzato (Paris, 2013; 53-54)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) pubblicato in Paris M. (2013) De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio in Ciudades 16. Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística pag. 55

salvo indicare che da un lato l'eccessivo accumulo di funzioni centrali in un unico ambito poteva generare un forte squilibrio nello sviluppo del territorio ma che anche un'eccessiva dispersione potrebbe avere l'effetto di indebolire irrimediabilmente il sistema territoriale. Essi in realtà hanno indicato che la miglior strategia potrebbe essere quella di ragionare in termini, ancora una volta, di complementarità più che di concorrenza, e guidare la localizzazione delle diverse funzioni in modo da generare una sinergia positiva all'interno del territorio e non una semplice iperdotazione di alcuni elementi e la scarsità di altri. D'altronde anche H. Lefebvre (1979) parlando di quest'argomento ha spiegato che le contraddizioni territoriali non si possono più spiegare con la contrapposizione fra città e campagna ma si spostano su di un altro piano, e riguardano la centralità del potere e le altre forme di centralità, da un lato la centralità della ricchezza e della segregazione e dall'altro quella dell'interazione creativa. Dall'analisi di queste posizioni, emerge la necessità che il discorso sul centro e sulla centralità si deve ampliare per considerare le localizzazioni potenzialmente centrali e che servono a spiegare la geografia di questi elementi nell'urbano.

UN PROBLEMA DI RICONOSCIMENTO

É comunque difficile riuscire a definire la realtà sia dal punto di vista complessivo che elencando uno a uno i diversi elementi, simbolo del disorientamento dell'abitare in territori urbanizzati. Una delle ragioni è che persiste nella cultura –ed in particolare in quella urbanistica- una certa nostalgia verso la città come elemento definito e, di conseguenza,

verso il centro consolidato (Pavia, 1996). In questa visione l'identità del centro era quella di essere un luogo. Ma in realtà esso era anche un principio organizzativo dello spazio, una logica localizzativa, un nodo di interscambio fra reti di relazioni (Portas & al., 2011). Nella visione nostalgica tutto questo sembra essere dimenticato. Oggi, posti di fronte ad una città esplosa ed un territorio metropolizzato che hanno perduto la loro forma, si deve recuperare questa visione ed aggiornare i canoni usati per riflettere su di essa. Per questo vanno riconosciute ed accettare le nuove –e diverse- forme di centralità possibili nel territorio. Un'altra difficoltà di riconoscimento sta nel fatto che la realtà dell'urbano presenta una grande ricchezza ed una varietà di situazioni: il nuovo mosaico territoriale combina dispersione ed agglomerazione, tessuti specializzati con ambiti dotati di una grande varietà funzionale. In esso trovano spazio nuove relazioni di prossimità e altre, create dalla mobilità. Alcune ricalcano i percorsi centripeti verso le aree centrali consolidate mentre altre, tangenziali alle prime, collegano i nuovi ambiti dove sono localizzate funzioni centrali e lavoro (Portas & al., 2003). Questo sistema è costituito, senza soluzione di continuità, da semplici aggregazioni di funzioni ed da ambiti dotati di una forte centralità, elementi poco significativi ed alcuni nuovi centri potenziali. È necessario fare chiarezza, prima di tutto dal punto di vista terminologico e poi metodologico, per riuscire a facilitare la individuazione, in una così vasta complessità, solo gli elementi che davvero appartengono al sistema dei centri nel territorio. Solo così si potrà ripensare il territorio contemporaneo, spazio dove coesistono ambiti di centralità e no man's land (Ruffi, 2003). Non si tratta di uno spazio illimitatamente plurale (Marcuse, 1994) e la scoperta –o meglio, il riconoscimento- delle centralità consolidate e nuove può aiutare a far luce su uno degli ordini sovrapposti che marciano il territorio metropolizzato.

3.D. Riconoscere le figure della centralità nell'urbano

Ciò che è stato definito "l'urbano" è una realtà plurale, polisemica e multiscalare; è materializzazione delle territorialità della società contemporanea (Portas & al., 2011). Da quando è stata abbandonata la riflessione alla banalità sostanziale (De las Rivas, 2013) dell'urbano non si riconoscono né un progetto né una strategia d'azione unitari. Questo spazio si configura sempre più come una struttura composta di città diverse, riconoscibili ma inseparabili. Si tratta di un ambiente in cui la sovrapposizione di elementi diversi ha progressivamente sfumato i confini fra di loro. In uno spazio sempre più complesso e frammentato i flussi che lo attraversano hanno il compito di dare continuità e sostituire la prossimità con la mobilità (Portas & al., 2003). Si tratta di uno spazio eterogeneo dove emergono alcune tendenze marcate e si

può impostare su di esse un approccio che favorisca la conoscenza e la comprensione di questa realtà. Fra di esse, N. Portas & al. (2013) hanno attribuito un peso fondamentale al processo di formazione e consolidamento di aggregati di grande dimensione disposti lungo gli assi principali del traffico automobilistico. Si tratta di ambiti che tendono a formare nuove centralità o centralità periferiche ed hanno un importante ruolo nello strutturare il territorio grazie alla loro capacità di riprodurre alcune dinamiche urbane al loro interno e di attrarre flussi diversi. L'urbano è quindi una realtà che si focalizza e trae senso ed orientamento dalla localizzazione dei suoi centri di diversa e variegata natura in un quadro di coesistenza di molte logiche diverse di ricerca di opportunità concrete da parte di agenti e operatori privati.

Fig. 3.49:

Nuovo insediamento commerciale a Oporto (P)

Nelle pieghe del territorio metropolizzato si insediano sia funzioni e tipologie di abitanti che non trovano collocazione nei centri urbani consolidati, sia altri tipi di presenze, innovative e legate al consumo, allo svago e alla produzione di beni e servizi. Si tratta di ambiti molto descritti, le cui immagini rimbalzano fra i social media e la realtà ma spesso poco capiti. Sono da considerare come ambiti autistici, assolutamente indifferenti al contesto, o una nuova forma di vivere il territorio post-metropolitano?

Fonte: Fotografia di J. Cabral (2009)



Si tratta di un fattore fondamentale per il tema che si sta approfondendo in questa tesi. Seguendo la geografia delle nuove infrastrutture molte di quelle funzioni che già W. Christaller considerava "centrali" (attività commerciali, servizi finanziari, grandi funzioni pubbliche come le università, ospedali, ecc.) si sono distribuite nel territorio e questo ha dato origine a una serie di cambiamenti anche nella struttura della centralità. Per smentire B. Secchi (2000)³³⁵ questo non ha significato

335 "Molte delle grandi attrezzature di servizio, molti uffici pubblici, le biblioteche, parte dell'assistenza sanitaria e dell'istruzione, parti crescenti degli scambi commerciali, tenderanno probabilmente, grazie alle nuove tecniche della comunicazione, a dissolversi nello spazio, a perdere i loro connotati di riferimenti che, come punti trigonometrici, organizzavano lo spazio urbano" (Secchi, 2000; 174)

una dissoluzione nello spazio di queste funzioni né della conseguente eliminazione della centralità che continua ad organizzare lo spazio urbano e ad agire come elemento ordinatore. D'altra parte si deve riconoscere che questo ruolo è oggi esercitato in un modo nuovo e da un numero diverso e maggiore di funzioni centrali rispetto a quelle riconosciute da W. Christaller. Si tratta di funzioni culturali quali teatri, musei, auditorium o di intrattenimento come parchi tematici e stadi sportivi, le cosiddette "macchine ibride" descritte da S. Boeri, A. Lanzani e E. Marini nel pionieristico libro "Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese" del 1993. Si è detto che è cambiato il modo di esercitare un ruolo di preminenza nell'urbano di questi ambienti e non si tratta di un evento casuale. Oggi il centro consolidato non è più l'unico luogo capace di accogliere ed influenzare la vita e le fasi più vibranti della vita della società contemporanea, ma è parte di un sistema, composto da diversi ambiti di centralità, in cui i luoghi consolidati sono affiancati da nuovi elementi del territorio. Come ha affermato J. Jacobs (1969) il decadimento dei vecchi centri non è una fatalità economica o sociale; al contrario, "nessun altro aspetto della nostra economia e della nostra società è stato manipolato più di proposito per tutto un quarto di secolo col preciso scopo di raggiungere i risultati odierni"³³⁶. Tutto ciò è legato al cambiamento delle abitudini della società contemporanea: queste rendono possibile la migrazione delle funzioni centrali nel territorio ed influiscono sulla strategia degli operatori che le insediano. Nel processo di colonizzazione delle infrastrutture come nuovo ambito di vita e lavoro per gli abitanti della società contemporanea, gli operatori hanno localizzato attività economiche lungo le arterie del traffico veicolare. Si tratta di localizzazioni disperse nel territorio e contemporaneamente di ambiti dotati di un elevato livello di accessibilità dovute alla ricerca di ambiti meno congestionati o alla conflittualità legata alla incompatibilità di alcune di queste attività con i tessuti consolidati. Gli operatori decidono di muovere le sedi di attività imprese ed attività molto varie per quanto riguarda il livello di specializzazione e la loro dimensione (Portas & al. 2011) nel territorio. Alcune di queste aggregazioni, assumono il ruolo di vere e proprie centralità nell'urbano. La teoria classica dei luoghi centrali o lettura ecologica della struttura urbana non sono più così efficaci per spiegare questi fenomeni caratteristici dell'urbano. Si tratta di un reticolo irregolare complesso e a densità variabile, in cui le infrastrutture fungono da elemento catalizzatore degli insediamenti e nei quali i flussi di concentrano e si distribuiscono. Come hanno affermato N. Portas & al. (2013):

"il modello di una città-un centro è decisamente superato. I cambiamenti radicali che hanno portato il salto di scala dalla città (punto) all'urbano (superficie) hanno portato all'esplosione e alla frammentazione delle centralità. In altri termini ciò significa che la logica localizzativa delle

336 Jacobs J. (1969) Vita e morte delle grandi città: Saggio sulle metropoli americane. Torino, Einaudi pag. 6

funzioni direzionali ora non coincide necessariamente con quella per cui il centro consolidato é l'ambito che offre le condizioni piú vantaggiose. La crisi che nasce da questa situazione, con cause e conseguenza molto complesse, ha intaccato l'immagine del centro e favorito diagnosi ipocondriache che vanno dalla desertificazione all'insicurezza, dalla fuga delle attività al degrado. Da un lato tutto ciò ha portato ad un aumento degli investimenti nei progetti di riabilitazione dei centri consolidati e dall'altro questo è il motivo per cui spesso sono stati ignorati altri luoghi del territorio urbanizzato che presentano caratteri di centralità³³⁷.

Nei paragrafi precedenti si è suggerito di integrare quest'idea con quella della centralità come sistema di valori per fornire una lettura piú vicina alla realtà territoriale contemporanea. Come ha affermato H. Lefebvre (1979) la centralità definisce l'utopico "ciò che non ha un proprio luogo definito, ma che però lo cerca", e l'utopico definisce la centralità. La separazione dei frammenti e dei contenuti, o la loro riunione confusa non serve a definire e a spiegare l'urbano. È necessaria una nuova lettura che sappia riunire le immagini parziali ottenute attraverso letture settoriali ed analisi puntuali per riuscire a restituire il quadro complessivo della situazione. L'uscita delle funzioni centrali dalla città e la loro distribuzione nel territorio ha creato nuove figure nel territorio e le nuove letture devono tenere conto di questa nuova, situazione. Per raggiungere questo obiettivo è necessario, innanzitutto, che si riconoscano queste nuove figure e si studi la loro distribuzione ed il loro ruolo territoriale.

UNA TASSONOMIA PER LE FIGURE EMERGENTI

Gli effetti del movimento delle funzioni centrali nel territorio si fanno tangibili nella geografia dispersa, articolata ed instabile dei luoghi centrali, risultato della nuova struttura della temporalità e della mobilità (Secchi, 1998). Questa geografia è un sistema composto sia da centri urbani consolidati che da elementi nuovi, sovente dispersi nel territorio –quindi non centrali- ma con un marcato carattere comune di centralità. Per studiare questa geografia, è utile partire, rielaborandola, dalla tassonomia proposta da N. Portas, A. Domingues e J. Cabral in una loro recente pubblicazione. Lo spostamento delle funzioni centrali dai centri consolidati al territorio ha avuto effetti controversi. Da un lato secondo alcuni autori, ha rappresentato la distruzione del concentrato di interazioni, scambi e relazioni presenti nelle realtà urbane centrali (Jacobs, 1961), la leva per avviare processi di *gentrification* (Martínez, 2009; Álvarez, 2006) o lo svuotamento di senso di alcuni di essi. Dall'altro ha contribuito alla diffusione di centralità alternative nel territorio e la creazione di realtà urbane policentriche. E' evidente, senza azzardare generalizzazioni, che i caratteri di attrattività e dinamizzazione delle funzioni centrali per l'intorno trascendono dal semplice valore posizionale e si basano sul valore di centralità

337 Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003): Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pag. 96 – trad. M. Paris

che scaturisce dall'interazione con le persone e lo spazio di queste funzioni. Le funzioni centrali sono localizzate negli spazi interstiziali fra le infrastrutture o alla trasformazione dei contenitori monofunzionali della città creata dal movimento moderno. Per fornire questa lettura complessiva è necessario superare le letture parziali e riconsiderare i caratteri specifici della centralità in tutte le sue figure presenti nel territorio contemporaneo. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo bisogna concentrarsi su tutti quegli spazi che oggi presentano –anche in forme non convenzionali- quei caratteri che fino a pochi anni fa erano prerogativa del centro urbano. In questo modo si può leggere la geografia delle funzioni centrali come sistema. Una volta ricostruito il sistema, si può tornare a riflettere sulla gerarchia dei centri e sulle loro relazioni senza timore, stavolta, di lasciarsi sfuggire quegli elementi che fino a oggi non sono stati considerati.

Fra le riflessioni recenti sul tema, una delle più qualificate è quella sviluppata dai già citati N. Portas, A. Domingues e J. Cabral nel loro libro *"Políticas Urbanas II"*. Essi definiscono la centralità come un concetto di origine geografica da usare come modello esplicativo per i sistemi urbani attraverso la logica economica dell'aggregazione di funzioni commerciali e servizi (i beni e servizi centrali studiati da Christaller). Inoltre anch'essi riconoscono che oggi questa teoria non è più così valida poiché le telecomunicazioni e la polarizzazione del territorio, legato alle trasformazioni che sono conseguenti della mobilità e dei diversi gradi di accessibilità, danno origine a paradigmi diversi e a una perturbazione dei modelli prodotti finora per studiare la gerarchia del territorio (et al., 2011). In particolare essi hanno fissato la loro attenzione sugli ambiti che hanno alti livelli di accessibilità e che concentrano diverse funzioni centrali a scala sovralocale, capaci di attrarre ingenti flussi di utenti. Per farlo hanno introdotto tre termini quello di "Poli", "Nodi" e "Centralità emergenti"³³⁸. La classificazione proposta dagli autori portoghesi, arricchita anche da altri contributi di autori contemporanei, ha il vantaggio rispetto ad altri tentativi contemporanei di non limitarsi a descrivere alcune figure del territorio metropolizzato –e fra di esse le centralità emergenti- ma ne approfondisce il ruolo nel territorio. Si tratta per esempio di spostare l'attenzione da alcuni fattori di analisi ormai convenzionali (la densità di popolazione degli ambiti, la loro morfologia, l'accessibilità) ad altri, più vicini alla realtà del territorio metropolizzato. Inoltre questa suddivisione rappresenta uno dei tentativi di superare il vuoto disciplinare dell'urbanistica rispetto a queste trasformazioni ed al loro risultato. La disciplina spesso ha ignorato questi spazi o li ha relegati a un ruolo accessorio e di supporto, quasi fossero infrastrutture o elementi solo tecnici. In questa ricerca si è cercato di affrontare lo studio in modo diverso. Sono state considerate le tre situazioni possibili all'interno dell'urbano, in ordine di complessità: dalla presenza di una

338 Gli autori nel loro libro usano semplicemente il termine "centro" mentre nella traduzione/reinterpretazione qui proposta si è utilizzato questo termine per evitare di confondere centri consolidati, nuove centralità o la centralità come carattere dei luoghi.



Fig. 3.50:

Vista del complesso di Milano Fiori a Assago (I)

Si tratta di un complesso multifunzionale densificato nel tempo nella frammentata periferia a sud di Milano, nel comune di Assago (I). Questo caso mostra come un processo di polarizzazione e accumulo di funzioni diverse, favorito dall'alto livello di accessibilità multimodale e dall'attenzione per la qualità del progetto a diverse scale, può costruire un luogo con i caratteri di una nuova urbanità nel contesto della banalità sostanziale di una regione metropolitana (Morandi & Paris, 2013).

Fonte: ArtTribune (2013)

funzione di centralità isolata, a quella di aggregati omogenei, cioè di più funzioni afferenti allo stesso ambito di attività, come ad esempio un parco commerciale o un poligono terziario, fino a quella di aggregati eterogenei e cioè funzioni centrali legate ad ambiti di attività diversi³³⁹.

Una volta presa confidenza con le diverse sfaccettature del problema si è cercato di mettere a sistema alcuni aspetti che marcano la differenza fra una figura e l'altra. Allo stesso tempo, l'obiettivo dell'analisi di questa tassonomia non era fornire una semplice descrizione delle figure ma quello di approfondire il loro ruolo territoriale. Per questa ragione si è scelto di metterle in relazione con le diverse possibili localizzazioni: nella città consolidata, disperse nel territorio o nell'incrocio fra le infrastrutture, di ognuna delle diverse figure. Il risultato è una matrice che permette di comparare le diverse situazioni e riflettere su ognuna di esse.

³³⁹ Si è scelto in questa fase di non definire alcun tipo di criterio per la condizione di "aggregato", né di tipo dimensionale (pertinenza ad uno stesso isolato o lotto, vicinanza/lontananza fra lotti diversi, ecc.), né di altro tipo. L'idea dell'aggregato serve a dare l'idea di sistemi polifunzionali nei quali si mostri un minimo livello di integrazione ed interazione fra le attività presenti, che grazie ad essa assumono nel processo di riconfigurazione territoriale (Morandi & Paris, 2013) un maggior peso rispetto al loro essere prese singolarmente.

		Complessità dell'aggregato		
		Funzioni centrali isolate	Aggregati omogenei di funzioni centrali	Aggregati eterogenei di funzioni centrali
Localizzazioni possibili	Città consolidata	-	Cittàdelle	Centri consolidati
	Disperso nel territorio	Monofunzioni isolate	Poligoni/ Polarità	Centralità emergenti
	All'incrocio fra infrastrutture	Monofunzioni periferiche	Nodi	?

Tab. 13:

Analizzare le nuove figure della centralità nel territorio metropolizzato

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

La prima osservazione che può essere fatta è che attraverso di essa si considera il territorio metropolizzato come un sistema urbano in rete. In esso il fattore accessibilità diviene più omogeneo –cioè: potenzialmente molti luoghi sono altamente accessibili- ma solo alcuni sviluppano caratteri di centralità. Attraverso la matrice si cerca di tenere in considerazione questi fattori incrociandoli, come si farà nelle pagine successive, con la effettiva realtà di ognuna delle tipologie proposte dai portoghesi.

POLARITÀ

Per N. Portas & al. (2011) il termine polarità “riassume una serie di situazioni diverse, che hanno in comune la capacità/forza di attrarre elementi diversi in un punto preciso, dove si concentra un determinato attributo o massa come nella forza di gravità”³⁴⁰. Per spiegare la metafora gli autori portoghesi fanno riferimento alla “Teoria della gravitazione universale” e alla sua efficacia nello spiegare gli effetti legati alle dinamiche di attrazione che si verificano in alcuni punti specifici del territorio, che in funzione della loro massa concentrano su di sé un numero maggiore di offerte di lavoro e flussi di visitatori/ consumatori rispetto al territorio in cui si localizzano (Portas & al., 2011). È utile riflettere sul termine “massa” e sui due possibili significati che esso può avere in questo caso. Una serie di autori ha dato alla “massa” un carattere geometrico-dimensionale. Questo si fa evidente nelle “Grandi strutture del tempo libero” di N. Usai (2011) o nelle “Strutture a grande occupazione di suolo” Morandi & al. (2009). L’idea in questo caso è che la capacità attrattiva della polarità sia legata alla dimensione costruita o occupata dai contenitori, in modo indipendente da ciò che essi contengono. In queste definizioni ricorre il termine “strutture” che sembra alludere alla natura composita di questi contenitori. Si tratta infatti di ambiti dove convergono diversi

340 Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003): Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pag. 45 – trad. M. Paris

elementi che, riuniti, creano realtà più complesse ed articolate. Allo stesso tempo la radice del termine, il latino “*struere*” (costruire) può essere inteso come un preciso riferimento all’eterogeneo e discontinuo processo di costruzione delle polarità. Dall’altro punto di vista, la massa delle polarità è legata alla ricchezza del programma funzionale che in esse ha luogo (polifunzionalità), o alla loro specializzazione (profondità dell’assortimento di prodotti, servizi o della capacità di rispondere ad una determinata esigenza). In entrambi i casi, questo tipo di massa può essere considerato il motore della “congestione positiva” (Koolhaas, 1994) di flussi ed attività. Come ha spiegato l’autore olandese, oltre una certa massa critica una polarità acquisisce la proprietà della “*bigness*” (Koolhaas, 1995). Questa proprietà aumenta il potere di attrazione dei diversi tipi di flusso e inverte la normale dinamica per cui in un contesto di reti dove scorrono tipi di correnti diverse, un oggetto si localizza e comporta in maniera parassitaria. Al contrario, nel caso della *bigness*, è il contesto a beneficiare di diversi vantaggi comparativi che derivano dalla presenza di una polarità. Quest’analisi trae le sue radici profonde nella teoria classica delle località centrali e serve per aggiornare l’approccio basato solo sul criterio della dimensione (o del rango) nello studio della gerarchia del territorio. Questo è un sistema composto da polarità consolidate, create nel tempo e devono la loro condizione a caratteri non riproducibili del luogo, i vantaggi posizionali difficili o impossibili da riprodurre (Indovina, 2007). Un esempio di questo tipo di polarità sono quelle funzioni culturali che devono il loro svolgimento anche alla qualità del loro contenitore, come ad esempio i teatri storici. Altre polarità invece sono costituite da funzioni per le quali la localizzazione è diventata pressochè indifferente alla presenza di tracce ed insediamenti storici e seguono logiche di altro tipo (Bagnasco, 2003). In questi casi la libertà di scelta nella strategia localizzativa aumenta ed è maggiormente legata alla circolazione ed alla rete delle infrastrutture ed il territorio diviene lo spazio in cui si distribuiscono i flussi. La dimensione e la varietà dei servizi offerti e delle attività insediate influisce direttamente sulla specializzazione delle polarità e crea tensioni territoriali in funzione della distribuzione di questi elementi rispetto al sistema. Un terzo aspetto da considerare è quello della polarità come immagine della carica dei sistemi elettrici: attraverso di essa si può leggere anche una logica non solo attrattiva/gravitazionale ma anche repulsiva: così come due elettroni si respingono perchè dotati di una uguale carica negativa, così molte polarità anzichè attrarsi necessitano per il loro funzionamento di trovarsi a una certa distanza (più legata ai tempi di percorrenza e alle dimensioni dei bacini d’utenza che alla distanza lineare) dalle altre. In questa semplificazione sta la necessità di pensare alle polarità come ad un sistema che sul territorio trova un equilibrio fragile, instabile e dinamico fra tutti i suoi elementi.

In quei casi in cui alla grande massa, alla carica e alla specializzazione si accompagna un buon livello di accessibilità, nelle polarità –che

sono tipicamente aggregati funzionali dispersi nel territorio- si nota la creazione di modalità d'uso dello spazio di tipo urbano. All'interno della polarità si addensano relazioni, si moltiplicano legami con territori non prossimi, ed aumenta le complessità delle reti, delle quali proprio le polarità rappresentano un punto di rottura o di discontinuità. Secondo M. Cacciari (2004) le polarità esistono nello spazio post-metropolitano poichè riescono ad orientare intorno a sé le forme di connessione, la mobilità, e ciò che le contraddistingue è il fatto che in questa realtà territoriale esse possono localizzarsi senza ormai tener conto degli ambiti consolidati di trasformazione e crescita della città. Questi eventi prodotti dalle decisioni di investimento produttivo, commerciale e amministrativo, possono localizzarsi ormai senza tener conto degli assi tradizionali di espansione della città (Cacciari, 2004) e, al contrario, essere generatori di nuove trasformazioni. Alcuni anni prima F. Indovina (1990) aveva affermato che strutture di questo tipo fanno riferimento ad una scala sovralocale: metropolitana, sub-regionale o regionale, e sono installate dagli operatori col preciso intento di servire un'area molto estesa. Per questo la polarità è "equipaggiata" ed ha la forza di attirare -e suscitare- una domanda dei servizi che offre nella popolazione insediata dentro quest'area, che è lecito pensare, avrà densità molto diverse. Le polarità riescono quindi ad integrare con l'attrattività, legata all'aumento del livello di mobilità degli abitanti di un territorio, il bacino d'utenza di prossimità (Indovina, 1990) o a sostituirlo, quando esso manca.

Quest'effetto è sottolineato anche dalla compresenza di due dinamiche contrastanti: quella della (i) polarizzazione, che tende a svuotare il contesto di significati e valori per concentrarli tutti all'interno della polarità; (ii) quella della "effetto spin-off" (Paris, 2009): il processo attraverso cui i territori si diversificano in funzione dell'influenza esercitata dalle polarità (Portas & al., 2003). Come hanno affermato M. Memoli e C. Rossignolo (2011) dentro questi pochi punti avviene nel territorio metropolizzato lo sviluppo economico: si tratta di ambiti di crescita, dai quali i fattori che possono portare ad un effettivo miglioramento delle condizioni economiche del contesto si propagano in modo diverso e coinvolgono aree differenti dello spazio. Tali poli corrispondono ad agglomerati specializzati che possono, o dovrebbero, trainare un'intera economia, grazie all'effetto moltiplicatore che le polarità hanno nei confronti della territorialità, soprattutto in un contesto di crisi economica e di sistema -come quello attuale- in cui i modi di vivere, produrre e colonizzare lo spazio vanno integralmente ripensati.

L'elenco delle funzioni che possono formare -o formar parte- di una polarità è vario ed eterogeneo. Si passa dalle funzioni logistiche a quelle produttive, senza dimenticare le attività del terziario avanzato, del commercio e dei servizi. In realtà si tratta di funzioni che possono essere sia di natura pubblica che privata. Nel ragionamento precedente è implicito il fatto che possono esistere polarità monofunzionali, legate

al ruolo di ri-configuratore territoriale, indipendentemente dal loro programma funzionale. Si tratta ad esempio di alcuni poli specializzati industriali o di servizio, sedi di grandi compagnie, centri commerciali regionali o nazionali, che si organizzano come vere e proprie cittadelle specializzate.

Fig. 3.51:

Parco commerciale Mondovicino a Mondovì (I)

Inaugurato fra il 2007 (Shopping Center) e 2008 (Factory Outlet) si configura come una polarità commerciale di livello interregionale, localizzata in corrispondenza del casello dell'autostrada A6 Torino-Savona, ha un bacino d'attrazione potenziale di 4.171.776 abitanti localizzati in 798 comuni (iscorona calcolata su 90 min. di percorrenza automobilistica) appartenenti alle regioni Piemonte, Lombardia e Liguria (Dati tratti da Brunetta & Morandi, 2009; 128)

Fonte: www.mondovicino.it (2008)



Si tratta di casi estremi, anche se abbastanza frequenti nel territorio metropolizzato. In realtà in questa ricerca si è scelto di lasciare sullo sfondo questo tipo di polarità per approfondire maggiormente quelle polifunzionali. Non per questo si vuole intendere che una realtà siffatta non sia specializzata: al contrario le polarità di questo tipo sono basate sulla presenza di una o più funzioni principali, che sono distinguibili per la dimensione ed il ruolo di attrattore, ma albergano allo stesso tempo funzioni accessorie, che possono integrare l'offerta della polarità ed arricchirne il programma funzionale. Alcune di esse riescono a essere qualcosa di più e di diverso che semplici aggregati di attività: sono entità complesse, dove sono concentrati diversi elementi in grado di attrarre flussi diversi di utenti. Inoltre proprio per lo stretto legame che lega il successo di questi spazi ad un ottimo livello di accessibilità, essi si evolvono in stretta relazione con la rete delle infrastrutture e, in molti casi, partecipano attivamente alla loro costruzione pagandone una parte pur di garantirsi i vantaggi legati al loro presidio. Sono spazi di consumo di beni, servizi ed esperienze (Morandi, 2009) che riescono a rispondere, meglio e più in fretta, alle domande e alle necessità di coloro che usano questi spazi come utenti/clienti/frequentatori/abitanti (Morandi & Paris, 2013). Dal punto di vista del peso territoriale e del ruolo di attrattore di flussi che hanno assunto le polarità più importanti sono quelle che hanno come attività principale insediata le funzioni

del commercio e dell'intrattenimento (shoppintaiment). Altri importanti elementi di queste realtà sono:

- i multiplex cinematografici che di fatto sono le strutture che hanno modernizzato ed espanso il mercato delle sale cinematografiche, ormai sostituite da altre forme di intrattenimento,
- gli stadi sportivi e, fra gli altri i circuiti auto e motociclistici, i palazzetti dello sport e, fra quelli più dinamici ed importanti in Europa, gli stadi calcistici
- i parchi a tema, nelle loro differenti tipologie.

Per molte di queste funzioni la scelta degli operatori di localizzarle vicino ed in relazione ad altre funzioni e formare questo tipo di aggregati è il frutto di una continua opera di innovazione e ricerca sviluppata durante tutta l'ultima decade, e tesa ad allungare le ore di attività di queste funzioni e il loro mercato potenziale. Altri spazi che hanno mostrato un certo dinamismo sono quelli legati al trasporto, ed in special modo le stazioni ferroviarie e gli aeroporti ma poichè essi sono anche dei nodi, saranno approfonditi nel prossimo paragrafo. Il risultato è la costruzione di un sistema di polarità che si configurano come un nuovo layer nel territorio metropolizzato. Dentro la figura delle polarità si concentrano elementi diversi fra loro, frutto di un processo di agglomerazione di funzioni attrattive (Portas & al., 2011), per nulla simili ad altri aggregati presenti in questo sistema. Come spazi attrattori dei flussi, essi si inseriscono nella gerarchia spaziale e di volta in volta competono e si integrano con gli elementi consolidati già presenti in essa.

NODI

Il tema dei flussi è fondamentale anche in un'altra delle categorie presenti nella tassonomia proposta da N. Portas & al. (2011): quella dei nodi. Quest'ambito di indagine, è complesso e, per essere compreso, ha bisogno di un continuo passaggio fra varie scale. La regolazione dei flussi delle persone, delle merci e dei servizi collegati, si estende alla scala della città-regione e perfino oltre. Allo stesso tempo i flussi non hanno una precisa provenienza ma –e qui risiede il loro interesse- il loro modo di marcare lo spazio è quello di fluirne attraverso. Questo transito modifica lo spazio: "attrazione di funzioni e di persone, costruzione di nuovi insediamenti, mobilità di fenomeni connessi al consumo, turismo artistico-culturale. I flussi globali infatti sono vischiosi (*sticky*), si appiccicano ai territori in cui transitano. Essi sono anche pesanti (*zumpy*) e densi (*thick*). Di qui mescolanze e meticcianti, ma anche disordine globale"³⁴¹. Tutto ciò ha nei nodi l'unica chiave di lettura che permette di spiegare alcuni dei fenomeni del territorio metropolizzato. Anche altre funzioni, apparentemente scollegate dal tema, come

341 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 84-85

quelle espositive e fieristiche, solo in apparenza hanno ambiti territoriali più ristretti: come ha dimostrato P. Perulli (2009); in realtà attraverso di esse scorrono flussi globali di imprese espositrici e visitatrici di tutto il mondo. Bagnasco ha affermato:

“L'allargamento di uno spazio di flussi è certo una realtà. Tuttavia, flussi crescenti di persone, di merci, di messaggi non escludono la condensazione di interazioni in punti specifici dello spazio. Sfidati dai flussi, i luoghi permangono. Cruciali per l'organizzazione sociale restano, a questo riguardo, le città, luoghi nello spazio fisico dove si stabilisce la connessione fra interazione diretta e indiretta, e ora anche fra spazio dei luoghi e spazio dei flussi”³⁴².

L'idea del territorio come spazio di flussi non è una novità ma è stata sviluppata da diversi autori, molti dei quali citati in questo stesso lavoro (fra gli altri S. Sassen, M. Castells, P. Hall); probabilmente chi ha più degli altri avuto la capacità di anticipare questo tema è stato G. Dupuy³⁴³. Ogni società, secondo J.M. Montaner (2008) ha progettato sul suo territorio una morfologia di reti che altro non sono se non sistemi -che usa anche la natura- per connettere elementi diversi fra loro. Il territorio quindi è un accumulo di reti sovrapposte e tutto il territorio metropolizzato trae la propria configurazione, cioè la eredita e al tempo stesso, adatta dalle reti. Ma parlare delle reti significa parlare dei nodi che configurano un sistema di oggetti interconnessi in mille modi diversi. Si tratta di realtà allo stesso tempo materiali ed immateriali, nuclei di densità ed intercambiatori (Montaner, 2008) che agiscono sia dentro le reti che come connessioni fra di loro ed il contesto nel quale sono inserite. Si è visto che la riflessione sull'importanza dei flussi e delle reti non fa che mettere ancor più al centro del discorso sul territorio contemporaneo i nodi, che sono i supporti e le interfacce territoriali di questo sistema. Gli autori portoghesi affermano: “La nodalità è uno degli attributi dei punti di incrocio di una rete. Esso dipende dal numero di legami ai quali dà accesso un punto determinato e dalla facilità con cui si può passare da un punto all'altro grazie al nodo che per questo è caratterizzato dal fatto di dare un'accessibilità più o meno diretta e più o meno confortevole alla rete stessa”³⁴⁴. I nodi sono per N. Portas, A. Domingues e J. Cabral queglii ambiti posti negli incroci della rete delle infrastrutture che permettono, da un lato, connessioni privilegiate con altri punti della rete e dall'altro l'interscambio fra rete e territorio. Spesso i nodi sono anche i luoghi in cui avvengono gli interscambi intermodali, da trasporto privato a pubblico, da trasporto individuale a collettivo. Ad esempio gli autori affermano:

342 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra: come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 73

343 Non è facile sintetizzare l'ampia bibliografia sull'autore ma, fra gli altri non si possono non citare i suoi lavori “Les jeux urbains” del 1972; “Systèmes, réseaux et territoires” del 1985, “L'urbanisme de réseaux, théories et méthodes” del 1991 e il più recente “Urban networks-network urbanism” del 2008)

344 Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003): Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pag. 45 – trad. M. Paris

“Un accesso a un nodo autostradale funziona come un vero buco nero -che accelera il tempo e comprime lo spazio, che intensifica le forze attrattive gravitazionali, e dà accesso a diverse spazialità e temporalità che possono essere rappresentate solo con una pluralità di scale e tecniche”³⁴⁵.

I nodi in questo caso permettono la circolazione e lo scambio dei flussi tanto in modo “chiuso”, cioè solo fra tipologie equivalenti di reti, per esempio da autostrada ad autostrada, come in modo “aperto” cioè fra tipologie diverse di infrastrutture dall'autostrada ad una rete secondaria. Per questa ragione l'accessibilità prodotta dai nodi può essere diretta, con un vero e proprio ruolo di “porta” da parte del nodo, o indiretta e, in questo caso i nodi e le infrastrutture della mobilità “atterrano” nel territorio ma non significano per forza un vantaggio per quelli che si configurano come semplici *crossed-territories* dove non portano benefici diretti e, al contrario, spesso si configurano come una barriera. Questo tema è stato affrontato da B. Secchi, per esempio, che ha affermato che “lo spazio della mobilità offre alle pratiche sociali campi di possibilità disomogenei e discontinui, tra loro non necessariamente collegati; layers differenti e parzialmente separati che si offrono a differenti pratiche”³⁴⁶. In una situazione in cui la mobilità è più diffusa, così come l'accessibilità, si moltiplicano le possibilità di localizzazione. In questa situazione il ruolo dei nodi è quindi quello di permettere lo scambio fra i flussi, catalizzarli, ma anche essere interfaccia fra essi ed il territorio.

Nel caso delle infrastrutture di trasporto il grado di nodalità di un punto varia a seconda delle modalità di trasporto che ammette e alle quali permette di intercambiare passeggeri: un aeroporto servito solo da un'autostrada permette un intercambio modale limitato. Una stazione-scambiatore nella quale si ha accesso a tutti i tipi di trasporto collettivo permette di passare facilmente da uno all'altro e si configura come nodo preminente rispetto agli altri. Le difficoltà di riassumere il concetto di nodo entro la sola rappresentazione di spazi per l'interscambio di vari tipi di traffico sembrano però alludere alla grande varietà di situazioni possibili. Il concetto di nodo non è stabile né facilmente definibile, ma i suoi effetti sono tanto maggiori quanto più sono diversificati i sistemi di trasporto che qui si incrociano o convergono (Portas et alii, 2011). Queste sono le ragioni per cui i nodi hanno un altissimo livello di accessibilità e per cui vi si localizzano spesso funzioni logistiche, della produzione o legate ai servizi, anche perchè in questi punti si possono realizzare altri tipi di interscambi. Si è già detto che i flussi che compongono le reti territoriali non sono solo quelli che scorrono nelle infrastrutture del traffico ma anche in quelle tecniche e/o immateriali. In questo senso i nodi sono spazi reali e virtuali, dove si incontrano, si scontrano e si contaminano tra loro persone, cose e informazioni. Frutto di una commistione fra flussi diversi, questi nodi prefigurano un nuovo immaginario, post-personale

345 Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003): op. cit. pag. 33 – trad. M. Paris

346 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 163

Fig. 3.52:

EuraLille, Schizzo di progetto

Una stazione AV/AC, un centro commerciale, un edificio multiuso formano un complesso che si sviluppa attorno ad una piazza pubblica.

Fonte: R. Koolhaas (1990-1994)

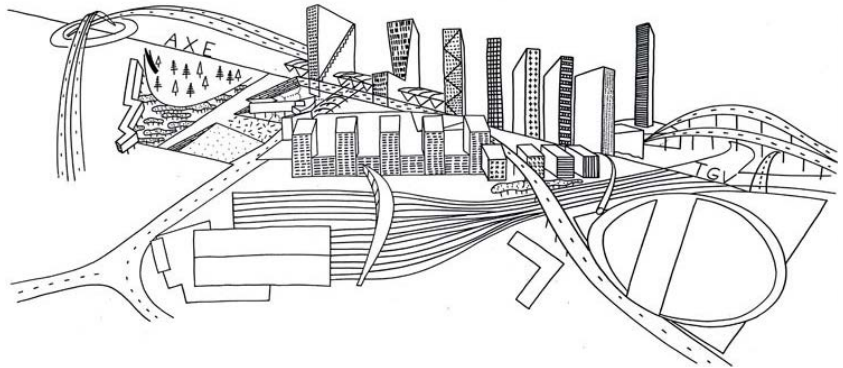


Fig. 3.53:

EuraLille, Piazza F. Mitterand

Un'infrastruttura urbanizzata per Lille: un nodo come area di progetto

Fonte: Fotografia di Freshpush, 2004
(Disponibile al sito <http://freshpush.deviantart.com/>)



(Amin & Thrift, 2005). S. Sassen, dal canto suo, già nel 1998 aveva riconosciuto che questo processo è alla base della riorganizzazione dello spazio economico che passa dalla virtualizzazione spaziale di una serie di attività fino alla riconfigurazione spaziale dei tessuti edificati, che cambiano per accogliere le nuove attività imprenditoriali dell'economia dei servizi. Sia spazio elettronico che nell'altro caso, la realtà edificata, questa riorganizzazione impone cambiamenti strutturali ed istituzionali. Protagonisti di questo cambiamento sono i nodi, che si distribuiscono nello spazio secondo logiche di connettività. Ancora secondo S. Sassen l'ironia dell'attuale era elettronica è che termini antichi come quelli di "regione" o "infrastruttura" ritornano come fattori critici, soprattutto nei settori economici chiave (Sassen, 1998). Nella

moltiplicazione delle funzioni nel territorio e nella competizione per attrarre i flussi che ne deriva per godere di un vantaggio posizionale, si crea una ricchezza di situazioni che attraverso i nodi divengono ancor più complesse: come la moltiplicazione di fattori di esclusione e di nuova periferizzazione (Perulli, 2009). Nel territorio metropolizzato è necessario studiare i nodi e la loro realtà perchè solo attraverso di essa si può cogliere la vera importanza della mobilità e delle infrastrutture nella struttura, attuale e futura, dello spazio. In realtà N. Portas (2004) ha riconosciuto che il ruolo dei nodi è il tratto principale che distingue il territorio metropolizzato dalla città storica, e che segna realmente il passaggio dalla monocentralità al policentrismo. La tendenza ad addensare nei nodi funzioni diversificate anche non direttamente legate al tema del trasporto, della logistica contribuisce a formare un sistema di nuove figure in rete, competitive e complementari e, di conseguenza, una struttura territoriale policentrica. Fra i nodi che più di altri in questi anni hanno fatto segnalare un certo dinamismo vi sono gli spazi del trasporto di massa, in particolare le stazioni dell'AV/AC, legate anche alle politiche europee sulla mobilità ed ai loro investimenti, e gli aeroporti, fra i quali soprattutto quelli influenzati dal fenomeno degli operatori low-cost. Diversi progetti di refurbishment hanno interessato questi spazi, trasformati in contenitori multifunzionali e scatole ibride. Questi casi sono particolarmente interessanti anche perchè mettono in mostra una doppia natura: alcuni di essi sono stati trasformati grazie ad un intervento coordinato ed orientato –spesso dall'operatore pubblico– mentre altri sono un semplice accumulo di azioni autonome che hanno dato luogo ad un nuovo oggetto, più complesso, dove si ristabilisce la connessione fra spazio dei luoghi e spazio dei flussi (Bagnasco, 2013).

CENTRALITÀ EMERGENTI

A. Bagnasco ha studiato la “società fuori squadra”, ovvero la condizione della società contemporanea afflitta da costanti problemi di integrazione spaziale data dalla trasformazioni produttive, sociali ed economiche contemporanee. In una situazione in cui il territorio è dominato da dinamiche dei flussi e logiche delle reti, l'autore ha notato una certa difficoltà nel controllo dei fenomeni spaziali e della loro scala. Dalle sue analisi è emerso che in modo autonomo la società ha sviluppato un processo di conservazione nel tempo della propria coerenza relativa che si potrebbe definire “stabilizzazione”. Questa stabilizzazione è un doppio processo, nel quale si aggiornano alcuni paradigmi e si ritorna ad altri che, nelle trasformazioni contemporanee erano stati lasciati sullo sfondo. Egli ha affermato:

“I flussi erodono vecchi assetti territoriali della società e sollecitano *recenterages*. Va chiarito un possibile equivoco: se i flussi sono un rischio e una sfida per qualsiasi organizzazione sociale stabile nello spazio, la vera questione per ogni società locale è la capacità non di sottrarsi ai flussi, ma di selezionarli, incanalarli, sfruttarli per la propria crescita. Essere nel grande flusso complessivo della interazione globale

è rischioso, ma indispensabile. Sottrarsi ai flussi non è possibile, pretenderlo è un localismo regressivo. I distretti e le città che elaborano strategie hanno imparato o stanno imparando a selezionare e incanalare flussi. In questo senso si tratta di recentrages adattivi, non localistici³⁴⁷.

Ciò che più interessa in questa fase è mettere in luce il concetto di recentrages, che egli definisce come le operazioni di rimessa in squadra, della società nello spazio, possibile momento di sperimentazione e di ricostruzione di aspetti più complessivi (Bagnasco, 2003). Si tratta di processi di ri-appropriazione di uno spazio e di un territorio. Una delle situazioni ricorrenti di questi recentrages è la ricerca di nuovi ambiti che permettano un nuovo riconoscimento fra la società che abita un territorio ed il territorio stesso, soprattutto quando esso ha subito un processo di metropolizzazione. Affermare che la nascita di nuovi aggregati di funzioni centrali è la conseguenza esclusiva di fenomeni di recentrage sarebbe un'aberrazione. Ma al tempo stesso, in un sistema territoriale marcato da dinamiche molto complesse, il ruolo della auto-gestione e della sperimentazione degli operatori economici e produttivi, così come degli enti pubblici locali, ciò che si potrebbe definire "il gruppo dei soggetti in grado di mettere in campo strategie bottom up", è importante ed originale. Si tratta di un continuo gioco dentro il quale –ognuno dal suo punto di vista- cerca e offre opportunità localizzative, districandosi dentro la complessità degli interessi e la varietà di atteggiamenti e decisioni. Ad alcune di queste sperimentazioni si deve la costruzione di centralità emergenti come ambiti alternativi a quelli della città consolidata in cui si concentrano le funzioni centrali. Esse sono polifunzionali: commercio, servizi e funzioni legate all'intrattenimento e alla cultura si integrano e creano realtà complesse ed attrattive per gli utenti. L'attrazione è data dal tipo di attività e dalle pratiche d'uso dello spazio che suggerisce ai suoi abitanti. Tutto ciò dà un carattere urbano all'insieme, cosa che non si riscontra quando si concentrano, per esempio, le attività industriali e logistiche. Inoltre queste ultime, sulla spinta dell'urbanistica funzionalista, sono state volutamente pianificate in poligoni rigidamente progettati e poco flessibili. Al contrario le centralità emergenti sono spesso frutto di aggregazioni spontanee e legate a opportunità puntuali o strategie dei singoli operatori. La condizione di centralità è frutto delle pratiche d'uso dello spazio portate avanti dagli utenti delle diverse funzioni e, per questo motivo, non è omogeneamente distribuita fra i vari centri (Portas & al., 2011) ma dipende dalla singola situazione locale. Per questo motivo e, in parte, in funzione della loro specializzazione, questi centri tendono a creare sistemi di relazioni, per cui si integrano con alcuni elementi del sistema e sono in competizione con altri. Altre volte invece funzionano come un sistema di distribuzione dei servizi complementare a quelli preesistenti.

347 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 123

	Caratteri	Centralità emergenti	Nodi	Polarità	
Geometria	posizione centrale				
	rete				
	massa (bigness)				
Accessibilità	prossimità				
	accesso diretto				
	accesso indiretto				
	multi-link				
	intermodalità				
Funzioni	multi-funzionalità				
	densità				
	intensità				
Gerarchia	integraz. con sistemi ecologici				
	edifici ibridi				
	attrazione flussi (PIBE\$)				
	attrazione funzioni				
Simbolico/percettiva	spazi ed edifici pubblici				
	landmarks				
	qualità dello spazio urbano				
	specializzazione				
	mixed funzionale	orizzontale			
		verticale			

Fig. 3.54:

Polarità, nodi e poli: caratteri a confronto

La matrice è strutturata per poter mettere a confronto i caratteri delle tre figure della centralità analizzate finora, utilizzando lo stesso schema usato per lo studio del centro tradizionale.

Fonte: Elaborazione dell'autore (2013)

Diversi autori (Sudjic, 2006; Hall, 2003) si sono chiesti se le centralità emergenti possano essere davvero considerate come nuovi centri urbani. Si tratta di spazi frammentari, specializzati, analogici ma complessi, completamente differenti da altre manifestazioni tradizionali. In realtà si tratta di ambiti dove l'attrazione di attività ed utenti cambia quella che potrebbe essere definita la vocazione dello spazio, tale da renderlo un luogo. Anche se questo punto verrà approfondito nel capitolo successivo, è importante quando si parla delle centralità emergenti: esse non dovrebbero costituire un surrogato o una mera imitazione dei centri consolidati, ma dovrebbero essere una originale alternativa. La realtà territoriale dell'urbano fuori dalle città consolidate può essere vista in questo caso come spazio privilegiato per la localizzazione di questi aggregati e, allo stesso tempo, come laboratorio per sperimentare nuove forme di centralità ed urbanità. Questo perché nel territorio metropolizzato la riproposizione di tipologie e figure consolidate dello scambio, della socialità o semplicemente dello spazio pubblico spesso non funziona. Al tempo stesso alcuni di questi aggregati rappresentano in molti contesti l'unica alternativa alla realtà semplificata, frammentaria e privatizzata dell'urbano. Per questo loro ruolo territoriale, di nuovo spazio di relazione della società che vive nell'urbano, le centralità emergenti vanno studiate e, una volta capite, dovranno essere una delle basi da cui ripartire per progettare il territorio futuro. Si è detto però che chi studia la realtà delle centralità emergenti deve sviluppare un lavoro aggiuntivo. Non si può pretendere di analizzare una realtà nuova e atterrata quasi "di colpo" nel territorio con gli stessi criteri usati per studiare i centri storici o le realtà che si sono materializzate nel tempo attraverso continue sovrapposizioni. Allo stesso tempo è difficile poter riconoscere gli stessi caratteri urbani in entrambi i casi. Su questo argomento aveva già riflettuto J. Garreau (1991) per cui era importante sottolineare che nella Edge city, i monumenti caratteristici dei nuovi centri non sono eroi a cavallo ma le hall vetrate con gli alberi di plastica delle sedi corporative, le palestre ed i centri commerciali. Questo però non vuol dire che le centralità emergenti non abbiano un ruolo territoriale o dei caratteri di urbanità al loro interno. Sono luoghi del contatto sociale, di una intermediazione originale, nuova, spesso sconosciuta con il contesto e di comunicazione fra gruppi sociali che li popolano. Come ha affermato L. Castello (2010) le centralità emergenti sono ambienti che possono essere considerati rappresentazioni innovative della condizione di urbanità. Per questo bisogna aggiornare i criteri, così da riuscire a conoscere questa realtà e poterla inquadrare spazialmente.

INTERESSE DELLE SITUAZIONI IBRIDE

Come strumento di riflessione la tassonomia proposta da N. Portas, A. Domignues e J. Cabral (2011) non deve obbligare chi la usa a cercare di ridurre la grande varietà degli spazi di vita, consumo, scambio e

mobilità del territorio contemporaneo in una rigida pratica definitoria ma deve servire come strumento di approccio al problema della formazione di nuove figure della centralità nel territorio metropolizzato. Questa è la ragione per cui si è cercato di ripensare questo sistema di definizioni e adattarlo alla situazione delle figure della centralità più comuni nel territorio metropolizzato. Il risultato è che vi sono elementi del territorio che corrispondono perfettamente ai caratteri messi in evidenza per ognuna delle categorie proposte dagli autori portoghesi. In altri casi la differenza fra una tipologia e l'altra non è così netta ed per questo alcuni aggregati risultano difficilmente classificabili. La difficoltà nasce dalla presenza di situazioni ibride che potrebbero appartenere a due categorie contemporaneamente poiché ne posseggono entrambi i caratteri, fino ad arrivare ad aggregati di funzioni centrali più complessi ed articolati, che potrebbero essere contemporaneamente Polarità, Nodi e Centralità emergenti, che nella Tab. _ non avevano trovato una definizione precisa (sono stati indicati con un punto di domanda).

L. Castello (2010) ha affermato che ci sono aree del centro della città che oltre ad essere riconoscibili perché hanno una forte identità, sono anche meglio percepite dalla gente perché più facili da interpretare e, per queste ragioni, gli abitanti si sentono particolarmente attratti da questi spazi. In realtà si può dire lo stesso di queste nuove figure della centralità del territorio metropolizzato, che tutt'ora non hanno un nome definito, però esercitano un grande potere attrattivo e una grande forza nella coscienza collettiva (Boeri, 2005). Ciò che stupisce – e che rende questi aggregati così diversi – è che queste non sono le aree solo della rappresentazione simbolica della cittadinanza o degli eventi civili rilevanti (o almeno, non solo): sono gli spazi più usati, quelli in cui le persone lavorano, si divertono e vivono la loro quotidianità. Proprio in quest'ottica Marco Torres parla di questi come di spazi della socialità dove si esprimono contatti sociali basati su comuni e temporanei modelli di consumo e di spesa del proprio tempo libero quotidiano (Torres, 2000). Essi sono città poiché ormai sono un'entità strutturata nel quotidiano della vita dell'uomo contemporaneo. Svolgono un ruolo importante perché sono gli spazi del vissuto degli abitanti, ma anche oggetti a reazione mediatica (Ciorra, 2006) che i turisti visitano e dei quali i media proiettano immagini nell'immaginario collettivo. La forza di questa proiezione è tale da sostituire o affiancare nel sentire comune l'immagine del centro città come luogo della vita pubblica e dello scambio. Allo stesso tempo sono aggregati che più di altri influiscono sulla ri-configurazione del territorio. Comprendere il loro ruolo territoriale è oggi - e sempre più lo sarà in futuro - la chiave per capire il ruolo che architetti ed urbanisti possono giocare nell'ambito di queste trasformazioni, affinché possano cambiare il proprio ruolo rispetto al territorio nel quale vengono localizzate. Grazie a questo lavoro si può sperare che possano diventare da elementi esclusivamente auto-centrati ed introversi a parte di un sistema territoriale, da elementi di

una rete globale indifferente alle realtà locali a luoghi di scambio tra queste due scale. I progettisti ed i pianificatori devono saper riconoscere le criticità prodotte da questi aggregati, senza però farsi guidare da preconcetti ideologici, così come devono valorizzarne le esternalità positive per renderle parte integrante di una strategia di promozione, trasformazione e conservazione del territorio.





4. I superluoghi

Dobbiamo ritrovare questa corrispondenza, ma è impossibile farlo riproponendo una forma urbis tradizionale. Dobbiamo 'inventare' corrispondenze, analogie tra il territorio post-metropolitano, in cui viviamo, ed edifici, luoghi dove poter abitare; dobbiamo 'inventare' edifici che siano luoghi, ma luoghi per la vita post-metropolitana, luoghi che ne esprimano e riflettano il tempo, il movimento

(Cacciari, 2004; 57)

Questo ucciderá quello, il libro ucciderá l'edificio ... che il pensiero umano, cambiando di forma, stesse per cambiare modo di esprimersi, che l'idea capitale di ogni generazione non si sarebbe scritta piú con la medesima materia e nello stesso modo di prima, che il libro di pietra, cosí solido e cosí durevole, avrebbe fatto posto al libro di carta, ancora piú solido e duraturo il pilastro, che è una lettera, l'arcata, che è una sillaba, la piramide che è una parola, messi contemporaneamente in movimento da una legge geometrica e da una legge poetica, si raggruppavano, si combinavano fra loro, si amalgamavano, scendevano, salivano, si affiancavano sul suolo, si sovrapponevano nel cielo...

(Hugo, 1831; 186-137)

Lo studio sui nuovi fenomeni urbani e territoriali proposto, nel quale si è cercato di riconoscere le figure definite da N. Portas, A. Domingues e J. Cabral (2011) nella realtà dei territori europei, si è chiuso con la considerazione che le situazioni che suscitano maggior interesse sono quelle in cui i caratteri delle tre tipologie si sommano e danno luogo ad

elementi diversi, soprattutto per gli effetti che generano nel territorio. Attraverso questo espediente sono stati studiati in modo particolare quegli agglomerati di funzioni che formano centralità emergenti e si inseriscono con forza nella gerarchia territoriale dei luoghi centrali: si tratta di spazi diversi ed innovativi, almeno in apparenza, molto diversi da quelli consolidati. Essi sono localizzati nei nodi dell'interscambio dei flussi e capaci di polarizzare il contesto in cui si inseriscono. Ma soprattutto si tratta di luoghi vissuti come tali dai loro abitanti. Lo studio di questo aspetto originale –il loro essere luoghi, oltre che nodi, polarità e centralità emergenti- è il principale contributo che vuole offrire questo lavoro di ricerca. Per questo si presenterà una definizione di questi ambiti eccezionali, luoghi così speciali e dotati di tale intensità da essere considerati “super”³⁴⁸ e, per questo, sono stati definiti “superluoghi”. Questo studio serve ad integrare ed ampliare la tassonomia degli autori portoghesi. Contemporaneamente si presenteranno i caratteri specifici di questi ambiti, cercando di mettere in relazione i loro aspetti spaziali con gli effetti sociali ed economici che generano nel territorio. Infine si proporrà una riflessione sull'identità specifica di questi luoghi e sul loro configurarsi come elementi necessari, ma non sufficienti, per capire il territorio contemporaneo. Grazie al contributo degli autori lusitani è possibile riconoscere una serie di nuovi fenomeni nel territorio, ora l'obiettivo è quello di capire e provare a spiegare queste entità, che oggi rappresentano gli spazi di vita, socialità e sviluppo della società. Essi si sono formati attraverso un processo di territorializzazione dei fenomeni di matrice socio-economica che oggi sono elemento importante nella costruzione del territorio e che sono stati analizzati lungo l'arco della ricerca. La prima idea che si cercherà di mettere in luce è che si tratta di situazioni localizzate in punti “eccezionali” come aeroporti, stazioni AV/AC, grandi contenitori della città funzionali come stadi calcistici, parchi a tema, ecc. che oggi rappresentano i nuovi motori dello sviluppo territoriale e partecipano attivamente alla sua costruzione.

Lo studio legato a queste funzioni e alla loro configurazione sul terreno mette a prova la tesi sostenuta: la disciplina urbanistica ed architettonica ha spesso rinunciato ad occuparsi di questi ambiti, perché le funzioni che contenevano (infrastrutture, commercio) sono legate a format preimposti o a codici di funzionamento troppo rigidi ed ingegneristici; o semplicemente perché considerate di competenza di tecnici, esperti di marketing o economisti. Altre volte sono stati ignorati perché incarnano ciò che sostengono i teorici dell'anti-città (Boeri, 2011) o perché materializzano le “malattie” ed i problemi dell'urbano contemporaneo. Il risultato di questa ignoranza è la perdita di coscienza e di contatto, frutto di semplice ipocondria, che allontana gli urbanisti dalla realtà del territorio. La società contemporanea però non ha badato a questo aspetto e oggi vive dentro questi spazi, in essi si muove, vi si rappresenta

348 Come ha spiegato A. Gianni (1987, p. 1053) il prefisso “super-” serve ad esprimere la condizione posizionale di “sopra a” ma anche l'idea del sommo grado di un carattere o di una realtà.

e li considera ambiti adeguati a svilupparvi relazioni e una vita sociale. Niente di più lontano dal non luogo definito da M. Augè. Questa idea, che sarà approfondita nel corso di questo capitolo, ha incontrato tanta fortuna critica pur essendo una semplificazione estrema: l'autore francese parte dall'idea che i non-luoghi sono gli spazi del transito, in cui la gente si muove. Egli però non esplora l'idea che nella società contemporanea alcuni movimenti - quando non il movimento stesso - possono creare dei "luoghi antropologici", cosa che invece ha fatto M. Foucault con le sue eterotopie.

Fig. 4.01:

Il distretto: CIS, Interporto campano e il Vulcano buono

Il distretto di Nola (I) rappresenta un esempio di integrazione fra funzioni logistiche, terziarie, servizi e commercio. In un'area di oltre 5.000.000 di m2 altamente accessibile sia dal traffico veicolare che da quello ferroviario, si è formato un sistema formato da superfici di vendita all'ingrosso ed al dettaglio, un centro logistico che smista sulla rete della AV/AC le merci provenienti dal porto di Napoli, un hub che fornisce servizi alle quasi imprese 1.000 imprese insediate. Si tratta di un luogo in cui convergono ogni giorno più di 9.000 lavoratori e una media di 20.000 visitatori/utenti/fruitori (Dati: CIS, Brochure informativa, 2013)

Fonte: www.cis.it (2013)

L'indagine si occupa nella prima parte (4.A. e 4.B.) di approfondire la natura e di verificare se davvero essi incarnino le caratteristiche di nuovi "luoghi", superando alcuni inefficaci tentativi di definizione proposti nel tempo. Una volta portato a termine questo compito è possibile studiare le dinamiche cui rispondono e che innescano e i loro effetti sulla città e sul territorio (4.C.). Approfondire lo studio su questi spazi costituisce un elemento importante e un riferimento fondamentale per comprenderne il ruolo nella città contemporanea³⁴⁹. Infine si proporrà

349 Si ritiene questo aspetto di primaria importanza poiché, come affermano A. Vegara e J.L. de las Rivas (2004, p. 249): "La città del XXI secolo si baserà sempre più sull'innovazione e questa si fonderà nell'intersezione tra discipline diverse, negli spazi fisici dell'intercambio, nei nodi di confluenza fisica e virtuale, nei luoghi frequentati dalle persone più creative e tolleranti della società. Uno spazio di relazione che deve riprogrammare "la cosa pubblica", non solo nella forma, ma come obiettivo dell'interesse collettivo quotidiano"



un approfondimento sull'identità dei superluoghi e sul perchè non è solo opportuno ma, anzi, necessario introdurre questo concetto per riflettere sul territorio di oggi (4.D.).

4.A. Ambiti senza nome, ma non anonimi

La lunga analisi del capitolo precedente sullo stato della centralità ha permesso di appurare che nell'urbano contemporaneo è possibile trovare quei caratteri, che tradizionalmente erano stati considerati una esclusiva del centro consolidato, (accessibilità, polifunzionalità, capacità attrattiva, ecc.) in altri tipi di contesti. Questi ambiti non sono una semplice somma di funzioni ma spazi multipli (Ascher, 2004) dove si accumulano ed interagiscono fattori diversi, frutto di logiche settoriali e razionalità sia individuali che collettive. H. Lefebvre (1970) li definirebbe spazi ludici, dove coesiste lo scambio e la circolazione, la politica e la cultura. In essi si trovano edifici-contenitore e spazi liberi, e spesso si tratta di sistemi composti da aree di proprietà sia pubblica che privata, legati a sistemi di sviluppo e gestione di tipo consensuale o convenzionato. In questi spazi si trova quella che J. Corner (2006) chiama un'ecologia di vari sistemi e che funziona in modo dinamico, grazie ad una rete di numerose interazioni. Inoltre sono la sede di nuove forme di collettivizzazione dello spazio (Ley, 2005) che accolgono individui appartenenti a classi sociali diverse e, apparentemente, possono servire da interfaccia per gli scambi fra persone che nella città di solito sono distanti e segregate, salvo poi perpetuare la esclusione di determinati gruppi.

Secondo T. Ito (1992) queste realtà accolgono le funzioni che nella città antica erano considerate domestiche, come lo stare, il parlare e l'incontrarsi e che ora si svolgono in luoghi collettivi. Allo stesso tempo sono spazi che creano nuove frammentazioni, sia sociali che fisiche: le infrastrutture che connettono questi ambiti alla rete globale creano anche degli effetti-barriera a scala locale. Si tratta di realtà che recitano un ruolo importante a scala locale ma anche a scala regionale, capaci di imporsi come riferimento e motore delle trasformazioni. Ma si tratta anche di realtà che dividono, sconcertano o spaventano. Ma questo non deve essere una difficoltà tale da abbandonare o ignorare queste realtà. Al contrario, studiarle è importante per riuscire a colmare la distanza tra questi oggetti, che ormai hanno colonizzato il territorio, e gli ambienti accademici. Durante tutto l'arco della ricerca si è notato che, per quanto riguarda l'urbanistica e l'architettura, si guarda a questi ambiti con strumenti e linguaggi inefficaci a descriverne caratteristiche, portata ed effetti. Nella prima parte di questa ricerca è stato approfondito il concetto di "urbano contemporaneo" e della sua omologazione sostanziale come di un risultato del progressivo allontanamento dall'idea di luogo (De las Rivas, 1992) di coloro i quali hanno studiato e progettato la città

fin dal funzionalismo. Sembra lecito chiedersi se questa condizione sia definitiva e, come ha fatto M. Cacciari, se quindi il territorio post-metropolitano attuale “è la negazione di ogni possibilità di luogo oppure potranno ‘inventarsi’ luoghi propri di questa condizione?”³⁵⁰

Non a caso le trasformazioni sulle quali si è deciso di fissare l'attenzione avvengono in quegli ambiti, frutto dell'opera del movimento moderno, che rappresentano l'infrastruttura della città e che, in un certo senso, hanno contribuito a trasformare la città stessa in una infrastruttura.. Data la loro natura tecnica e dotazionale, spesso sono stati pensati e realizzati da operatori di settore e ingegneri, senza una riflessione che ne inquadrasse il ruolo urbano e di spazio pubblico –o di uso pubblico– all'interno della città. Oggi però queste aree, gli spazi dello scambio, del viaggio e dello svago, sono divenuti grandi contenitori ed attrattori di flussi. Per questo va rifiutata l'idea che essi siano un semplice spazio tecnico e che, al contrario essi rappresentino qualcosa di diverso e di più complesso: come affermato più volte in questo lavoro, si tratta di veri e propri luoghi, dotati di una propria identità ben definita.

4.A.1. Un approfondimento sull'idea di luogo

Il primo passaggio da compiere è iniziare a considerare in modo diverso alcuni dei prodotti delle trasformazioni del territorio, in particolare quelli che hanno dimostrato di essere divenuti dei luoghi, o che sono vissuti come tali dagli utenti. Questo può apparire un problema per chi ha la consuetudine di attribuire il carattere di luogo a siti connotati da valori relazionali o estetici radicati nella tradizione dell'urbanità, della polis. Ma, come ci suggerisce M. Cacciari:

“che cosa chiediamo oggi alla città? Chiediamo di essere uno spazio nel quale ogni forma di ostacolo al movimento, alla mobilitazione universale, allo scambio, sia ridotto ai minimi termini, o chiediamo ad essa di essere uno spazio in cui ci siano luoghi di comunicazione, luoghi pregnanti dal punto di vista simbolico, dove vi sia attenzione all'*otium*?”³⁵¹.

Già B. Secchi (2000) aveva osservato che il territorio è un immenso deposito di segni consapevolmente lasciati dai suoi abitanti, frutto dell'opera di colonizzazione resa possibile con le tecnologie disponibili. Queste operazioni, portate a termine in momenti storici diversi hanno contribuito a creare ambiti del territorio in cui l'uomo ha trovato il proprio habitat e nei quali si è manifestata una vera e propria comunione fra uomo ed ambiente. Questo processo ha dato esiti riconoscibili ed evidenti durante tutta la storia dell'uomo; non si è fermato nemmeno col movimento moderno, anche se spesso i risultati sono stati meno espliciti ed universalmente riconosciuti. Come ha affermato C.N. Santos (1986) l'attribuzione di un significato agli spazi ridotti della città moderna dove

350 Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore pag. 18

351 Cacciari M. (2004) op. cit., pag. 23

coesistono migliaia di persone ed interessi coincide con l'organizzazione di questi stessi luoghi organizzati in un insieme legato alle convenzioni dei membri appartenenti ai diversi gruppi. In pratica, come osservato da F. Ascher (2004), questo processo si è tradotto nel progressivo indebolimento delle comunità locali e delle azioni del singolo abitante e nel rafforzamento di quelle messe in atto dai gruppi ed attori formalizzati che raggruppano e sostituiscono le individualità e, nel medio-lungo periodo, producono una propria soggettiva logica di colonizzazione. In questo modo al carattere pulviscolare dell'urbanizzazione (Lanzani, 2012) si è affiancata una azione standardizzata messa in atto da attori pubblici e privati di tipo istituzionali (operatori, enti locali, ecc.) che ha creato una nuova serie di spazi e di luoghi nel territorio, che si è sovrapposta, integrata o è entrata in conflitto con quella tradizionale preesistente. Senza pretendere di risolvere in poche pagine un tema di grande interesse ed un dibattito ancora fortemente aperto, si può cercare di riassumere per sommi capi le questioni principali che riguardano la natura ed i caratteri dei prodotti di questa trasformazione. In alcuni casi si tratta di semplici ambiti spaziali urbanizzati, in altri di veri e propri luoghi. Ma quali sono i caratteri che differenziano questi due estremi? Nelle prossime pagine si cercherà di chiarire questo aspetto.

LO SPAZIO: PORZIONE DEFINITA DI UN TERRITORIO

Lo studio del concetto di luogo è sempre stato un tema trasversale nelle discipline che studiano lo spazio. Autori come M. Heidegger, O.F. Bollnow e M. Merleau-Ponty, insieme a Ch. Norberg-Schulz e A. Rossi, ognuno a proprio modo, distinguono l'idea di spazio –ambito astratto- da quella di luogo –ambito concreto-. Un luogo è una porzione specifica di spazio alla quale si vincola l'azione umana di progetto. Ma è attraverso un complesso di pratiche intenzionali che i luoghi acquistano identità e divengono parte di un sistema progettato per accogliere la vita e le attività dell'uomo. O.F. Bollnow ha approfondito questo tema e ha cercato di definire il concetto di luogo attraverso l'utilizzo di una serie di categorie classiche. Il primo passo dell'autore è stato quello di studiare il *topos*, cioè la combinazione dello spazio e del suo confine. Lo spazio è, usando le parole di H. Lefebvre, "un medium, un contesto, un mezzo, uno strumento, un intermediario più o meno appropriato (cioè favorevole) che non esiste in sé, ma che trae significato dagli elementi che da esso si differenziano"³⁵².

Non si tratta quindi di un semplice ambiente indifferente, un mero supporto ma, secondo N. Thrift e K. Olds (1996), esistono molti generi differenti di spazio: vi sono regioni piane e continue che enfatizzano l'esclusività e i confini; sistemi di andata e ritorno; spazi fluidi che enfatizzano l'interazione e proliferano; spazi 'multipli' che mescolano prossimità e distanza; ecc. E spesso i caratteri di questi spazi sono

³⁵² Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 80

indipendenti dalle loro dimensioni geometriche, infatti le più piccole spazialità possono avere le più grandi conseguenze sociali. In realtà lo spazio, secondo C. Lévi-Strauss (1955) possiede valori propri, così come i profumi hanno colori e i sentimenti hanno un peso. Questa realtà fatta di corrispondenze non è un gioco poetico o una mistificazione ma un vero e proprio campo d'esplorazione che si presenta agli studiosi.

Fig. 4.02 e 4.03:

Villalán de Campos (Va - E)

La "Tierra de campos", che si estende fra le provincie di Valladolid, Palencia e León, può essere usata per rappresentare il caso delle regioni piane e continue che enfatizzano l'esclusività e i confini (Thrift & Olds, 1996): si tratta di uno spazio agricolo nel quale le forme insediative tradizionali hanno concentrato il costruito in piccoli nuclei, e il territorio è marcato profondamente dalle forme di coltivazione, dalle strade e dalla topografia.

Fonte: dall'alto, GoogleEarth (2013),
fotografia M. Paris (2013)



Il mondo classico ha definito lo spazio come risultato di un processo logico di composizione o, per dirlo più schematicamente, a partire da alcune regole compositive e degli elementi di un linguaggio che si giustappongono e creano e strutturano uno spazio determinato (Tarragó, 1968). Le riflessioni espresse sullo spazio prodotto dal funzionalismo e dalla sua crisi sono profondamente diverse ma riprendono alcuni degli elementi di riflessione classici sul tema. Per questo il primo elemento che connota –anche geometricamente– uno spazio è il suo confine, il

suo limite in modo che da realtà indefinita e labile esso si trasforma in un ambito concreto, riconoscibile. Come ha affermato V. Calzolari:

“Il termine ambito può riferirsi ad una realtà concreta o astratta (fisica, sociale, mentale, ecc.), ma comunque connotata dall'idea di delimitazione, circoscrizione. Questo vale nel caso che i limiti dell'ambito siano già dati oppure siano scelti per una certa finalità, o progetto: in ogni caso l'idea del limite prevale su quella della duttilità e della possibilità di modificare i rapporti con l'esterno”³⁵³.

Allo stesso tempo anche R. Pavia (1996) ha riconosciuto che gran parte della nostra cultura visuale, del nostro modo di percepire lo spazio è legato alla nozione rinascimentale del confine e delle figure delimitate. Solo in questo modo si possono distinguere le parti che compongono il tutto e riconoscere l'armonia delle proporzioni che le lega e le mette in relazione. Si può analizzare, come ha fatto A. Bagnasco (2003) il rapporto che lega lo spazio e i suoi abitanti dal punto di vista sociale e scoprire che questo fattore è determinante nel modo di essere della società.

“Gli uomini costruiscono case, fabbriche, templi; fondano stati e città limitandone i confini con sbarre, mura, valli: ma questa organizzazione sociale dello spazio è la traccia visibile della più astratta ed essenziale organizzazione sociale nello spazio. La società si organizza -nel senso di prende forma- nello spazio e nel fare questo organizza, modifica, dà forma allo spazio. Le due forme di organizzazione si implicano a vicenda ... non è possibile pensare i processi di organizzazione sociale senza anche nelle loro determinazioni e conseguenze spaziali”³⁵⁴.

Per questo il territorio è il risultato dell'interconnessione e della codipendenza fra organismi ed ambiente, tra oggetti e campi di pertinenza (Weller, 2006). Queste relazioni sono impossibili senza uno spazio (anche virtuale) che le accolga. Allo stesso tempo, ed in funzione di queste relazioni, lo spazio assume significati diversi e si differenzia in ambiti dotati di precise identità e caratteri. Si tratta di un concetto semplice: come ha affermato J.L. de las Rivas (1992) il luogo è uno spazio dotato di limiti e di un nome; il suo significato –come ha dimostrato anche M. Heidegger-, quella che può essere chiamata la sua “identità” dipende da ciò che vi è contenuto.

LA COLONIZZAZIONE DELLO SPAZIO ORIGINA I LUOGHI

Il luogo può essere definito, così come ha fatto L. Castello (2010), una “unità socio-fisico di esperienza ambientale, che forma un modello eco-comportamentale nell'ambiente”³⁵⁵. Oppure, come D. Canter (1977), si può dire che il luogo è l'ambito in cui si amalgamano le esperienze legate

353 Calzolari V. (1999) Conseguenza progettuali del ragionare per sistema in Alvarez Mora A. (a cura di) (2011) Paesistica Paisaje. Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística pag. 311

354 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 63

355 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 4 – trad. M. Paris

all'uso dello spazio e alla sua forma fisica. Le due definizioni precedenti hanno in comune con la tesi che si intende sostenere l'assegnazione di un ruolo preminente all'azione umana nell'ordinamento dello spazio: questo fattore è la chiave per la trasformazione dello spazio in luogo. E. Relph (1976), riflettendo sul significato del luogo, ha sottolineato che le sue caratteristiche non sono definite dalle configurazioni fisiche e dalle attività presenti, anche se ad esse sono legate, ma piuttosto dalle intenzioni e l'esperienza delle persone che lo occupano. Così la pensa anche I. De Solá-Morales (1995), per cui la nozione stessa di luogo non è legata alla sua dimensione fotografica o geometrica, ma nella sua capacità di descrivere l'ambiente prodotto da sentimenti, memorie e divinità. In questo l'idea di luogo si avvicina molto a quella latina di *genius loci*. Come ha spiegato K. Nesbitt (1996) Ch. Norberg-Schulz ha interpretato la lezione di M. Heidegger basata sulla relazione che lega le azioni del costruire, del vivere e dell'abitare come la ricerca della serenità che offre un luogo. In questo modo il recingere, l'atto di marcare o di differenziare un luogo all'interno di uno spazio diventa l'atto archetipico della costruzione e la vera origine dell'architettura. Ma dentro quest'ultimo concetto vi è anche l'idea che l'approccio al luogo va mutuato da un percorso di scoperta, che permetta di coglierne l'unicità nello spazio e nel tempo. Quest'idea è parzialmente supportata anche dalle affermazioni di Y.F. Tuan (1987) quando ricorda che lo spazio è l'ambito della libertà ma si tratta di una realtà astratta che diviene reale solo nel momento in cui lo si conosce e lo si dota di valore. L'uomo, immerso nello spazio, aspira alla sicurezza e alla stabilità del luogo. Il semplice fatto di costruire uno spazio da abitare (una capanna, una casa, una città, ecc.) per O.F. Bollnow si sintetizza nella costruzione di un muro che rappresenta la separazione fra il caos esistente ed un'altra porzione di spazio, da esso separata e nella quale si instaura un certo tipo di ordine. Così ritorna l'idea del limite già presente nel concetto di ambito. L'uomo in questo modo crea uno spazio specifico, privato, nel vasto spazio generale. Per questo "Lo spazio si trasforma in luogo quando si definisce e acquista significato"³⁵⁶. Quest'opera è una vera e propria colonizzazione dello spazio, portata avanti attraverso l'esperienza vitale delle persone che mettono in pratica una serie di atti territorializzanti, come li ha definiti A. Turco (1983). Attraverso di essi l'uomo impone un controllo dello spazio, sia da un punto di vista simbolico, con la denominazione, pratico, con la reificazione, e attraverso i sensi con la strutturazione e, in ultima analisi, costruisce il territorio (Cattedra & Governa, 2011).

L. Castello (2010) ha specificato che uno spazio assume lo status di luogo quando:

- consente di concentrare il maggior numero possibile di contatti personali e conversazioni in spazi plurali

³⁵⁶ Tuan Y.F. (1987) *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minneapolis, The University of Minnesota Press pag. 3-6, 136 (B0070)

- presenta una certa differenza rispetto agli spazi limitrofi, ed è dotato di un'identità che può essere percepita
- è percepito dai suoi abitanti come un ambiente legato alla memoria collettiva.

Per F. Fainstein (2001) il luogo è il fattore critico che influisce direttamente sul benessere umano e lo fa per una serie di ragioni: (i) rappresenta la base del sentimento umano di appartenenza (ii) è lo scenario dove si sviluppano l'economia e il consumo, (iii) è il locus della rappresentazione politica, e (iv) è l'arena dove le strategie pubbliche influenzano la vita della gente. Anche in quest'analisi si nota come il concetto di luogo assuma un ruolo preminente grazie al suo porsi come elemento importante e significativo dell'esperienza quotidiana e vitale dell'uomo. M. Cacciari (2004) si è chiesto il perchè della necessità umana di luoghi. Si tratta, secondo il filosofo italiano, di qualcosa che attiene alla nostra stessa dimensione fisica più originaria, naturale (fisica viene da *physis*, che è la natura). Questo perchè non è concepibile uno spazio-senza-luogo negherebbe l'assoluto protagonismo della relazione coscienza-corpo (luogo primario) che è essenza stessa della natura umana. Su questo sembra concordare E.S. Casey (1998) quando ricorda che solo attraverso un processo di progressiva localizzazione si crea e si sviluppa la natura umana, marcata da un profondo senso di topofilia³⁵⁷. Per l'americano "Solo a partire da un luogo possono venire le cose"³⁵⁸ e l'evoluzione dell'uomo come specie avviene più che in modo diacronico, "luogo dopo luogo". Si pensi, come hanno spiegato A. Amin e N. Thift (2005) a ciò che succede coi media: in essi appaiono costantemente segnali comuni come riferimento ad un luogo che spesso è solo virtuale. La presenza del logo di un determinato canale televisivo, il jingle di una determinata stazione radio permettono di localizzare la posizione del soggetto e, allo stesso tempo, ne confermano l'esistenza "*hic et nunc*". K. Hetherington (1997) ha affermato che i media, attraverso le descrizioni che forniscono di uno spazio, sistemano, ordinano, includono ed escludono, rendono conoscibile uno spazio a chiunque possa scegliere di osservare tali rappresentazioni e permettono di paragonarlo ad altri spazi. Quelle rappresentazioni (non necessariamente scientifiche) affermano delle verità a proposito di uno spazio. Esse mettono in atto delle mitologie del luogo rappresentandole come se fossero i luoghi stessi³⁵⁹. Se degli artifici frutto di convenzioni hanno questo potere, i luoghi reali ne mostrano uno molto maggiore. L. Castello ha ricordato che E. Relph (1976) ha parlato della condizione di '*placelessness*' (assenza di luogo, ndt) come della sensazione di straneamento dovuta al poco

357 "Il termine topofilia viene definito come un legame affettivo tra una persona e un luogo o un ambiente fisico" (Castello, 2010; 43)

358 Casey E.S. (1998) *The Fate of Place. A Philosophical Story*. Berkeley, University of California Press pag. 16

359 Hetherington K. (1997) *In place of geometry. The materiality of the place*. in Hetherington K., Murno R. (a cura di), (1997). *Ideas of difference*. Oxford, Blackwell pag. 189

tempo di cui si fa esperienza di un luogo. Egli usa questo termine per descrivere la sensazione di sradicamento da un luogo, osservato velocemente e con una connotazione negativa, che non riesce a creare quell'attaccamento profondo che lo rende unico. Uno dei passaggi più conosciuti del libro di E. Relph è la classificazione proposta per il tipo di legame di una persona rispetto a un luogo. Si tratta di determinare in che modo e con quanta forza qualcuno si sente di appartenere a un luogo, e da questo trae una sensazione di protezione e sicurezza. Un altro fattore fondamentale è il sentimento di identificazione che il soggetto ha con il luogo e che lo lega profondamente ad esso (Castello, 2010). Per E. Relph "l'essenza del luogo si trova nella sua capacità di stabilire relazioni spaziali con le esperienze di vita umane. Una qualità essenziale del luogo sarebbe quindi la capacità di influenzare attraverso lo spazio i processi di formazione delle intenzioni, le esperienze e la condotta dell'uomo"³⁶⁰.

Si tratta in realtà della lettura del luogo come di una protostruttura, che introduce un ordine spaziale nel mondo (Casey, 1998) perchè l'esistenza

360 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 51 – trad. M. Paris

Tab. 14:

L'uomo e i luoghi, dopo E. Relph (1976)

Fonte: Adattamento di L. Castello (2010; pag. 50) sul testo di E. Relph (1976) - trad. M. Paris

Tipo di identificazione	Caratteri
Pertinenza esistenziale	Più il legame col luogo è profondo, più la persona si sente comoda in esso, in modo istintivo (senza riflettere)
Estraneità esistenziale	La persona non si sente collegata di un luogo dal quale si sente scollegato e per il quale prova una sensazione di alienazione ed estraneità
Estraneità oggettiva	Nasce quando si sceglie di frapporre fra se ed il luogo una certa distanza. Il luogo è un oggetto di studio, col quale si ha un approccio scientifico
Estraneità casuale	Riguarda quelle situazioni in cui il luogo è solo uno sfondo sul quale un soggetto si muove verso una destinazione finale
Legame comportamentale	Si stabilisce con quei luoghi dei quali si ha una esperienza cosciente; essi sono dotati di elementi distintivi che li distinguono da un altro luogo
Legame empatico	Si crea fra una persona esterna e un luogo quando sembra che fra di essi vi sia una sensazione di appartenenza
Legame vicario	È il frutto di un'esperienza indiretta del luogo, che il soggetto acquisisce grazie al contributo dei media, senza esservi stato fisicamente

stessa dei luoghi implica l'esistenza di una logica costruttiva/ordinatrice che li avrebbe creati. Un'analisi estesa sul processo di costruzione e significazione dei luoghi da parte dell'uomo sarebbe impossibile in questa fase però sembra importante cercare di tratteggiare per sommi capi i fattori più importanti che influenzano la realtà dei luoghi e, in particolare, quelli più strettamente legati alla condizione della contemporaneità².

Secondo L. Castello (2010) la base teorica del concetto di luogo dovrebbe nascere come risultato delle riflessioni di diverse discipline. Poiché spesso i tentativi di comprensione di questo concetto si scontrano con la babele di codici utilizzati dalle diverse discipline che lo studiano e, quasi ironicamente, manca di un linguaggio adeguato che, pur rispettando le specificità legate da ogni approccio, permette una comprensione multidisciplinare. Per questa ragione si è cercato di riprodurre un rapido quadro dei contributi più interessanti al tema, senza per questo pretendere di esaurire l'argomento in questi pochi paragrafi.

Secondo H. Lefebvre (1979) la produzione dello spazio e del luogo è un processo connaturato da sempre alla presenza di entità dominanti, singoli soggetti o gruppi di potere organizzati, che danno forma all'ambiente in funzione delle loro attività e dei loro interessi. A. Corboz (1983) ha parlato del luogo come del risultato della condensazione di significati che l'uomo ha attribuito al territorio nel quale si è installato. J.L. de las Rivas, nella sua opera "*El espacio como lugar*" ha ripercorso la traiettoria che conduce dall'astrazione del luogo nel Movimento Moderno e al suo recupero, attraverso la complessità della realtà urbana, il valore della realtà concreta, da cui trae significato l'idea stessa di luogo (De las Rivas, 1992). In essa egli ha ricordato, riprendendo le idee di O.F. Bollnow, che esistono alcuni ambiti nello spazio, chiamati topoi. Si tratta di entità differenziate fra loro e per questo possono essere considerate elementi a sé stanti. Il ruolo dell'uomo è quindi quello di muoversi fra luoghi e spazi durante la sua esistenza quotidiana. Poiché, come ha affermato M. Cacciari (2004), non potremmo mai sentirci abitanti in luoghi segregati dal complesso del territorio. In luoghi isolati spazialmente e relazionalmente l'uomo si sentirebbe alienato, mentre la sua opera sembra tendere ad una progressiva integrazione del proprio territorio "personale", frutto della propria esperienza individuale, con il frutto delle esperienze collettive.

Anche secondo E.S. Casey (1998) la differenza che separa i chora dai topoi, per Platone, è il loro livello di definizione: i primi sono spazi indefiniti, semplici estensioni, mentre i secondi sono spazi definiti, contraddistinti dalla caratteristica di poter accogliere dentro di sé una funzione, una attività determinata. La relazione che lega queste due entità è quella che intercorre fra elementi diversi che assumono progressivamente una identità precisa. Una delle conseguenze più

evidenti di questo passaggio è il fatto che esiste un numero definito di topoi mentre, i choras sono potenzialmente infiniti.

La volontarietà che guida le azioni dei soggetti si riflette nei nomi che essi danno ai diversi elementi del territorio e da essi dipende anche la logica costruttiva che lega funzionalmente i diversi aspetti. I luoghi quindi si caricano di significati nell'accogliere le funzioni e, in generale, la vita dell'uomo. Si tratta di una mutua relazione basata sull'azione dell'uomo nello spazio descritta da A. Corboz (1983) come quel senso di pertinenza che lega soggetto e ambiente e che lo porta a creare uno spazio intenzionale, dipendente dalla sua volontà. A. Bagnasco (2003) ha definito il luogo un ambito locale dotato con funzioni specializzate che incorpora ordinariamente anche elementi simbolici. I caratteri specifici organizzano l'interazione fra questa porzione di spazio e chi lo vive.

Fig. 4.04 e 4.05:

Spiral Lands

Nel ciclo di opere intitolato Spiral Lands, l'artista studia il ruolo del fotografo nella colonizzazione e nella continua appropriazione dello spazio, in particolare del Nord America. Si tratta di un esempio di come l'opera degli abitanti di uno spazio non sia segnata da cesure col passato ma, al contrario, continua fino al momento attuale. In particolare l'immagine qui riprodotta è stata utilizzata come soggetto principale per una mostra "Contours of the Common", che ha avuto luogo a Londra nel 2012, curata da A. Burns e J. Lundh al CCA di Londonderry (UK). La seconda immagine, scattata ad uno dei cartelloni pubblicitari della mostra, sembra ricordare ironicamente la contraddizione fra il messaggio proposto dall'artista e la situazione surreale nella quale quest'immagine è inserita.

Fonte: A.Geyer, Spiral Lands in Billboards (2012)



A. Amine N. Thrift (2005) hanno parlato della transattività come dell'apertura spaziale e temporale tipica della città che è luogo della mescolanza e dell'improvvisazione da parte dei suoi abitanti. Per questo la transattività/porosità è ciò che permette al luogo di modellarsi e rimodellarsi di continuo in un processo quotidiano, animato dall'interazione di uomini e cose (Amin & Thrift, 2005). La condizione di molteplicità e pluralità dei luoghi dipende dalla compresenza simultanea di numerosi significati e tensioni, frutto di molte volontà diverse, numerose quanto lo sono gli abitanti che si muovono in un ambito.

Queste volontà dipendono, in ultima analisi, dai criteri e dai valori che guidano l'opera di colonizzazione dello spazio degli abitanti. In estrema sintesi si può concludere che la pratica dell'abitare è fondata nella pertinenza di uno spazio di quelle logiche e di quelle relazioni che, nel tempo, lo modificano e lo rendono capace di accogliere la vita umana. Questa pratica è dinamica, non si limita ad una serie fissa e definita di luoghi ma al movimento costante fra quelli che un soggetto unico o collettivo ha adattato secondo le proprie logiche e quelli diversi, esterni, "altri". B. Secchi (2000) ha ricordato che ogni giorno gli abitanti di un determinato territorio distruggono qualcosa (una casa, una strada, un ponte, un bosco, ecc.) e cambiano il modo di usare qualcos'altro rispetto al passato. Decidono di conservare alcuni elementi e ne trasformano altri. La logica primaria che guida queste scelte è eminentemente pratica: la necessità come forza propulsiva del cambiamento. In realtà, queste scelte dipendono anche da un altro tipo di fattori, legati alla continua attribuzione di un senso e di un valore –monetario e simbolico– ai diversi elementi di un territorio:

"In molti casi si tratta di un senso e di un valore condiviso dall'intera società nella quale siamo inseriti o da sue importanti sezioni, come quando decidiamo di conservare un monumento o un luogo nel quale la società riconosce parte della propria identità e della propria storia. Ma altre cose hanno un senso e un valore più intimo e privato, solo per noi o per pochi. In molti casi si tratta di un senso e di un valore consolidati da tempo, ma in altri si tratta di valori e significati nuovi che riteniamo interessanti perché mostrano un aspetto diverso e inaspettato di ciò che già esisteva. Ciò che ci sta davanti agli occhi, l'immenso archivio di segni materiali lasciati nel territorio da noi stessi e da chi ci ha preceduto, è l'esito dell'accumularsi di queste decisioni"³⁶¹.

Per questo H. Lefebvre (1974) nel suo libro "La production de l'espace" e E.W. Soja (1996) in "Thirdspace" definiscono il luogo come spazio di vita, che si precepisce attraverso la propria esperienza personale e che influisce sulle dimensioni fisiche, tecnico-funzionali e simboliche dell'esistenza. Il "terzo spazio" è quello che "spiega" lo spazio reale (fisico) e quello che "giustifica" lo spazio tecnico e progettuale. La relazione che lega queste tre dimensioni è quella che dota di senso, carattere ed identità il luogo. Queste stesse relazioni si fondano

361 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 3-4

nei diversi modi di vivere lo spazio e nelle azioni che l'uomo –o gli uomini- mettono in atto. Per L. Castello (2010) nel suo lavoro Y.F. Tuan sottolinea come il luogo assuma le sue caratteristiche principali dall'esperienza umana, oltre che dalla propria realtà fisica e che sia questa relazione a creare un nesso fra individuo e comunità. Nel suo lavoro lo statunitense cerca di cogliere questi aspetti nel processo di creazione del luogo. Non è possibile approfondire ulteriormente questo interessante tema, in questa sede, ma quest'introduzione serve come base per il ragionamento successivo, basato sulla necessità di capire il significato spaziale dei luoghi e che permetterà di capire il perché la condizione di habitat contemporaneo di alcuni di essi sia un aspetto finora poco considerato dalla critica.

IL RUOLO DELLA PERCEZIONE (CONTRIBUTO DI L. CASTELLO)

Nel primo capitolo del libro *"Rethinking the meaning of the place"* L. Castello ha cercato di redigere un glossario introduttivo che mettesse ordine fra le definizioni e le riflessioni frutto di un gran numero di approcci diversi ai temi dello spazio e del luogo. Per l'autore la percezione è quella che differenzia queste due entità e, come ha fatto K. Lynch (1960), egli ha attribuito agli stimoli ambientali la capacità di dare leggibilità al luogo, di renderlo "comprensibile" di far vedere l'invisibile. Per il brasiliano infatti il luogo è uno spazio qualificato: si tratta di uno spazio vissuto dalla popolazione attraverso esperienze basate sulla percezione di stimoli ambientali. Questi stimoli possono essere molto diversi fra loro e numerosi come le relazioni possibili fra l'uomo e l'ambiente (Castello, 2010). In realtà è proprio la percezione che ha un ruolo chiave.

Lo spazio può essere raccontato e descritto grazie alle sue caratteristiche ambientali, le preesistenze storiche che in esso si sovrappongono e, in definitiva, tutti quei caratteri che ne descrivono la realtà tangibile. Si tratta di caratteri di tipo socio-culturale, morfologici e funzionali che influiscono sulla interazione uomo-ambiente. Questa sovrapposizione di dimensioni diverse: fisica, storica e sociale, costituisce per l'autore, l'esperienza del luogo ed è la condizione che crea gli stimoli che permettono all'uomo di sentirlo come proprio. Questo approccio è necessario perché, sempre secondo L. Castello, il luogo è un concetto che ha bisogno di un approccio pluridisciplinare che ne descriva la realtà complessa ma che non riesce, in definitiva, a darne una definizione onnicomprensiva. Non esiste una rappresentazione univoca del luogo per l'autore, poiché si tratta di uno di quei concetti –come ad esempio la "passione", ecc.- particolarmente suggestivo che perde questa capacità di ispirare quando viene espresso con parole (Castello, 2010). Eppure le persone parlano continuamente dei luoghi poiché da essi dipende la loro esperienza quotidiana e, in generale, la loro vita. Ciò di cui non si rende conto la maggior parte delle persone è che il parlare di un luogo e descriverlo significa crearlo, poiché attraverso questo linguaggio si

esprime l'esperienza che si fa di esso e di come esso viene percepito. In tutti i tentativi urbanistici di approccio al tema, in particolare sviluppati da K. Lynch (1960), Ch. Norberg-Schultz (1979) e V. Gregotti (1996), il discorso su luogo è il racconto di una fenomenologia, di una realtà percepita e non è legato ad un utopico statuto teoretico. Questo perché solo attraverso lo studio delle relazioni e delle azioni che conformano lo spazio si può capire come quest'ultimo è stato trasformato in luogo. Per A. Zárate (2003) una stretta relazione che lega individui ed ambiente, che si riflette nella percezione collettiva del contesto e nel comportamento dei cittadini, è il motore attorno al quale si sviluppa il senso del luogo e lo dota di aspetti simbolici ed immaginativi. Per L. Castello (2010) l'insieme delle interazioni tra le persone e l'ambiente in cui vivono, spiega il ruolo della dimensione spaziale: in essa convergono i fenomeni relativi alla natura fisica e alla costituzione materiale dei luoghi, la loro morfologia oggettiva. Per raggiungere quest'obiettivo è necessario riflettere sulla percezione che le persone avvertono nell'ambiente in cui vivono quando ne fanno esperienza diretta. Così il luogo è un concetto al quale si può arrivare attraverso la comprensione del suo potenziale oggettivo, la sua realtà materiale e soggettivo, ciò che suscita nei soggetti: uno spazio è qualificato grazie alle esperienze di vita di ognuno dei suoi abitanti. Così per il brasiliano un intero insieme di esperienze fisiche, percettive, cognitive, psicologiche e sociali è coinvolto nella costruzione del concetto di luogo che ha cercato di sviluppare. Questo tipo di esperienze può dipendere dall'aura che circonda il luogo, anche se questa, a volte, è solo uno spirito astratto, legato alle interazioni tra le persone e il contesto, ma sufficiente per lasciare un segno nel luogo. L. Castello (2010) afferma che lo spirito di quest'ultimo è legato alle sue qualità naturali, sia dal punto di vista materiale che astratto: si tratta di un godimento che si lega ai sensi ed a fattori estetici o ad elementi di un'immagine condivisa dello spazio, legata a caratteri presenti e capaci di stimolare questi sentimenti (Castello, 2010). Così in uno sforzo ulteriore per chiarire questo aspetto del "senso del luogo", lo stesso ha affermato:

"Si può dire che dietro l'identificazione di un luogo si trova un intero processo di valutazione dello spazio, che va attribuita alla percezione che le persone hanno (o acquisiranno) di quello spazio. Ma su cosa si basa lo sviluppo di questa percezione? Sulla presenza di stimoli ambientali. Con questo si intende la gamma di stimoli più ampia possibile, attraverso cui si mantiene un rapporto con gli elementi dell'ambiente non solo di carattere oggettivo e materiale, ma anche legato alla soggettività: la parte immateriale e imponderabile. Tutto ciò è espressione - sostanzialmente - delle interazioni delle persone con l'ambiente"³⁶².

Quest'idea ben si accorda con la posizione di I. De Solá-Morales (1995) che ritiene che i luoghi traggano la loro esistenza dal fatto che

362 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 2 - trad. M. Paris

esiste una loro percezione diretta, corporea, contingua. Ma anche con l'idea di A. Bagnasco (2003) che ritiene che la percezione sia un riconoscimento dello spazio tramite specifiche forme di interazione: materiale, psicologica e sociale. In questo processo, come hanno suggerito P. Adams, S. Hoescher & K. Till (2001) l'immaginazione gioca un ruolo critico perchè permette di pensare non solo alla realtà presente, tangibile ed intangibile, ma anche a quella possibile.

POSSIBILITÀ DI UNA IMMAGINE CONDIVISA DEL LUOGO

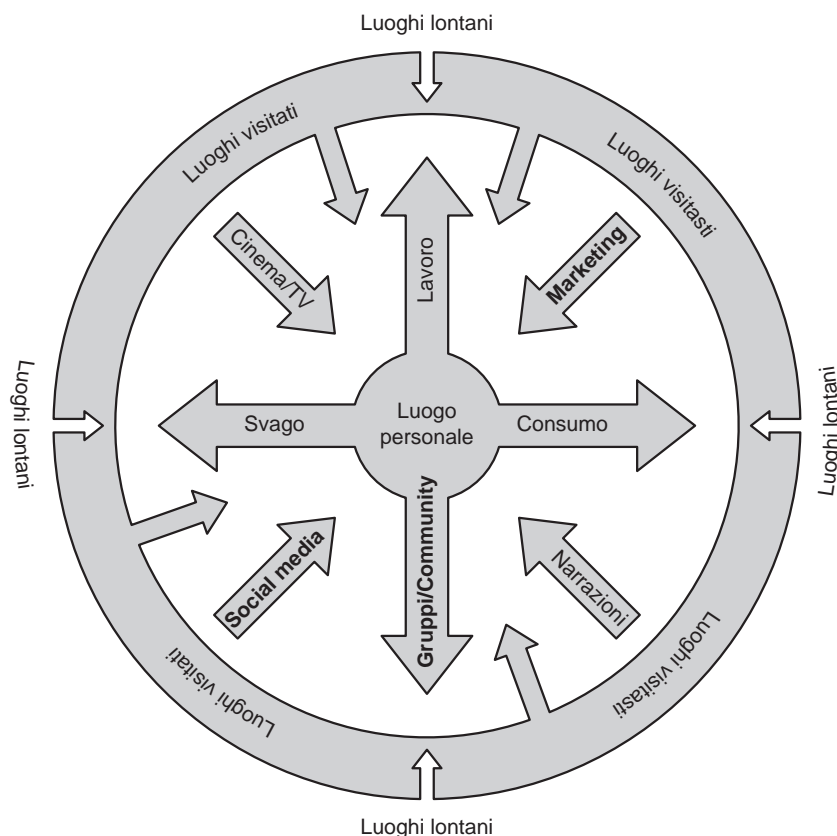
Per B. Goodey (1971) l'uomo crea nel suo ambiente, cioè nello spazio che gli è più prossimo e nel quale è immerso, una propria personale immagine dello spazio. Questo atto creativo è legato alla propria dimensione quotidiana, per cui egli si muove e mette in relazione fra loro diversi spazi.

Fig. 4.06:

La percezione dello spazio

Per B. Goodey l'immagine individuale di un luogo nasce dallo spazio personale, il contesto che si conosce meglio (la propria stanza, la propria casa, il proprio intorno). Questo si allarga agli spazi abituali, quelli attraverso cui si si muove per recarsi al lavoro, durante il tempo libero, ecc.: questi spostamenti permettono di conoscere meglio i luoghi, le connessioni fra di loro, le loro caratteristiche costruttive così come quelle di funzionamento e i caratteri socio-economici e culturali delle aree percorse. A tutto ciò va aggiunto ciò che l'individuo percepisce attraverso i mezzi di comunicazione e i contatti personali: si tratta di un'immagine mentale dei luoghi che si forma attraverso un'informazione frammentata, indiretta e sporadica, in cui spesso intervengono pregiudizi, stereotipi e aberrazioni (Zarate, 2003; 177).

Fonte: elaborazione M. Paris su base B. Goodey (1973)



La trasformazione sociale, economica e tecnologica legata alla società contemporanea cambia semplicemente il modo di conformare quest'immagine ma non l'atto stesso della sua creazione, che è una memoria atavica. L'aumento della mobilità da parte delle persone crea, in questo senso, luoghi dispersi nel territorio o localizzati in ambiti spaziali diversi da quelli tradizionali ma non dissimili da quelli più consolidati. Di quest'avviso è L. Castello (2010) anche se mette in guardia, sulla scorta di quanto affermato da M. Foucault (1997)

che è possibile che i concetti di spazio e luogo cambino in funzione del passare del tempo e delle trasformazioni dei modi di vita. In particolare per l'autore qualsiasi significato è una convenzione che sorge da un accordo tacito e, spesso, imposto. In questo senso i luoghi si comportano esattamente come qualsiasi altra realtà e sono sottomessi a queste convenzioni. A. Bagnasco (2003) ha fatto notare che la tensione che si viene a creare fra logiche spaziali di discipline diverse, come la politica e l'economia, può creare nuove tipologie di luoghi. Per l'autore: "Lo spazio dell'organizzazione politica risponde alla necessità di radicamento, alla permanenza, alla continuità del controllo. Lo spazio dell'economia è mutevole, è piuttosto lo spazio dei flussi, pensato in funzione degli scambi"³⁶³. Il territorio, come supporto di queste tensioni si vede segnato da dinamiche profondamente diverse e, più recentemente, da situazioni ibride che si sovrappongono. Ad esempio, a sostenere quest'idea, è il contributo dedicato allo studio della mobilità contemporanea di J. Rémy (2007) che ha messo in luce che la mobilità individuale parte dal principio che ognuno, in funzione delle proprie possibilità, cerca di costruire un territorio significativo, e lo fa unendo luoghi che sono spazialmente distanti. Per l'autore l'automobilità contemporanea porta alla costruzione soggettiva del territorio. Così i luoghi vanno pensati non come entità durevoli bensì come ambiti dell'incontro, non come dati immanenti, fissati nel tempo e nello spazio, bensì come eventi variabili, come torsioni e flussi di interrelazioni (Amin & Thrift, 2005).

L'idea dell'immagine e della rappresentazione di uno spazio come atto di appropriazione soggettiva ricorre in altri due autori importanti come K. Lynch (1960) e A. Corboz (1983). Senza entrare nel dettaglio delle posizioni di questi due importanti autori si può ricordare che per entrambi la creazione dell'immagine di uno spazio non è una semplice registrazione, come fosse un calco, ma si tratta di una vera e propria costruzione, creata da un soggetto specifico che osserva uno spazio determinato. Si tratta, come sostenuto da M. Bonnes e G. Secchiaroli (1992) nella loro analisi dedicata alla psicologia ambientale, di saper mettere in relazione le caratteristiche dello stimolo fisico (lo spazio) con la risposta psicologica corrispondente del soggetto. In realtà non bisogna confondere quest'azione con un mero atto volontaristico da parte del soggetto ma, più correttamente, bisognerebbe interpretarla come una sua necessità: si tratta di un atto istintivo, l'unica via possibile che garantisce la sopravvivenza del soggetto nell'ambiente. Secondo C. Alexander (1965), che ha dedicato parte dei suoi studi a questo tema, le capacità di raggruppare e classificare sono abilità innate nell'uomo, processi psicologici primitivi. Lo studio dell'origine di questi processi ha messo in luce che essi si fondano sul fatto che un organismo deve cercare di ridurre la complessità del suo ambiente e,

363 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra : come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 80

contemporaneamente, deve riuscire a ordinare i diversi tipi di stimoli per mantenerne il controllo. A. Amin e N. Thrift (2005) addirittura hanno sostenuto che lo spazio deve essere pianificato in modo che ad esso possa essere assegnato un nome, che possa essere valutato ed elaborato.

L'opera del soggetto è quindi quella di dare un significato agli spazi del suo habitat. Tutto ciò è possibile perchè la coscienza dell'uomo, il soggetto ordinatore, si fonda e reagisce agli stimoli legati al luogo ed alle sue caratteristiche specifiche. La diversità dei luoghi, così come la loro capacità di suscitare sensazioni e pratiche diverse da parte degli utenti/fruitori è il fattore più forte attraverso cui gli spazi si trasformano passando dalla loro condizione di semplice spazio allo status di luogo, vero e importante (Castello, 2010). Secondo L. Castello:

“Alcune porzioni dello spazio attraverso cui si muovono le persone spiccano come elementi distinti e, di conseguenza, appaiono in modo diverso. Questi spazi sono generalmente percepiti come contenitori di qualità peculiari. Così si può dire che questi spazi vengono vissuti come luoghi dai loro utenti. Le qualità di cui sono dotati permettono loro di essere percepiti come qualcosa di diverso, separato dall'insieme dello spazio urbano nel suo complesso, il che significa che permettono a un luogo di essere diverso da uno spazio”³⁶⁴.

Ciò significa che per gli utenti non esistono “spazi” ma solo “luoghi”. Non si deve correre il rischio, in questa fase, di confondere la astrazione necessaria a spiegare questi fenomeni con la realtà di uno spazio vissuto, che dipende dalle esperienze realmente vissute: il luogo è qualcosa di concreto, materiale, mentre lo spazio è una convenzione geometrica astratta. Anche per questo P. Smithson (1993) afferma che i luoghi colpiscono per una lunga serie di motivi, alcuni dei quali sono più profondi delle sensazioni che suscitano nei nostri cinque sensi. In questo caso il soggetto li riconosce e lo fa ad un livello più profondo, grazie a una sensibilità istintiva, di tipo animale. Rimane da chiedersi se i frutti di questa sensibilità siano condivisibili e, di conseguenza, si possa parlare di immagini condivise dei luoghi. A. Bagnasco (2003) sembra rispondere positivamente a questa domanda poichè ha affermato che in un luogo, “in presenza di elementi simbolici condivisi, le persone si orientano su interpretazioni sintonizzate e la loro interazione può esprimere significativi livelli di integrazione”³⁶⁵. Dello stesso avviso è anche M. Castells (1989) che ha affermato che la scelta simbolica dei luoghi e la conservazione dei loro simboli di identificazione diviene espressione della memoria comune nelle pratiche di comunicazione e questi aspetti sono i mezzi fondamentali attraverso i quali i luoghi possono continuare ad esistere come tali. M. Cacciari (2004) conferma quest'idea quando afferma che i luoghi esistono perchè sono percepiti

364 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 2 – trad. M. Paris

365 Bagnasco A. (2003) Società fuori squadra: come cambia l'organizzazione sociale. Bologna, Il Mulino pag. 72

in modo condiviso, grazie ad un *ethos* che accomuna un gruppo di persone o, in alcuni casi da una vera *religio civilis*.

Questa continua creazione di immagini personali e condivise dei luoghi, che si sovrappongono a quelle esistenti, contribuisce a creare e ad arricchire il territorio, che diviene uno spazio complesso, carico di ambiti significativi (i luoghi) e di valori simbolici per i suoi abitanti. Il processo di sviluppo di questi simboli, si è visto, è strettamente legato al vissuto, alla pratica quotidiana e al modo di vivere della società che abita un determinato territorio. Ciò su cui si vuole porre l'accento è che come si sono evoluti i costumi, le abitudini e il sistema dei valori nella contemporaneità, allo stesso modo si può ipotizzare un parallelo sviluppo di nuovi luoghi collegati a queste pratiche innovative. Questi luoghi, proprio perchè frutto di nuovi modi di vedere e vivere lo spazio, sono incomprensibili attraverso l'apparato concettuale tradizionale usato finora dalle discipline che studiano questi fenomeni. Nel prossimo paragrafo, una volta chiarita la necessità di aggiornare il set di concetti e strumenti disciplinari, si passerà ad approfondire quegli ambiti di centralità che mostrano un grande potenziale, come luoghi, ma che finora sono stati poco considerati nelle riflessioni complessive sul territorio. La tesi sostenuta in questo lavoro, per cui si invita a recuperare alcuni dei concetti classici della disciplina ed a ripensarli per capire il territorio contemporaneo, si vede parzialmente dimostrata grazie a questa operazione.

4.A.2. Fenomeni territoriali incomprensibili attraverso le categorie funzionaliste

Le realtà di cui si sta parlando sovvertono le logiche territoriali tradizionali e quelle funzionaliste così come la capacità di coglierle attraverso gli strumenti concettuali mutuati da queste due paradigmi. Si tratta di spazi che appartengono all'urbano contemporaneo, un ambiente dove le esperienze percettive si sovrappongono incessantemente (Pavia, 1996) e che nei tragitti quotidiani lungo le strade urbane e le autostrade portano ad incontrare entità appartenenti a sistemi e scale diverse, spesso completamente diverse fra loro. Ma la difficoltà di comprensione si fonda su qualcosa che va oltre la percezione. Si tratta di una distanza profonda legata ad aspetti dimensionali, funzionali e del modo di occupare questi spazi da parte degli utenti. L'immagine proposta da T. Ito al riguardo è particolarmente eloquente:

“Gli edifici pubblici, tradizionalmente considerati come luoghi dove la gente si riuniva regolarmente, o le residenze, che rappresentano il punto dove ritornano gli abitanti la sera, non sono più destinazione ma punto di passaggio. Questa situazione rappresenta uno degli esempi tipici per rappresentare il cambiamento delle abitudini dei cittadini. Per esempio, come succede al pubblico che accorre ad una partita di calcio, la massa controllata dall'informazione si agita, come fosse posseduta, per brevi periodi di tempo, salvo tornare alla normalità dell'individualità

Fig. 4.07:

Pestaggio fra tifosi cinesi di due squadre di calcio italiane

Nell'ambito di una delle iniziative di promozione del campionato di calcio italiano messe in campo dalla Lega Calcio, la finale della supercoppa italiana del 2011 si è svolta allo stadio olimpico di Beijing (RC). Durante un allenamento del giorno precedente alla gara alcuni tifosi locali dell'Internazionale F.C. hanno aggredito e spogliato della maglietta della squadra avversaria, l'A.C. Milan, come gesto di spregio in risposta al supposto affronto perpetrato dal giovane che si era presentato al campo di allenamento indossando la maglietta sbagliata. In realtà questi episodi di violenza non sono rari durante le partite di calcio in Italia -anche perchè la rivalità fra le due squadre, entrambe di Milano, è piuttosto accesa- ma stupisce il fatto che lo spostamento della partita abbia creato un clima di competizione anche fra gli appassionati cinesi, che hanno fatto ricorso alla violenza come per appoggiare uno scontro che tradizionalmente e simbolicamente non potevano sentire come proprio. È come se con lo spostamento delle due squadre si fosse traslato in oriente anche il clima d'odio che scorre fra le due tifoserie.

Fonte: ANSA (2011)



poco dopo. Non succede come nelle tragedie classiche, in cui il climax veniva raggiunto attraverso uno sviluppo regolare, al contrario in questo caso le azioni sono concatenate in maniera imprevedibile³⁶⁶.

Pubblico partita di calcio: cinesi con la maglietta di qualche squadra o nazionale.

Per studiare i nuovi elementi della centralità oggetto di questa ricerca è necessario integrare il paradigma basato sulla città-macchina e gli altri punti fermi del funzionalismo con altre idee ed archetipi elaborati più recentemente. Grazie a questa integrazione sarà possibile superare alcuni tentativi di definizione che negli anni sono stati ipotizzati ma che non sembrano efficaci nel descrivere il fenomeno in questione. In questa fase si è scelto di descriverne tre: la bigness come massa che genera congestione positiva, i luoghi magnetici come spazi plurifunzionali capaci di generare tensioni territoriali e l'idea di sistema architettonico come realtà contemporanea nata dalla sovrapposizione di più azioni.

AMBITI DOTATI DI BIGNESS O POLARITÀ COME SPAZI COMPLESSI

Nel testo dei capitoli precedenti si è fatto più volte riferimento al concetto di bigness come carattere, che alcuni edifici acquistano grazie alla loro dimensione eccezionale, in contrasto con la scala del contesto in cui si inseriscono. Per capire il contrasto fra quest'idea e il contesto intellettuale entro cui si muove si può tornare all'idea di S. Weil (1982) per cui nella natura delle cose non è possibile alcuno sviluppo illimitato; il kosmos si basa integralmente sull'idea di misura e di equilibrio e lo stesso accade nella città. Per l'autore però la nozione di misura si era smarrita con il funzionalismo, per cui la vita moderna era in balia della

366 Ito T. (1995) *Arquitectura pública como punto de paso* in Toyo Ito, Torres Nadal J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos pag. 175-176 – trad. M. Paris

dismisura, che aveva invaso tutto, azione e pensiero, vita pubblica e privata privandola dell'equilibrio e vanificando i tentativi di ordinare lo spazio proposti dagli esponenti del Movimento moderno.

Il risultato in architettura ed urbanistica è quello che R. Koolhaas ha chiamato *Bigness* ed ha spiegato in un suo fortunato saggio del 1995. In esso egli ha affermato:

“La *bigness* è l'architettura estrema. Pare incredibile che il puro e semplice dimensionamento di un edificio possa dar vita a un programma ideologico indipendente dalla volontà dei suoi progettisti ... Solo la *bigness* può attivare quel regime di complessità che coinvolge la piena comprensione dell'architettura e dei campi ad essa collegati. Cento anni fa una generazione di conquiste teoriche e di tecnologie di supporto ha scatenato un big bang architettonico. Randomizzando la circolazione, corto-circuitando le distanze, artificializzando gli interni, riducendo i volumi, esaltando le dimensioni e accelerando la costruzione: l'ascensore, l'elettricità, il condizionamento dell'aria, l'acciaio e infine le nuove infrastrutture hanno costituito un insieme di mutazioni capaci di provocare la nascita di un'altra specie architettonica. Gli effetti combinati di queste scoperte hanno prodotto strutture più alte e più profonde –più grandi– come mai prima ne erano state concepite, e insieme dotate di grandi potenzialità per la riorganizzazione sociale; una programmazione infinitamente più ricca ... Tramite la sola dimensione, tali edifici entrano in una sfera a-morale, al di là del bene e del male. Il loro impatto è indipendente dalla loro qualità ... Solo la *bigness* può attivare quel regime di complessità che coinvolge la piena comprensione dell'architettura e dei campi ad essa collegati”³⁶⁷.

367 Koolhaas R. (1995) *Bigness or the problem of large*, in *Junkspaces*. Macerata, Quodlibet pag. 14-15



Fig. 4.08:

Il centre Pompidou e il tessuto urbano di Parigi

“L'ascensore - con la sua possibilità di creare collegamenti meccanici anziché architettonici - e il complesso di invenzioni che da esso derivano, annullano e svuotano il repertorio classico dell'architettura. Questioni di composizione, scala metrica, proporzioni, dettaglio sono ormai accademiche. L'arte dell'architettura è inutile nella Bigness ... Là dove l'architettura pone certezze, la Bigness pone dubbi: trasforma la città da una sommatoria di evidenze in un accumulo di misteri. Ciò che si vede non corrisponde più a ciò che realmente si ottiene ... la Bigness non fa più parte di alcun tessuto. Esiste; al massimo, coesiste. Il suo messaggio implicito è: fanculo il contesto” (Koolhaas, 1995; 15)

Fonte: <http://rue-dunois-penthouse.blogspot.com.es/> (2013)

J.M. Montaner (2008) ha commentato quest'idea asserendo che fra le proposte di R. Koolhaas la proposta chiave in quest'evoluzione è rappresentata in architettura dall'edificio-massa, che reinterpretava le megastrutture tecnologiche e continua la tradizione dell'opera che può essere considerata l'archetipo degli edifici massivi: il Centre Georges Pompidou a Parigi. Per l'autore:

“Gli edifici-massa hanno pianta e sezioni libere, così come una serie di piani sovrapposti e molteplici connessioni interne. Koolhaas in particolare, cerca di raggruppare la frammentazione e la dispersione degli elementi in un nuovo mega-oggetto. Questa è la genesi dell'oggetto post-moderno, un collage tridimensionale che include la diversità. Attraverso il mega-oggetto torna la tentazione della totalità, dell'oggetto singolare, costituito da frammenti eterogenei”³⁶⁸.

Questi oggetti sono il motore di una riunificazione di frammenti e allo stesso tempo generatori di nuove fratture. Al loro interno acquisiscono una identità che scaturisce dal ruolo di collante. Si tratta di spazi che assolvono efficacemente a questa funzione: si pensi ai nuovi musei contemporanei, spazi che isolano le opere e, allo stesso tempo, costruiscono percorsi interpretativi e di senso. All'esterno invece si configurano come elementi “fuori scala”, oggetti che rompono i tessuti e si segnalano per la loro diversità. Si tratta di contenitori che associano dimensioni dilatate a un programma architettonico indefinito o onnicomprensivo (che in questo caso sono quasi sinonimi), che spesso portano a un rischio parallelo fra architettura e città, fra programma architettonico e piano urbanistico, così come è successo con le megastrutture. Anche M. Cacciari ha sottolineato che: “Le nuove costruzioni sono massicce, dominano, sono fisicamente ingombranti, grandi contenitori (immaginate l'architettura delle tipiche grandi città industriali, il fascino che ovunque esercita l'architettura-fabbrica), la cui essenza consiste però nell'essere mobili, nel dinamicizzare tutta la vita. Sono corpi che producono un'energia mobilitante, scardinante, sradicante”³⁶⁹. Non si tratta di una esclusiva del prodotto dell'architettura moderna poichè, secondo B. Secchi, già le cattedrali gotiche mostravano questo carattere; per l'autore erano luoghi di preghiera, ma anche luoghi di spettacoli non sempre casti, di assemblee popolari non sempre pacifiche. “Erigendo quei monumenti con dimensioni di un ordine di grandezza differente dall'edilizia seriale ove erano ospitate le residenze e le attività quotidiane, le popolazioni di quelle città erigevano anche i luoghi della propria sociabilità”³⁷⁰. Gli ambiti dotati di bigness sono interessanti perchè in essi si crea una “congestione positiva”, secondo le parole di R. Koolhaas, per cui la massa riesce a calamitare tensioni e dinamiche e dota questi luoghi di una certa vitalità.

368 Montaner J.M. (2008) *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcellona, GC pag. 162 - trad. M. Paris

369 Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore pag. 30-31

370 Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanística*. Roma, Editori Laterza pag. 90

Per questo si è detto che la massa derivante dalla bigness non è importante dal punto di vista solo geometrico, ma poichè attraverso di essa si manifesta il ruolo di attrattore di flussi e funzioni, che nella tipologie descritte da N. Portas & al. (2011) è assimilabile alla polarità. E.L. Glaeser & al. (2001) pensando alla capacità attrattiva hanno descritto le quattro caratteristiche fondamentali che dovrebbe avere una città: (i) un'ampia varietà di servizi e beni di consumo; (ii) abitanti, anche temporanei, degli spazi che li rendano vivi e diano un senso di occupazione e varietà; (iii) una dotazione adeguata di servizi pubblici efficienti, sia di trasporto che dal punto di vista degli spazi e dei servizi, e l'ultima (iv) dovrebbe essere costituita dalla velocità, intesa come capacità di muoversi da parte di un soggetto dentro un ambito e fra un ambito e l'altro. La bigness è condizionata da questi stessi fattori e gli ambiti che sono in possesso di questo carattere manifestano allo stesso tempo la presenza di questi quattro fattori specifici. In definitiva si può dire che l'idea di R. Koolhaas per cui la grande occupazione di suolo, l'imponenza dei volumi costruiti e l'essere perennemente fuori scala rappresentano caratteristiche che, secondo l'autore, valgono "in sè" a dare allo spazio tecnico un valore simbolico è possibile solo perchè questi caratteri rendono queste realtà delle polarità della città stessa. Un altro elemento di interesse della bigness è la sua vicinanza all'idea di monumentalità, di sublime, associata al paesaggio, che offre strategie alternative per risolvere i salti fra le diverse scale (Pollak, 2006). Secondo diversi autori fra cui N. Portas & al (2003) si tratta di una capacità indipendente dalla qualità architettonica del contenitore ma che è strettamente vincolata alla capacità di imporsi come elemento dotato di identità nell'immaginario comune; quest'identità inoltre serve a rafforzare la funzione iniziale contenuta in un rapporto sempre più interagente.

Fig. 4.09:

Vista dell'area di Disneyland Paris (F)

Due visioni contrastanti su questi spazi: da un lato T. Ito (2006) che afferma che Disneyland è quasi un sinonimo dell'architettura incapsulata della società dei consumi che è il simbolo attuale dell'architettura urbana. Secondo l'autore non basta riconoscere che si tratta di un museo in forma di parco tematico, per accettare il suo carattere di spazio segregato. Si tratta di un'architettura che non permette a niente di penetrare in lei e che ha perso tutti i caratteri di libertà e liberazione che avevano ispirato il movimento moderno. Non è d'accordo L. Castello (2010) che ha polemizzato con quest'idea del rifiuto ostinato ed insorabile di questi luoghi: secondo lui i 500 milioni di persone che hanno visitato Disneyland da gennaio 2004 non possono essersi tutti sbagliati (e se avessero sbagliato, l'autore ha rifiutato il compito di insegnare loro il modo giusto di vivere).

Fonte: Elaborazione M. Paris su base Bing Images, Microsoft corporation (2013)



Per tutte queste ragioni i nuovi ambiti di centralità rappresentano un esempio di luogo in cui la dimensione degli spazi é importante perchè contribuisce ed arricchisce la loro complessità funzionale. R. Banham affermava: "Tutte le megastrutture furono grandi edifici, ma non tutti gli edifici grandi dell'epoca possono essere considerati megastrutture"³⁷¹. Nel loro progetto gli architetti si resero conto che la loro costruzione presentava difficoltà insormontabili e presupponeva capacità tecniche inaccessibili: la creazione di una città racchiusa in un edificio é impossibile, soprattutto se la si vuole creare in modo repentino e sperando nel "pronto effetto". L'esempio contrario è rappresentato dalla città che, come hanno spiegato C. Rowe e F. Koetter (1978), é un manufatto che si costruisce per sovrapposizioni e accostamenti, in un processo che si rifá tanto al *bricolage* come alla tecnologia *plug-in* dei sistemi informatici.

Parallelamente si può dire che in molti degli ambiti di nuova centralità considerati in questo studio si ritrovano i caratteri della bigness ma, allo stesso tempo, non in tutti i contenitori di grandi funzioni urbane ritornano i tratti che rendono questi oggetti urbani dei luoghi centrali. Lo studio di R. Koolhaas della bigness, nel perfetto stile dell'autore, piú che una ricerca motivata ed esaustiva si traduce in una provocazione suggestiva. L'idea però può essere sviluppata ed è alla base di alcune delle considerazioni che si trovano esposte in questo ed altri lavori di ricerca contemporanei.

LUOGHI MAGNETICI O NODI DOVE SI CONCENTRANO FUNZIONI DIVERSE

Dagli anni '70, come conseguenza dell'aumento esponenziale della mobilità, il ruolo nel territorio dei nodi delle infrastrutture ha assunto un peso sempre maggiore, tanto che essi hanno iniziato ad entrare nell'immaginario condiviso come luoghi non solo legati agli spostamenti. Fra gli altri, M. Augé (2003) ha sottolineato come questo sia il fattore chiave che ha marcato il passaggio dalla modernità alla surmodernità ed influisce sul modo di vivere ed abitare il territorio e non solo su quello di spostarsi. Secondo L. Lippolis (2009) si é trattato di una vera e propria svolta culturale, la residenza/dimora -dove si abita- è stata sostituita dal transito, l'incrocio -dove ci si incontra- con lo svincolo, il ruolo del viaggiatore, di colui che si attarda lungo il tragitto, con quello del passeggero che si definisce attraverso una destinazione. M. Torres, all'interno del suo libro "*Luoghi magnetici*" accoglie e sviluppa le istanze di M. Augé, leggendo questi luoghi come contenitori di pratiche d'uso. Questo lo porta a rivedere parzialmente le conclusioni del sociologo francese. Egli definisce i luoghi magnetici "nodi di flussi e scambi di merci, capitali, immagini e simboli culturali tra individui appartenenti ad una rete locale o sovralocale parzialmente discontinua"³⁷². La sua

371 Banham R. (1980) *Le tentazioni dell'architettura: megastrutture*. Roma, Laterza pag. 7

372 Torres, M. (2000) *Luoghi magnetici: spazi pubblici nella città moderna e contemporanea*. Milano: Franco Angeli pag. 18

analisi, di taglio sociologico, parte dalle differenze di percezione che i fruitori hanno di diversi spazi dove mobilità, commercio e intrattenimento si sommano e si integrano. Per questo egli ha affermato:

“Per chi vive nelle aree esterne ai centri urbani spesso lo spazio pubblico della città moderna e contemporanea è associato alle immagini dell'inquinamento, delle difficoltà d'accesso, dell'assenza di ordine, del conflitto, del pericolo, dell'insicurezza ... Nell'immaginario collettivo si idealizza nostalgicamente la città premoderna e preindustriale come simbolo di un ambiente fisico e sociale chiuso, protetto e di ridotte dimensioni. Ed è appunto a questo immaginario simbolico dello spazio chiuso premoderno che si rifà la progettazione dei nuovi spazi extraurbani del commercio e del divertimento che vengono appunto realizzati come simulazioni estetizzate e spettacolarizzate (in realtà simulacri disneyani ripuliti dalle contraddizioni del reale) degli spazi chiusi della città tradizionale⁴³⁷³.”

373 Torres, M. (2000) Luoghi magnetici: spazi pubblici nella città moderna e contemporanea. Milano: Franco Angeli pag. 23



Fig. 4.10:

Il Vulcano buono e le infrastrutture

Come ha fatto notare M. Crawford (2004; 15-16), il centro commerciale offre un vertiginoso spettacolo di attrazioni e divertimenti dove la confusione regna ovunque. Il passato ed il futuro si fondono assurdamente nel presente. Le barriere fra il reale ed il falso, tra il vicino e il lontano si dissolvono, nella misura in cui la storia, la natura e la tecnologia sono processate senza distinzione nella fantasiosa macchina del centro commerciale. Ciononostante questa inverosimile collezione di immagini è stata assemblata con un proposito esplicito: sostenere l'idea che il centro commerciale contiene, fra le sue pareti, il mondo intero. A questa enciclopedica agglomerazione di attività manca solo l'aggiunta della funzione residenziale, peraltro già presente in altri megacentri urbani, per far sì che sia completamente abitabile: un mondo perfetto in sé.

Fonte: www.cis.it (2013)

Per l'autore i fattori che spiegano il successo dei centri commerciali e dei parchi tematici come spazi condivisi sono qualcosa che va più in là della spettacolarizzazione dell'ambiente in sé. Si tratta di costruire ambienti in grado di suscitare emozioni, seduzioni, distrazioni e coinvolgimenti momentanei in cui le nuove identità di gruppo, edonistiche, estetiche riflessive, deboli e flessibili possono essere sperimentate con pochi rischi (Torres, 2000). L'esperienza di ricerca di M. Torres è fondamentale perché individua due tratti specifici dei luoghi magnetici che condividono con gli spazi della nuova centralità:

- Si tratta di spazi che appartengono a un sistema territoriale reticolare in cui pochi elementi puntuali sono in comunicazione fra di loro. Si tratta di luoghi di largo e rapido consumo nei quali il fruitore ritrova immagini, ambienti e pratiche d'uso che gli sono familiari poiché ormai si è abituato ad essi. La ripetitività, che M. Augé (2003) sottolineerà con ancor più forza, è il fattore che li rende ambienti identitari e riconoscibili da coloro che li frequentano. Quest'identità è così forte da permettere che, in alcuni casi, essi entrino a far parte di un sistema in cui convivono con luoghi più consolidati, come ad esempio i centri storici urbani. Si tratta di luoghi attrattivi, in cui si crea un nuovo tipo di socialità debole basata sulle pratiche d'acquisto.
- Lo sviluppo di specifica metodologia di progettazione per questi luoghi: come dice M. Navarra (2007) si costruiscono con la tecnica del montaggio più che del progetto. Il tema sviluppato all'interno di tutte le nuove centralità prese in esame è quello di un flusso continuo al quale sono proposti stimoli costanti. Come le attrazioni all'interno di Disneyland, le funzioni, gli spazi di consumo e quelli di sosta costituiscono una prossimità spaziale che cerca di tenere sempre viva l'attenzione del fruitore/consumatore rendendo la sua visita un'esperienza emozionale. Si tratta in realtà di scenari e scenografie che imitano la città ma che servono a ricreare e vendere l'emozione di vivere in essa, qualcosa di profondamente tipico e insito nella attuale spettacolarizzazione della società.

Per giungere a questo risultato, per esempio, gli spazi del commercio si ibridano, creando complessi sistemi in cui si mescolano spazi d'acquisto, per l'intrattenimento ed il tempo libero. Questi sono spazi in cui si sviluppa la *shopping experience*, cioè si avverte "l'influenza dell'ambiente sul sistema cognitivo e motivazionale degli individui come dimensione creativa dell'acquisto"³⁷⁴. Si tratta in molti casi di luoghi vissuti come spazi della socialità, dove il contatto dipende da comuni e temporanei modelli di consumo e di spesa del proprio tempo libero quotidiano (Torres, 2000).

374 Castaldo S. (a cura di), (2001) Retailing & innovazione. L'evoluzione del marketing nella distribuzione. Milano, EGEA

Attraverso questa definizione si inquadra un altro aspetto dei luoghi che costituiscono il tema di questa ricerca: spazi tecnici e ambiti fisici che, grazie alla polifunzionalità e alla presenza dei flussi, divengono un supporto per la relazione e lo scambio fra le persone. Già J. Garreau (1991) ha ricordato che in molti casi sono i mall a fungere da piazze degli insediamenti della edge city. Così può essere che il ruolo di questi "luoghi magnetici" sia quello di essere uno spazio condiviso nell'urbano contemporaneo. Purtroppo non è possibile approfondire maggiormente questo aspetto nell'opera di M. Torres poiché nel suo sviluppo assume un taglio sociologico e si allontana dallo studio delle dinamiche spaziali per privilegiare la descrizione delle pratiche d'uso dello spazio.

SISTEMI ARCHITETTONICI O SPAZI DELLE RELAZIONI FRA OGGETTI E PERSONE

Un autore che ha cercato di approfondire il ruolo spaziale dei luoghi magnetici è J.M. Montaner (2008) che in un suo recente libro descrive ciò che egli definisce un "sistema architettonico" come un insieme di elementi sia materiali che immateriali eterogenei, che si relazionano fra loro anche a scale diverse. Lo studio nasce dall'idea -abbastanza diffusa, a dire la verità- che si possa applicare in certo modo la teoria dei sistemi all'architettura contemporanea. Questo permetterebbe, secondo l'autore, di opporsi ad un certo meccanicismo riduzionista che impedisce di studiare la complessità del territorio e delle sue reti. In questo modo la parabola dell'architettura contemporanea può essere riscritta come la storia di come si è riusciti a superare la crisi dell'oggetto sostituendolo con le relazioni fra sistema e contesto, ed analizzando questa sostituzione alla scala dell'edificio, della città e del paesaggio. In questo modo si può capire come si tratti di un'analisi del modo di vivere e di costruire un habitat da parte della società contemporanea e delle relazioni che si stringono fra i vari habitat. Già H. Lefebvre (1979) aveva messo in luce il fatto che la parola "sistema" implica l'idea di una struttura definita ma anche intelleggibile, e quest'intelleggibilità sarebbe dovuta alla sua coerenza interna. L'idea di applicare i metodi di analisi dei sistemi ai fenomeni urbani -che sono per loro natura dinamici, come una corrente- sarebbe rischiosa ma allo stesso tempo interessante, sempre che si accetti l'idea che si lavora su di un ambito strutturato, ma non finito né isolato. Nell'idea di J.M. Montaner quindi l'organizzazione interna dei sistemi architettonici si adatta strategicamente alla complessità del contesto e costituisce un tutto che non è spiegabile come somma degli elementi isolati. L'architettura e l'urbanistica possono dare origine a questi sistemi: realtà di tipo funzionale, spaziale, costruttivo, formale e simbolico (Montaner, 2008).

Quindi si può far riferimento nell'analisi dei sistemi architettonici al passaggio, già accennato da M. Cacciari (2004) dall'analisi del corpo-edificio, chiamato a svolgere un compito specifico e dotato di proprietà specifiche a quella di un insieme di corpi edificio che mescolano, cambiano ed accentuano le loro caratteristiche in funzione della

relazione che li unisce. Inoltre alcune delle funzioni contenute nei corpi-edificio fanno parte di un ristretto network di punti, disseminato nel territorio. Questo significa che le relazioni di cui tener conto nell'analisi dei sistemi architettonici non sono solo quelle interne, ma anche quelle che legano diversi sistemi fra loro. B. Latour ha affermato a questo proposito che "Il filo di Arianna che permetterà di passare in forma continua dal locale al globale, dall'umano al non umano esiste. E' quello delle reti, di pratiche e strumenti, dei documenti e delle traduzioni. Un'organizzazione, un mercato, un'istituzione sono extraterrestri nella misura in cui sono fatti di quella materia che compone le nostre povere relazioni locali extraterrestri. L'unica differenza è che sono composti da ibridi e per descriverli devono mobilitare una grande quantità di oggetti"³⁷⁵.

J.M. Montaner nella sua opera coglie perfettamente il tema della sovrapposizione di funzioni e di scale che avviene dentro questi luoghi (locale, regionale, internazionale) e che rappresentano il contesto a diversi livelli che possono anch'essi sovrapporsi. Soprattutto è interessante che egli sottolinei la natura sinergica del sistema che, grazie alla complessità che apportano le singole funzioni, diviene qualcosa di diverso dalla loro semplice somma. In questo senso egli afferma nella prefazione del suo libro:

"Fino ad oggi, la storiografia e la critica classica hanno dato troppa importanza agli oggetti e poca alle relazioni e agli spazi fra gli oggetti ... In questo nuovo libro, ho intenzione di approfondire le relazioni, i sistemi di oggetti: gruppi di edifici, spazi pubblici, zone residenziali, campus universitari, progetti nel paesaggio e nel territorio, città finte, scenografie del mondo del cinema e della letteratura; in definitiva, studiare come si articolano fra loro questi oggetti, come raggiungono più elevati gradi di complessità; non come oggetti, ma come sistemi, non come individui ma come società"³⁷⁶.

Nei sistemi architettonici le persone, sottoposte a stimoli legati a scale e funzioni diverse, sono soggette ad una multiesperienza (Ascher, 2004): le loro abitudini, i loro sistemi di valori e le loro decisioni individuali sono il risultato di socializzazioni e circostanze diverse che si sommano in uno stesso spazio. In questo senso –e non in quello dell'apertura incondizionata e non segregativa- si può dire che si tratta di spazi socialmente plurali (Ascher, 2004). Ma questo è possibile solo in spazi concreti e dotati di caratteri specifici come l'ottima accessibilità, la connessione ai circuiti sovralocali, ecc. J.M. Montaner offre un catalogo di oggetti fin troppo diversi ma, nel complesso, l'autore ha messo in luce altri caratteri -di tipo spaziale e orientati al ruolo territoriale- degli ambiti che si è scelto di approfondire in questa ricerca. Un aspetto particolarmente interessante, poco considerato negli studi legati a

375 Latour B. (1995) *Non siamo mai stati moderni: saggio di antropologia simmetrica*. Milano, Eleuthera pag. 176

376 Montaner J.M. (2008) *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcellona, GC pag. 10 - trad. M. Paris

questo tipo di luoghi è l'attenzione dedicata alla presenza all'interno di questi sistemi dello spazio pubblico. Nel suo libro egli non riesce a spiegare fino in fondo il ruolo di questo elemento, che risulta basilare per il successo di questi spazi, ma va riconosciuta all'autore l'intuizione di proporlo come tema e di considerarlo come motore della qualità dei progetti presentati.

4.B. Alcune definizioni convenzionali (la crisi dei non luoghi)

In questo momento è imprescindibile presentare una revisione critica di alcuni contributi, frutto dell'opera di numerosi autori, che si sono occupati di studiare alcuni degli ambiti potenzialmente centrali del territorio contemporaneo, ma che sfuggono alla definizione consolidata di "centro". Si tratta di un gruppo di contributi particolarmente eterogeneo per periodo di formulazione, ambito disciplinare di provenienza e realtà descritte. In particolare è stata notata, durante lo sviluppo di questo approfondimento, una certa tendenza al rifiuto di questi spazi da parte degli autori, tanto che su di essi è stato spesso emesso un giudizio negativo (si parla di distopie o junkspaces, gli spazi spazzatura) o gli si è addirittura negato lo status di possibile habitat per l'uomo (i non luoghi di M. Augé). In realtà questo rifiuto nasce da una doppia carenza che accomuna molti di questi studi:

- Solo alcuni autori considerano questi spazi come ambiti dotati dei caratteri del luogo. In realtà tutto il percorso si sviluppa in modo sincronico e l'ordine dell'esposizione è legato proprio alla progressiva accettazione del fatto che questi ambiti siano qualcosa di più e di diverso dai "non luoghi" teorizzati da M. Augé. Per dimostrare quest'idea nelle pagine successive si cercherà di dimostrare che in essi coesistono –almeno potenzialmente– i tre caratteri sovrapposti che H. Lefebvre (1979) e E.W. Soja ritenevano necessari per costruire socialmente un luogo: esso deve essere contemporaneamente (i) uno spazio fisico delimitato, (ii) uno spazio percepito grazie al suo ruolo nel territorio, per cui accoglie grazie alla sua conformazione ed aiuta ad assolvere una o più funzioni specifiche e (iii) un'area dotata di una o più valenze simboliche, frutto della esperienza quotidiana (diretta o indiretta) che fanno di lui i suoi abitanti.
- Nel lento processo di assimilazione di questo aspetto, solo pochissimi autori riconoscono la possibilità che la creazione di nuovi luoghi sia possibile grazie a modi di vita e pratiche d'uso dello spazio di tipo contemporaneo. In realtà si nota una certa resistenza all'accettazione che la società attuale si appropri e senta come suoi luoghi centrali alcuni spazi, allo stesso

tempo distanti e diversi, dal centro urbano consolidato ma che, nondimeno, presenta alcuni dei suoi caratteri. Gli spazi studiati all'interno di questa ricerca sono i luoghi in cui utenti, attratti da forme di consumo esperienziale e attrezzature dedicate al servizio ed alla mobilità collettiva, danno luogo a pratiche d'uso dello spazio di tipo urbano. Si distinguono da altri fenomeni contemporanei per la complessità delle funzioni che in essi si sommano, per la velocità e la redditività delle operazioni di trasformazione di cui sono frutto, per il grado di influenza che essi hanno sui consumatori/utenti.

Per queste due ragioni l'ordine dell'esposizione prescinde da uno sviluppo diacronico e dall'analisi delle nuove figure della centralità da un punto di vista esclusivamente funzionale o tecnico. Dimostrare che nel bagaglio culturale della disciplina mancano degli strumenti in grado di cogliere la natura di luoghi di questi spazi ed il loro essere parte di una geografia degli habitat della società contemporanea serve a mettere in luce l'opportunità di dotarsi di alcuni concetti nuovi. Allo stesso tempo però questo lavoro di approfondimento sulle definizioni consolidate serve a proporre una originale interpretazione che si appoggia su di una serie di indagini solide, ma che oggi non risultano più efficaci. L'analisi metterà in luce la difficoltà di incorporare le idee e gli archetipi più recenti, presentati nel paragrafo precedente, alle interpretazioni più stabili all'interno del panorama disciplinare e quindi a rimarcare la necessità –non solo l'opportunità- di un nuovo paradigma interpretativo per questi luoghi.

4.B.1. Negazione dello status di luoghi

La prima serie di contributi riguarda gli studi dedicati alle definizioni che sono state date alle figure della centralità che si rifanno all'idea di "non luogo". La definizione si rifà all'opera "The Urban Place and the Nonplace Urban Realm" di M.M. Webber (1964) anche se questa era dedicata ad un altro tema. E. Relph (1976) ha spiegato che quest'idea nasce come reazione alla crescente perdita di significati del territorio urbano. Egli definiva la metropoli come *placeness* -senza luoghi-, con i suoi paesaggi ibridi e paradossali composti da differenti pezzi che si ripetono infinitamente senza connessioni. I centri commerciali, gli aeroporti, gli spazi culturali, i parchi tematici, i waterfront, gli stadi sono spazi slegati dal contesto, senza storia e che non permettono alle persone al loro interno di relazionarsi. Numerosi autori si sono confrontati con questo tipo di realtà, chiamandole in molti modi (Campi, terrain vagues, cittadelle, ecc.). Poco più di dieci anni dopo E. Relph, l'antropologo francese M. Augé definì questa analisi con la teoria dei non luoghi, divenuta uno dei capisaldi dell'analisi urbana contemporanea e uno dei concetti più abusati dalla critica fin dalla sua prima formulazione.

FRAMMENTI SEPARATI DAL CONTESTO

Diversi autori, nei loro tentativi di definire questi nuovi ambiti di centralità, si sono rifatti spesso all'idea che essi fossero frammenti autistici, spazi "in sè" conclusi, separati dal contesto con cui non stringevano nessun tipo di relazione. Questa condizione di ambito separato incideva anche sulla loro vivibilità, intesa come la capacità di essere un habitat e di accogliere la vita e le attività delle persone, tanto da rendere impossibile la costruzione di scambi sociali e relazioni fra le persone. Per capire appieno questo fenomeno bisognerebbe, come ha proposto H. Lefebvre (1976) studiare questi fenomeni, così profondamente legati all'idea di segregazione, attraverso indici e criteri diversi. La presenza ed il ruolo territoriale di questi spazi si notano anche a livello ecologico, formale, sociale e non solo urbanistico, poichè essi da un lato rappresentano qualcosa di diverso rispetto al contesto in cui sono inseriti. Dall'altro questo ruolo di discontinuità non porta necessariamente ad uno svuotamento di senso e di valori di questi ambiti. Nella storia dell'uomo sono sempre esistiti degli spazi separati, esclusi ed escludenti, di diverso tipo. Si pensi ai vari ghetti residenziali (ebrei, neri, operai, gated community), al prodotto della pianificazione funzionalista dello zoning e a tutte quelle realtà in cui si è cercato di evitare il contatto tra le classi sociali attraverso diversi espedienti di decantazione (Lefebvre, 1976).

"Questa società pratica la segregazione. Questa stessa razionalità che pretende di essere globale (organizzatrice, pianificatrice, unitaria e unificante) si concretizza nel livello analitico. Proietta sul terreno la separazione. Tende (come negli USA) a essere composta da ghetti e parkings, quello degli operai, quello degli intellettuali, quello degli studenti (il campus), quello degli stranieri, senza dimenticare dei ghetti dell'ozio e della creatività, ridotta alla miniaturizzazione o al 'fai da te'. Ghetti nello spazio ma anche ghetti nel tempo"³⁷⁷.

Anche l'ozio, così come la produzione, il movimento e le dotazioni pubbliche, è spesso stato chiuso dentro a dei ghetti. La logica che guidava questo tipo di scelte era la semplificazione estrema del tema sociale: per evitare le tensioni date dall'accumulo e dalla pluralità si è cercato di costruire spazi dove incasellare "i simili" senza considerare il fatto che alcuni luoghi contemporanei sono ambiti di incontro dei flussi, di conoscenza e contatto con il diverso, di scambio delle informazioni. Tutto ciò ha generato dentro alcuni di questi ambiti dei cambi e, sui loro bordi, delle tensioni che hanno portato ad un'evoluzione di questi spazi e ad un cambio della loro natura, per cui è impossibile definirli semplicemente "enclaves", "cittadelle" o "campi".

Un campo scientifico è, secondo P. Bourdieu (1997), un ambito disciplinare dotato di una parziale autonomia, di un ordine e di una struttura. Si tratta, secondo B. Secchi (2000), di spazi relativamente autonomi, un microcosmo che mostra una serie di regole interne di

377 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 120 (C0340)



Fig. 4.11:

Uno dei molti mondi all'interno di Disneyland Paris (F)

“Disneyland: Che sia a Tokyo o in Florida, la caratteristica principale che balza agli occhi una volta entrati nel parco è la natura segregata di questo spazio. A Disneyland viene impedita la vista oltre il confine con diversi tipi di ostacoli e tutto il complesso è pensato come un mondo a sé stante. La gente che si diverte con le attrazioni non è cosciente di stare nei dintorni di Urayasu, quartiere di Tokyo. Possono anche essersi dimenticati completamente di essere a Tokyo. L'integrità della verosimiglianza messa in scena viene garantita riducendo al minimo la possibilità che la vera realtà invada il campo visuale di chi si trova nel parco. Il fatto che le Disneyland di Tokyo, Parigi e in Florida siano realizzate allo stesso modo è da imputarsi a queste condizioni sine-qua-non di omogeneità e autoclasura” (Ito & Associates Arch., 2006; 53).

Fonte: Fotografia di Artwall (2008)

funzionamento che quasi sempre non entrano in conflitto con le regole generali. G. Agamben (1995) nel suo libro “Homo sacer” ha cercato di definire alcuni paradigmi biopolitici e, curiosamente, ha approfondito anch'egli il termine “campo”, dedicando uno studio approfondito ai lager nazisti e, più in generale, ai campi di concentramento. In realtà non si vuole sostenere in questa sede una possibile influenza fra i due autori; più semplicemente si trova interessante l'idea che entrambi abbiano utilizzato questo termine per definire un ambito che è disciplinare, nel caso di P. Bourdieu, e politico-spaziale nel caso di G. Agamben, ma che è dotato di una certa singolarità, e nel quale lo stato di eccezione comincia a diventare la regola (Agamben, 1995). Per l'autore, nei campi, lo stato di eccezione che era essenzialmente una sospensione temporale dell'ordinamento, acquista un assetto spaziale permanente. Si può arrivare a dire che si istituzionalizza, rimanendo però costantemente al di fuori dell'ordinamento normale.

Sembra utile chiedersi se a fronte di queste riflessioni, i nuovi ambiti di centralità del territorio contemporaneo possano essere definiti dei campi: essi sono degli spazi separati dal resto, dotati di una propria struttura e di una certa coerenza interna. D'altronde anche H. Lefebvre (1979) ha affermato che il termine “campo” non si riferisce solo a concetti ma può essere riferito anche a modi di pensare, fare e vivere.

F. Carati in un'analisi sul lavoro di G. Agamben ha messo in luce che alcuni elementi tipici dei luoghi presi in esame potrebbero coincidere con quelli dei campi:

“l'isolamento, le recinzioni, le protezioni, la separatezza dal contesto sono connotati al concetto di campo. Nel secolo scorso ritornano il sorgere di campi spazialmente definiti, efferatamente ed atrocemente divenuti campi di sterminio Essi avevano una definizione spaziale. I campi includono gli esclusi, secondo la riflessione dell'autore: sono quindi spazi, ambiti in cui vige l'eccezione alle norme ed alle regole che l'ordinamento prevede. Ordinamento ed eccezione sono i concetti sottolineati”³⁷⁸.

Inoltre la sociologa italiana ha ricordato che nella tradizione premoderna l'eccezionalità era legata indissolubilmente al tema della localizzazione: “Coloro che erano stati messi al bando, gli esclusi, infatti fuggivano e sfuggivano al pericolo letale, vagando di territorio in territorio, di città in città. Si potevano trovare, quindi, in stato di eccezione anche all'interno della città. Essi erano inclusi in quanto eccezione, essi venivano inclusi proprio perché erano esclusi”³⁷⁹. La provocazione può non arrivare a toccare il tema dei campi di sterminio ma, può essere utile alla riflessione sulla città contemporanea poichè, come riconosce l'autrice, i campi sono il paradigma rispetto al quale la progettazione degli spazi della città dovrà misurarsi (Carati, 2007). In realtà la riflessione di F. Carati poi devia verso il tema dell'esclusione e della segregazione sociale ma, lascia sullo sfondo una serie di domande: “Il numero dei campi è in aumento? Si possono, ahimè, leggere gli spazi dei campi sulle mappe delle nostre città? Le considerazioni potrebbero essere ancora più angoscianti, qualora ci ponessimo la seguente domanda: dove è il confine dei campi? Oppure qual è il senso dell'asserzione: i limiti dei campi esistono?”³⁸⁰.

Allo stesso tempo S. Allen (2001) parla di campo facendo riferimento all'accezione di “campo semantico”: un ambito dotato di interrelazioni definite da cui dipende la creazione di sensi complessivi. Nonostante l'interesse e la varietà dei contributi sui campi e, più in generale sulle enclaves prodotti, non si può ricorrere a questo tipo di riflessioni per studiare i luoghi di nuova centralità. Essi non sono campi poichè se hanno in comune con questi ultimi il tema del confine e della chiara separazione dal contesto, d'altra parte essi, almeno in Europa, permettono ai flussi di utenti/frequentatori/clienti un transito sia in entrata che in uscita. Questo aspetto nei campi presentati era diverso: il campo era una destinazione definitiva e nessuno poteva abbandonarlo. Pur non potendo utilizzare questa definizione integralmente, sembra utile sottolineare l'interesse di alcuni suoi aspetti, come la presenza di una struttura definita e chiare regole di funzionamento, vigenti all'interno

378 Carati F. (2006) Sulla città contemporanea. Letture e riflessioni. Milano, Franco Angeli pag. 29

379 Carati F. (2006) op. cit. , pag. 29

380 Carati F. (2006) op. cit. , pag. 29

del campo e “eccezionali” rispetto al resto del territorio. Oltre a tutto questo, il campo è, nelle definizioni fin qui presentate, uno spazio, un ambito, un frammento, ma non viene mai definito un luogo. In esso si accoglie l’eccezione, il diverso ma non una funzione specifica ed è un luogo di morte o della degenerazione, non un contenitore di funzioni e per questo non è mai stato considerato un habitat. Per descrivere alcuni di questi spazi è stato anche coniato un termine la distopia (contrario di utopia) che è passato poi a definire un genere letterario. Si trattava di una critica culturale alla città le cui opere mettono in luce l’incubo del crollo del postfordismo e della globalizzazione, sia da un punto di vista territoriale ed ambientale, sia come sistema di vita e di organizzazione economico-sociale. A questo proposito si può ricordare che (Muzzioli, 2007) in realtà il prefisso dis- indica non solo negazione ma anche alterazione e degenerazione: una distopia è il rovesciamento della società perfetta, un luogo del tutto indesiderabile prodotto dai fallimenti del “progresso” (Lippolis, 2009). Ancora le parole di L. Lippolis chiariscono il concetto:

“la descrizione di un mondo distopico è legata a un’architettura urbana riconoscibile come contemporanea ... con il passare del tempo la metropoli distopica ha gradualmente invaso il territorio prima occupato dai luoghi gratificanti e innovativi immaginati dall’utopia positiva”³⁸¹.

IL NON LUOGO DI M. AUGÉ

Il concetto di non luogo non è patrimonio esclusivo dell’antropologia, né tantomeno dell’urbanistica ma, nasce grazie all’opera di un sociologo, il francese M. Augé. Nelle sue opere³⁸² egli studiò i tratti della società occidentale degli anni ‘80 e ‘90 dei quali mette in luce soprattutto alcuni aspetti critici della vita nel territorio metropolizzato, e ne ha studiato alcuni aspetti. In particolare, quegli spazi, anonimi e stereotipati che egli ha chiamato “non luoghi”. Secondo la definizione offerta dall’autore:

“Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale e storico, uno spazio che non può definirsi né identitario né storico definirà un non luogo. L’ipotesi che qui si sostiene è che la surmodernità è produttrice di non luoghi antropologici e che, contrariamente alla modernità baudeleriana, non integra in sé i luoghi antichi”³⁸³.

381 Lippolis L. (2009) Viaggio al termine della città: la metropoli e le arti nell’autunno postmoderno. 1972-2001. Milano, Elèuthera pag. 20-21

382 Un’analisi estesa del dibattito sorto attorno al concetto di non luogo in questa sede sarebbe impossibile, per cui in questa fase si è scelto di approfondire solo l’interpretazione espressa da M. Augé con i suoi testi dedicati al tema (1992, 1994 e, più recentemente 2007a e 2007b) e sulla sua concezione di surmodernità (1986, 1997). Insieme a questi testi e agli altri citati nei prossimi paragrafi, si consiglia la lettura di alcuni contributi critici sui non luoghi e sull’opera di M. Augé in generale, fra di essi quelli di I. Buchanan (1999) e I. Buchanan e G. Lambert (2005), T. Cresswell (2004), M. Ilardi (2007) e T. Gregory (2011). Questa selezione non pretende di fornire un compendio esaustivo del tema ma, al contrario, serve a tracciare il percorso seguito dall’autore nell’approccio all’opera di Augé ed agli autori che hanno studiato i non luoghi.

383 Augé M. (1993) Non luoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità. Milano, Elèuthera pag. 73

In questo senso si contraddice l'affermazione di H. Lefebvre (1979) che, nel libro "La rivoluzione urbana" affermava che insieme al luogo, poteva esistere il contrario il "non luogo", cioè che non ha luogo e che, però, lo cerca. In realtà si tratta di ambiti spaziali che sono stati creati senza questa volontà ma, al contrario, per offrire in ogni luogo un posto simile a se stesso, senza legami col contesto. Sulla differenza dei non luoghi della surmodernità con quelli antichi ha insistito anche L. Lippolis (2009) quando ha affermato che essi sono la negazione di quella "dimensione umana" che segnava le relazioni sociali tipiche della città storica. Per l'autore i non luoghi "tracciano i non confini della metropoli diffusa e la loro somma dà l'essenza dello spazio contemporaneo, per cui si può dire che essi rappresentano l'epoca"³⁸⁴.

In realtà si tratta di una semplificazione che ha goduto di una fortuna critica forse esagerata. Dalle riflessioni di M. Heidegger presentate in questo lavoro si è posto in evidenza che uno spazio abitato, per quanto povero, non può essere un "non luogo. L'azione umana, anche la più semplice o ripetitiva, crea il luogo, e per questo nella tesi si tende a rifiutare quest'idea, con la convinzione che essa debba essere superata. Per L. Lippolis (2009) i non luoghi sono il frutto del periodo storico della globalizzazione economica e della conseguente trasformazione della società (quella che M. Augé ha definito surmodernità), che ha progressivamente imposto alle coscienze individuali esperienze e prove del tutto nuove di solitudine, probabilmente anche perché si tratta di spazi segregati, dove continuamente si verificano episodi di esclusione sociale. Come ha affermato P. Perulli:

"Lo spazio sociale è qui definito dalla mutua esclusione, da parte di ciascun agente sociale nei confronti di altri. Quindi come luogo, spazio fisico in cui si situano e si posizionano gli agenti dotati di diverso capitale economico, sociale e simbolico, in grado di escludere gli altri. In grado di occupare posizioni esclusive, di imporre un principio di visione e di divisione legittime, che sono socio-spaziali e mentali perché conformano le attitudini degli agenti. Qui non c'è non luogo che tenga, né città generica e omologante: qui ci sono processi estremamente potenti di distinzione"³⁸⁵.

Ma si tratta anche dei luoghi dove si svolgono gli avvenimenti: siano essi le installazioni necessarie alla circolazione accelerata delle persone e dei beni nel pianeta o siano perfino i mezzi di trasporto essi stessi, sono insieme il contenitore e il contenuto delle informazioni che vengono riproposte dai notiziari, che rimbalzano sui social network, ecc.: in questo caso si tratta di spazi vivi, non semplici supporti, dotati di piena materialità e capaci di influenzare, in modo diverso rispetto ai luoghi tradizionali, la vita e la quotidianità delle persone che li abitano.

384 Lippolis L. (2009) *Viaggio al termine della città*. Milano, Elèuthera pag. 59

385 Perulli P. (2009) *Visioni di città: le forme del mondo spaziale*. Torino, Einaudi pag. 98



Fig. 4.12:

Cadaveri di migranti sulla spiaggia "la Playa" di Catania (I)

"Disneyland: Che sia a Tokyo o in Florida, la caratteristica principale che balza agli occhi una volta entrati nel parco è la natura segregata di questo spazio. A Disneyland viene impedita la vista oltre il confine con diversi tipi di ostacoli e tutto il complesso è pensato come un mondo a sé stante. La gente che si diverte con le attrazioni non è cosciente di stare nei dintorni di Urayasu, quartiere di Tokyo. Possono anche essersi dimenticati completamente di essere a Tokyo. L'integrità della verosimiglianza messa in scena viene garantita riducendo al minimo la possibilità che la vera realtà invada il campo visuale di chi si trova nel parco. Il fatto che le Disneyland di Tokyo, Parigi e in Florida siano realizzate allo stesso modo è da imputarsi a queste condizioni sine-qua-non di omogeneità e autoclasura" (Ito & Associates Arch., 2006; 53).

Fonte: Fotografia di A. F. (2013), Pubblicata nell'articolo Distefano L. (2013) Tragedia in mare, sbarco di migranti alla Playa in Live Sicilia Catania, disponibile al sito <http://catania.livesicilia.it>

Si tratta però di un habitat sempre uguale a sé stesso, nel quale anche gli abitanti sono omologati: infatti sembra essere impossibile abitarlo davvero se non si possiede l'habitus adeguato (Perulli, 2009). Questo habitus è quello dei viaggiatori, dei consumatori, degli abitanti del territorio urbano-rurale educati ai modi e alle maniere urbane. Si tratta di un mondo in cui sembrano dominare il tempo libero, l'ozio e la socialità debole, nel quale J. Ballard (2008) ricorda che apparentemente mancano le strutture sociali, i cicli temporali: in esso mancano passato e futuro, con un presente ridotto al minimo. Questi fenomeni hanno portato progressivamente all'apparizione nel territorio di spazi adatti ad accogliere questo nuovo modo di vivere. In realtà M. Augé ha sempre precisato che lo studio dei non luoghi era orientato allo studio di due realtà duplici e complementarie, seppur distinte: da un lato quello degli spazi, degli ambiti fisici costruiti per assolvere a specifiche funzioni; dall'altro il tema del rapporto che legava gli abitanti a questi spazi.

CARATTERI DEI NON LUOGHI?

La capacità di creare identità e relazioni, i rapporti con le preesistenze e l'intorno sono tratti distintivi dei luoghi. Ma questi stessi luoghi divengono centrali nella vita delle persone in funzione delle pratiche d'uso che permettono e suggeriscono. È significativo che, per M. Augé, sia l'antropologo ad assumere il compito di scoprire i significati dei nuovi luoghi, non l'architetto o l'urbanista, perché i non luoghi nascono dalle nuove domande e dai nuovi bisogni dell'uomo che vive in una società ormai diversa da quella moderna, ed ha nuove aspirazioni ed esigenze, cui i tecnici devono rispondere. I non luoghi sono contenitori muti, spazi creati da una società che muoveva i primi passi nel cammino della globalizzazione. Questo passaggio comprendeva la dotazione di nuove infrastrutture, nuovi spazi commerciali e nuovi luoghi del

divertimento. Questi spazi erano assolutamente diversi da quelli della tradizione, che gli abitanti della città moderna già conoscevano e avevano imparato ad abitare. Si tratta di spazi costruiti per un fine specifico (solitamente dedicati al trasporto, al transito, al commercio e al tempo libero) che si differenziano dai luoghi perchè mancano delle tre caratteristiche fondamentali dei luoghi tradizionali: l'identità, la storia e la capacità di favorire le relazioni umane. Nella sua analisi l'autore ha compreso gli spazi ergonomici, efficienti, con un altissimo livello di tecnologia, in cui si concretizzavano le visioni degli architetti moderni intorno alla "macchina per l'abitare". Si tratta di quelle attrezzature che caratterizzano la città post-moderna e contemporanea, come le stazioni, gli aeroporti, i supermercati. Essi sono, come ha detto A. Bagnasco (2003), ambiti anonimi di interazione funzionale: spazi che non creano identità -né da soli né in funzione di un sistema territoriale- e che non si integrano col contesto. L'autore italiano ha inoltre ricordato che i "non luoghi" sono spazi importanti nel processo di metropolizzazione attuale, tutt'altro che residuali poichè da un lato sono un prodotto delle condizioni di esistenza specifiche e dall'altro determinano effetti che si riflettono nell'organizzazione sociale contemporanea. Un'immagine che descrive bene questa organizzazione è quella proposta dallo stesso M. Augé (2004) per cui nei non luoghi il vuoto e il pieno si mescolano, senza soluzione di continuità, tanto che a volte sono gli stessi, ma in orari diversi. Si pensi, come fa l'autore, agli aeroporti di notte o al mattino, agli stadi quando non vi sono partite in corso, ai parcheggi sotterranei quando l'affluenza è minore. In tutti questi casi il non luogo viene percepito, secondo i momenti, come un eccesso di passeggeri o come un vuoto di abitanti. Si tratta di un modo di vedere la città per "compartimenti stagni" che mal si adatta alla realtà complessa e interrelazionata della società contemporanea in cui, più sottilmente, il pieno e il vuoto si fiancheggiano e si sostituiscono. M. Augé afferma:

"Accelerazione, sovrabbondanza di avvenimenti sotto forma di informazioni disponibili, da un lato; sovrabbondanza, eccesso di spazi sotto forma di immagini riconoscibili e di distanze fisiche accorciate, dall'altro: queste due tendenze moltiplicano i non luoghi, installazioni necessarie alla circolazione accelerata delle persone e delle merci (aeroporti, vie di transito ad alta velocità, spazi scambiatori, centri commerciali e di passaggio...) L'architettura della globalizzazione assume qui la forma di passaggio, dello spazio per viaggiatori... ³⁸⁶.

Si tratta di una serie di "interni" messi in relazione fra loro, senza che si possano relazionare con il territorio circostante, allo stesso tempo chi vive fuori da questi luoghi non si può riconoscere in loro poichè sempre uguali, capaci di confondere e creare straniamento. Solo se si osservano i retroscena -gli sfondi- dove i non luoghi sono inseriti è possibile ormai cogliere qualche elemento che ne connota la realtà

386 Augé M. (2007) L'architecture comme illusion et comme allusion, in Dialoghi internazionali. Milano, Camera di commercio, pag. 133

Fig. 4.13:

Solitudine all'interno di uno spazio del consumo

Pur immersi in uno spazio che tenta di mimare la città, le sue forme ed il suo scenario, questi ambienti a volte faticano a imporsi come spazio capace di accogliere la vita urbana. Chi ha progettato il Factory Outlet Center Franciacorta (I), pur mostrando un tentativo di imitare la realtà materiale del borgo antico e di mitigare le condizioni climatiche (attraverso la copertura di vetro, che permette l'ingresso della luce naturale ma non della pioggia), sembra non essere riuscito a renderlo uno spazio urbano vissuto ma solo un altro spazio del consumo, monofunzionale ed anonimo.

Fonte: Fotografia di M. Paris (2007)



locale e cogliere le discontinuità che danno senso al sistema. Ma, come ha affermato P. Perulli:

il passante che attraversa da estraneo questi territori non ha accesso a spazi pubblici, che sono in queste regioni drasticamente ridotti. Non c'è quasi piazza. Spesso la strada (o l'autostrada e la ferrovia) sono l'unico spazio pubblico. E non c'è alcuna compenetrazione tra spazio pubblico e privato, tra strada e casa: nulla che assomigli a quella vita privata porosa, frammentaria e discontinua che W. Benjamin annotava nella grande città del Mezzogiorno, o al mescolarsi di città e villaggio nella Mosca Bolscevica³⁸⁷.

...EPPURE, LUOGHI

L'altro tema di interesse è quello della relazione che si forma fra i non luoghi e i loro abitanti. Si tratta di un aspetto critico poichè, come ha fatto P. Perulli (2009) si può affermare che, attraverso il termine non luogo si designano due realtà complementari e distinte: alcuni ambiti designati ad accogliere destinazioni d'uso concrete (trasporto, transito, commercio, divertimento), passano a imporre comportamenti e pratiche d'uso dello spazio agli utenti di queste funzioni che, transitandovi attraverso, ne divengono gli abitanti. Si tratta di un termine che cerca di tenere insieme l'idea dello spazio di consumo —e dello spazio da consumare— con le relazioni contrattuali solitarie che gli individui creano con tali spazi (Perulli, 2009). In questo senso si conferma l'affermazione di M. Augé (1993) per cui il non luogo è il contrario dell'utopia poichè esso esiste (è quindi una realtà fisica) e non accoglie alcuna società organica (non ha abitanti stabili ma solo temporanei). E' importante il

387 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 98

contributo di L. Lippolis (2009), per cui il non luogo è tanto lo spazio anonimo creato dal transito, dal commercio e dal consumo del tempo libero, quanto il rapporto che l'individuo intrattiene con quello spazio a livello fisico e mentale. Si tratta in sintesi di un habitat che "crea l'identità condivisa di chi lo vive e le dà i caratteri dell'omologazione e dell'anonimia"³⁸⁸. Così si mette in relazione questa nuova generazione di spazi con la società reale che li abita: va sottolineato come essa sia profondamente diversa da quella analizzata da M. Augé, poichè egli propose le sue definizioni all'inizio del suo processo di trasformazione sociale, economica e territoriale, mentre oggi questi cambiamenti sono ormai a uno stadio maturo. Anche da un punto di vista architettonico i non luoghi originano un sentimento di *deja-vu*, nei loro abitanti temporanei, che contrastano la sensazione di estraneità e anonimato che di solito producono con un contemporaneo senso di familiarità. In questo mondo si trovano immagini che rimandano a individui che hanno perduto il loro luogo senza averne trovato un altro: da un lato essi non appartengono alla realtà specifica del territorio metropolizzato dove i non luoghi sono inseriti ma, al contempo, mostrano con essi un senso di pertinenza ed appartenenza legato al loro continuo riproporsi, sempre uguali a sé stessi. La familiarità quindi serve a generare quella confidenza con lo spazio che favorisce le pratiche di consumo di beni, esperienze e dello spazio stesso. Per questo M. Augé ha affermato che:

"Se in larga parte e quantomeno ufficialmente i due rapporti si sovrappongono (gli individui viaggiano, comprano, si riposano), essi però non si confondono poichè i non luoghi mediatizzano tutto un insieme di rapporti con sé e con gli altri che derivano dai loro fini solo indirettamente: se i luoghi antropici creano un sociale organico, i non luoghi creano una contrattualità solitaria"³⁸⁹.

Ciò che si vuole sostenere in questa fase della tesi è che l'idea di non luogo di M. Augé è un'aberrazione e l'affermazione precedente lo dimostra. La sua analisi si basa su un'idealizzazione del campo sociale e del sistema dei valori che ricordano la nostalgia premoderna del primo H. Lefebvre. Non si può negare la realtà di un luogo solo poichè è espressione di valori poco condivisi dall'osservatore, né legare un'analisi scientifica a giudizi morali che esulano dal campo della ricerca. La contrattualità solitaria dei luoghi di transito è di per sé un valore, così come quello incarnato dalla città come spazio di libertà e anonimato in cui si muovevano i *flaneur*, o la pluralità senza volto che dava luogo al *social drama* di L. Mumford. La ragione è che in essi si manifesta un modo nuovo di vivere lo spazio che appartiene alla surmodernità, ma che l'autore sembra considerare inferiore a strutture sociali e culturali più tradizionali (la famiglia, la comunità, il legame con un intorno specifico) quando in realtà in essi si manifestano questi stessi

388 Lippolis L. (2009) Viaggio al termine della città. Milano, Elèuthera pag. 59

389 Augé M. (1993) Non luoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità. Milano, Elèuthera pag. 33

valori, declinati in modo diverso: i gruppi sociali di “simili” sostituiscono la famiglia e la tribú, le community si sostituiscono alle comunità, mentre i luoghi del consumo, della socialità debole, dello svago sono tanto omologati –ed omologanti- come quelli della città diffusa, verso i quali non si sente più nessun senso di appartenenza. Inoltre il francese mette in luce che il progetto dei non luoghi è di carattere tecnico, funzionalista, legato all'efficienza e risponde a parametri puramente ingegneristici. Non sono edifici da abitare, anche se divengono lo spazio di vita, della quotidianità di utenti che li utilizzano sempre più spesso, sono spazi diversi, separati attraverso i quali si esce dalle relazioni locali e si accede alla rete globale, che ne è il vero contesto. In questo senso essi sono dei “campi”. Non si può che concordare con L. Lippolis “la spettacolarizzazione del mondo che si riflette nell'urbanistica dei non luoghi è basata sull'esaltazione del pieno e dell'eterno presente (un presente “sostituibile” all'infinito); come non c'è né tempo né spazio per un progetto (il futuro) che non sia l'organizzazione del ciclo economico, così non c'è per il ricordo (il passato) che non sia quello museale del turismo”³⁹⁰. In realtà sarebbe interessante capire cosa differenzia i non luoghi dagli edifici dotazionali che nella città moderna sono sempre esistiti: le scuole, le caserme, gli ospedali non sono spazi “abitati” ma più degli altri hanno saputo racchiudere vita e avvenimenti della città contemporanea. Si tratta sia in un caso che nell'altro di “dotazioni” della città viste in un senso ampio, che permette di analizzare una situazione in cui ai luoghi consolidati se ne aggiungono di nuovi, diversi, ma che hanno acquisito un peso crescente nel territorio e nella vita dei suoi abitanti. Nei non luoghi le componenti tecniche e fisiche dello spazio prendono il sopravvento sulla componente simbolica, pure presente. La loro identità è demandata ai simboli e alle forme che si ripetono in maniera identica nei nodi della rete globale. Quest'iconografia rende i luoghi familiari agli utenti, che solo grazie ad essa possono orientarsi in luoghi sconosciuti e stabilire con essi rapporti di familiarità, pur non avendone un'esperienza diretta. In una pubblicazione più recente M. Augé (2007a) è tornato sul tema e ha descritto i non luoghi come lo spazio comune capace di far capire ai loro utenti che né il tempo né la bellezza sono assenti dalla loro storia. Questo tipo di affermazione mette ancora una volta in luce la debolezza intrinseca di questo concetto che, ormai datato, passa dai giudizi di valore a giudizi puramente estetici. Come se non bastasse, sempre secondo l'autore, i non luoghi necessitano di una sorta di collaborazione da parte degli utenti, che devono accettare tacitamente una serie di compromessi per rendere realtà lo spazio scenografico e fittizio in cui si trovano immersi. Ancora una volta M. Augé si pone come censore della volontà di chi, per ragioni assolutamente personali decide, sceglie o è costretto a vivere questi luoghi e, di conseguenza, a renderli tali, così come succede con tutti gli altri.

390 Lippolis L. (2009) Viaggio al termine della città: la metropoli e le arti nell'autunno postmoderno. 1972-2001. Milano, Elèuthera pag. 74



Fig. 4.14 e 4.15:

Immagini pubblicitarie del Center Parcs di Moselle Lorraine (F)

M. Augé ha descritto una sua visita al Center Parcs di Moselle Lorraine (F), apprezzando il piacere reale, incontestabile che provavano sotto i miei occhi stupiti centinaia di villeggianti felici dipendeva dalla consapevolezza che avevano di giocare.

Giocavano quando facevano finta di prendere per un vero lago il piccolo specchio d'acqua fangosa sul quale si trascinava qualche pedalò; e così pure quando si spostavano con tutta la famiglia e in bicicletta per i viali alberati del parco fermandosi ad ogni incrocio per consultare la mappa come se non bastasse loro alzare gli occhi per scorgere la sommità della cupola trasparente, centro e segnale immutabile del fazzoletto di terra in cui si svolgeva abitualmente il loro percorso" (Augé, 2004; 89)

Fonte: disponibili al sito www.centerparcs.com (2013)

DEBOLEZZA DELL'IDEA DEI NON LUOGHI: M. AUGÉ NEGA SE STESSO

I contributi presentati in questo paragrafo, pur nella loro ricchezza e complessità, non soddisfano appieno l'esigenza di definire in modo efficace i nuovi ambiti della centralità che si è cercato di studiare in questo lavoro: i critici mettono in luce che le enclaves, i campi e i non luoghi sono spazi anonimi (Lippolis, 2009), sterili e senza nessun significato, tanto che la loro stessa natura nega la possibilità di qualsiasi tipo di rapporto fra questi spazi ed i loro abitanti. In realtà, come hanno affermato N. Portas & al. (2011) dal punto di vista sociologico il processo dell'individualizzazione della società contemporanea non ha distrutto completamente i legami sociali ma, al contrario, li ha generalizzati e massificati grazie ai nuovi modi di comunicare in tempo reale i propri messaggi, potenzialmente in modo globale. Allo stesso modo alcuni luoghi si sono massificati, e sono parte di un paesaggio condiviso formato da immagini e contenitori condivisi, familiari e riconoscibili, per quanto lontani dalla tradizione e dai luoghi consolidati. Se i vincoli profondi che legavano gli individui fra loro si sono indeboliti e sono stati sostituiti da nuove relazioni di tipo più sottile ed elastico fino a formare una specie di "società Facebook" (Portas & al., 2011) così i luoghi unici ed irripetibili che facevano da sfondo a questi legami sono cambiati, omologandosi e disperdendosi nel territorio, ma non hanno perso il loro ruolo di contenitore di relazioni ed incontri possibili. Bisogna compiere lo sforzo di non perdere nella disciplina la componente immaginativa e la tensione positiva alla quale ha invitato R. Pavia (1996) per cui

superare la negazione (i non luoghi) per riconoscere nel territorio contemporaneo un sistema nel quale è possibile riconoscere luoghi, memorie, dinamiche e tensioni. Così al paesaggio costituito da ambiti definiti dalla negazione del carattere dei luoghi, si contrappone una nuova realtà in cui le persone vivono questi spazi come realtà di vita, in cui si svolge il loro urban drama (Mumford, 1937). In realtà, a distanza di più di dieci anni dalla prima formulazione, anche M. Augé sembra iniziare a considerare diversamente questi spazi, che per alcune ore del giorno sembrano poter divenire un habitat per l'uomo contemporaneo. La sua visione risente ancora fortemente dell'influenza del concetto di *terrain vague*, poiché quando non vengono occupate queste aree sono "prive di una destinazione precisa" e spazi che non sembrano appartenere alla città. In un recente articolo pubblicato in Italia M. Augé riflette ancora sul significato del fortunato termine da lui coniato, mettendone in luce alcuni limiti:

"Alcuni anni fa, ho utilizzato il termine 'non luoghi' per designare quegli spazi della circolazione, del consumo e della comunicazione che si stanno diffondendo e moltiplicando su tutta la superficie del pianeta. Ai miei occhi, questi non luoghi erano spazi della provvisorietà e del passaggio, spazi attraverso cui non si potevano decifrare né relazioni sociali, né storie condivise, né segni di appartenenza condivisi. In altre parole, erano tutto il contrario dei tradizionali villaggi africani che avevo studiato in precedenza e nei quali le regole di residenza, la divisione in metà o in quartieri, gli altari religiosi delimitavano lo spazio e permettevano di cogliere nelle loro linee essenziali le relazioni tra gli abitanti"³⁹¹.

Così l'antropologo ci racconta di aver applicato a città abitate da milioni di abitanti ciò che ha osservato nei villaggi. Forse nasce da qui l'aberrazione, o dal fatto che la società si è ulteriormente trasformata dalla prima formulazione dell'idea del "non luogo", quasi vent'anni prima.

"Questa definizione di non luoghi ha però un limite. È evidente che una qualche forma di legame sociale può emergere ovunque: i giovani che si incontrano regolarmente in un ipermercato, per esempio, possono fare di esso un punto di incontro e inventarsi così un luogo. Non esistono luoghi o non luoghi in senso assoluto. Il luogo degli uni può essere il non luogo degli altri e viceversa. Gli spazi virtuali di comunicazione, poi, permettendo agli individui di scambiarsi messaggi, di mettersi in contatto tra loro, non possono facilmente essere definiti non luoghi. Si tratta, in questo caso, di interrogarsi sulla natura della relazione che si stabilisce tramite determinate tecnologie della comunicazione per chiedersi anche come sia possibile che in questo mondo, che egli definisce *relazionale*, gli individui si sentano così soli"³⁹².

391 Augé M. (2010) I nuovi confini dei non luoghi in Corriere della Sera del 12 giugno 2010

392 Augé M. (2010) op. cit.

Egli così ha riconosciuto i limiti della sua definizione ma pone l'accento sul significato relazionale e sociale del termine. Ancora non si capisce il valore spaziale dei non luoghi – o almeno non in pieno – ma ciò basta a dimostrare che i nuovi ambiti di centralità del territorio contemporaneo non sono non luoghi, e che all'interno della disciplina è più utile pensare a capirli e a narrarli che discutere ulteriormente di questa idea.

4.B.2. Recupero dell'idea di luogo: dal gran oggetto alla città-rete

Insieme ai contributi di quegli autori che hanno negato il possibile sviluppo di nuovi luoghi nel territorio contemporaneo ve ne sono altri, nei quali si è presa in considerazione quest'opzione, fino a riconsiderare integralmente l'idea di luogo. In realtà, come ha spiegato J.L. de las Rivas (1992), si tratta di un progressivo recupero iniziato con la crisi dell'ideologia del progresso iniziato già negli anni '50. A quest'ultima era legata la crisi della città funzionalista –vista spesso come strumento della speculazione- e della sua rigida struttura centro/periferia. L'emergere di una serie di elementi slegati da questa realtà (spazi vuoti, rotture della continuità, spazi pubblici assenti, conflitti con le preesistenze, ecc.) ha messo in crisi il paradigma funzionalista e l'idea stessa che la realtà potesse essere ridotta ad uno schema di funzionamento univoco. Al contrario la crisi del funzionalismo si è sviluppata, come ha spiegato B. Latour (1995), intorno alla necessità di adattare un pensiero unico ad una pluralità sempre più grande e complessa, arricchita dall'insieme di relazioni originate dalla diversità. P. Geddes con la sua visione sociologica del problema urbano è stato forse il primo ad affermare che il disegno urbano deve considerare le condizioni locali e regionali e dare attenzione alla storia per cercare di capire la complessità dello spazio e, di conseguenza, cercare di integrarla nel progetto. Si tratta di capire il senso di una realtà che si forma per frammenti e discontinuità, prodotti da costanti processi di giustapposizione e sovrapposizione. In questo modo si è fissato nella disciplina un rinnovato interesse per il luogo, visto come riferimento fondamentale e primario del progetto. Non è possibile ripercorrere in questa sede il processo di recupero in modo integrale, soprattutto perchè vi è la necessità di affrontare i vari contributi che lo hanno accompagnato attraverso una lettura specifica e permeata di sensibile attenzione, un compito troppo impegnativo per il poco spazio che è possibile dedicare al tema in questo lavoro. D'altro canto sembra interessante recuperare in questo complesso insieme di voci, quelle che ruotano intorno ad alcune simili agli ambiti di nuova centralità che si stanno studiando in questa ricerca e provare ad osservarli più da vicino. Interessa soprattutto mettere in luce, in questa fase, la distanza dalle posizioni che negavano che questi ambiti potessero essere dei luoghi in senso antropologico. Allo stesso tempo si può usare questo espediente per riuscire ad evidenziare alcuni caratteri riconosciuti dagli autori che hanno contribuito al dibattito su

questi luoghi e vedere come ritornano ancora oggi, come tratti specifici dei luoghi di centralità dell'urbano.

DALL'UTOPIA ALL'ETEROTOPIA

Il processo di riconoscimento e accettazione della diversità e della complessità nell'analisi urbana passa dal progressivo ritorno all'idea del *topos* e della sua ricchezza. In questo senso dagli anni '50 con i già citati contributi di E.N. Rogers (1958) sulla preesistenza ambientale, K. Lynch (1960) con la sua "immagine della città", E. Cullen (1961) ed i "Townscapes" ed A. Rossi (1966) con i locus e i "fatti urbani", si è superata l'idea di isotopia e si sono cercate nuove declinazioni del concetto. H. Lefebvre ha affermato che si chiama isotopia un luogo (*topos*) e ciò che lo circonda (il suo intorno, il suo spazio prossimo) e che con esso costituisce un'unità. Inoltre appartengono all'isotopia tutti quei luoghi che sono ad esso analoghi (Lefebvre, 1979; 45). Quella dell'isotopia è un'idea per cui si tende ad omologare i luoghi e a pensare che essi si ripresentino sempre uguali a se stessi, come spazi standardizzati, ripetibili, sostituibili. Tutto ciò è molto lontano dalla sensibilità dimostrata da altri autori che si avvicinano al luogo come spazio unico, inimitabile, legato al *hic et nunc*.

Probabilmente in questo percorso di ritorno al luogo, un ruolo importante lo ha recitato la suggestione dell'utopia (Moro, 1516), il luogo ideale e allo stesso tempo irreali, che secondo B. Secchi (2000) ha avuto una lunga storia nel campo dell'urbanistica. Secondo H. Lefebvre l'origine dell'utopia è ancor più lontana, "nel luogo dove lo sguardo, lasciato l'orizzonte e persosi nelle nubi, non arriva"³⁹³. Si tratta di una "verità prematura" per A. Lamartine, "testimonianza dello stato intimo di una società" per L. Febvre, "una delle possibili forme di manifestazione delle inquietudini, delle speranze e delle ricerche di un'epoca e di un ambiente sociale" per B. Bacsko. In realtà si tratta della materializzazione spaziale del luogo in cui vive una possibile società giusta (Secchi, 2000). In questo si può concordare con D. Harvey (2000) che ha affermato che l'aspetto trasversale che lega tutte le forme classiche di utopismo è quello di proporre un ordine spaziale dove assicurare la stabilità sociale. Va messo in luce che per quest'autore la stabilità della società si poteva ottenere negando la possibilità di cambiare (eliminando la storia) e mettendo tutti i processi dentro un ambito spaziale fisso. Un altro autore che ha posto l'accento sul ruolo ambivalente di critica e proposta delle utopie urbane è J. M. Montaner (2008). Il contenuto utopico di queste critiche alla realtà esistente sta nel loro porsi come alternativa alla società e ai suoi luoghi, partendo da altre basi. Egli afferma

"L'unica maniera possibile di adattarsi e sopravvivere è creare sistemi e luoghi. Per questo la radice utopica, che cerca di creare luoghi altri in nuovi territori, siano essi i bordi delle grandi città o il deserto, costruendo

393 Lefebvre H. (1976) Il diritto alla città. Padova, Marsilio pag 145

megastrutture o scavando città sotterranee. La critica radicale degli artisti che rifiutano il mondo così com'è ha le sue radici nel malcontento che provavano già gli artisti e gli intellettuali del romanticismo tedesco e segue i meccanismi dell'arte d'azione dadaista e surrealista. Una posizione antisistema dominante che si mantiene viva ancor oggi³⁹⁴.

Questi due caratteri dell'utopia –la critica e la proposta alternativa– hanno marcato fortemente la cultura urbanistica occidentale dai classici fino all'attualità tanto che H. Lefebvre ha affermato che:

“Attualmente, chi non può considerarsi utopico? Solo chi fa un lavoro pratico conto terzi, senza sottoporre a nessun tipo di revisione critica le norme e le condizioni stipulate nel contratto. Solo questi personaggi poco interessanti rifuggono l'utopia. Oggi tutti sono utopisti, anche i prospettivisti, i pianificatori che hanno progettato la Parigi del 2000, gli ingegneri che hanno costruito Brasilia, e via dicendo.”³⁹⁵.

La diffusione dell'utopia non può essere però considerata un'omologazione generale, infatti poco dopo il passo citato H. Lefebvre ha insistito sul fatto esistono vari tipi di utopismo e di utopia. Per esempio egli ha posto l'esempio dei monumenti: oltre la loro realtà formale e la loro composizione materica, per l'autore, essi sono sempre un'utopia poiché grazie alle loro dimensioni fuori scala rispetto al contesto in cui si inseriscono, affermano il dovere, il potere, il sapere, l'allegria e la speranza (Lefebvre, 1979). Allo stesso tempo altri autori credono che la presenza di un'utopia “univoca” sembra accordarsi sempre meno con la natura plurivalente delle società urbane moderne. Per questo le utopie sono molto più facilmente percepite come un mezzo per forzare particolari abitudini culturali nei confronti di gruppi che ne stanno sviluppando di proprie (Amin & Thrift, 2005). Più che redigere una rassegna generale sull'utopia sembra importante riaffermare che non si tratta semplicemente di un fenomeno legato solo all'immaginario e a proposte radicali di trasformazione del mondo, ma un vera e propria riflessione sul reale e sul possibile, all'interno della quale si trascende ciò che è istituzionalizzato. Per questo H. Lefebvre (1979) ha affermato che l'utopico non ha nulla a che vedere con l'immaginario astratto. Al contrario si tratta di un qualcosa di reale che si materializza in una realtà –quella urbana-. Nella concezione del francese, a dire la verità un po' idealistica, la vera utopia non sta nella descrizione di un luogo fittizio o di una realtà immaginaria, ma nella reazione ai paradossi del potere, che impongono le decisioni mutuandole “dall'alto” (il divino, ecc.) e contraddicono la forza e il valore del quotidiano. In questa lettura quindi l'utopia non è realmente un luogo immaginario, ma il recupero dell'importanza della vita e dell'esperienza umana nello spazio e nei processi della sua costruzione. Da questo punto di vista non si può che concordare con L. Castello (2010) che ha affermato che le utopie sono

394 Montaner J.M. (2008) *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcellona, GC pag. 132 – trad. M. Paris

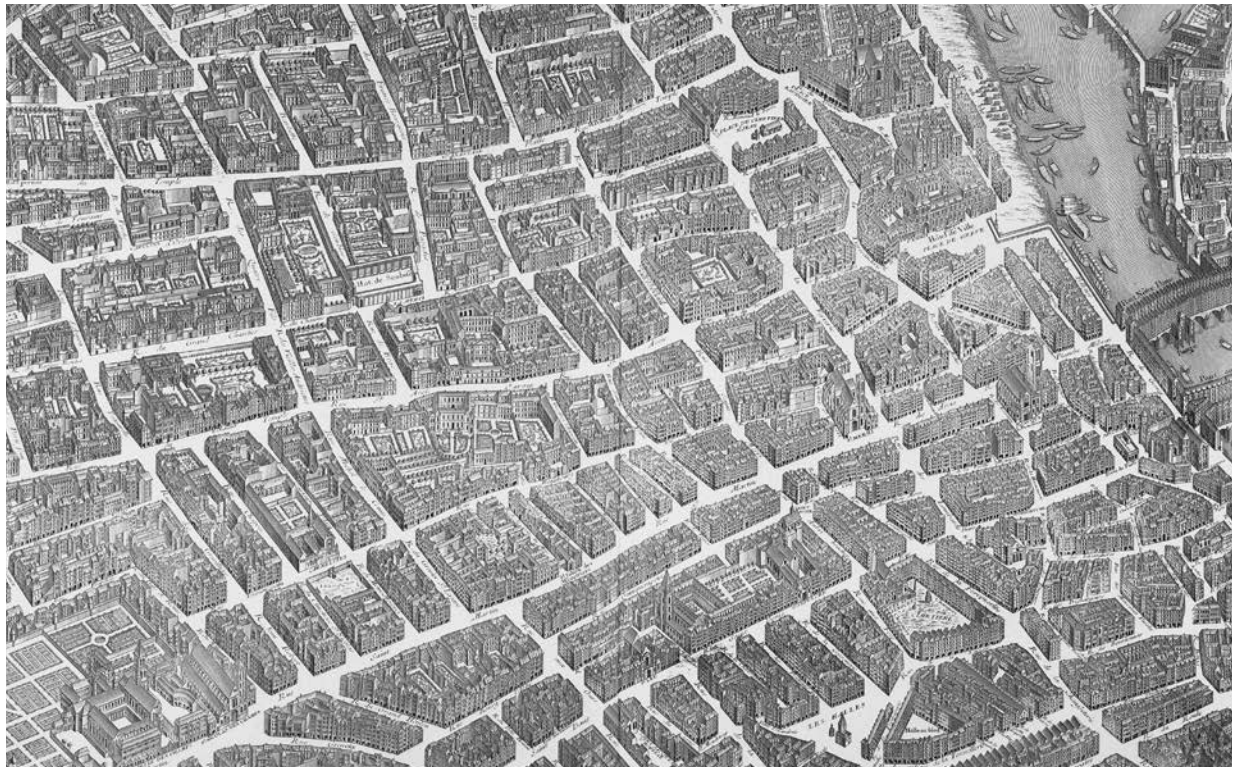
395 Lefebvre H. (1976) *Il diritto alla città*. Padova, Marsilio pag 129

Fig. 4.16:

Mapa di Parigi di M.E. Turgot (1739)

Il ruolo dell'utopia non è semplicemente quello di rappresentare la società ideale o una città di fantasia. Nella mappa storica di Parigi (Plan Turgots, 1739) si rappresenta con una mirabile precisione nei dettagli la città nel suo complesso. In questa mappa l'utopia non è né leggibile né visibile, eppure è sotto gli occhi di tutti. In realtà si tratta dell'approccio metodologico che ha guidato la rappresentazione, la creazione stessa dell'immagine: un punto d'osservazione univoco per tutta la città, il vederlo come un insieme, un organismo. L'utopia in questo caso è il luogo della coscienza (la coscienza della totalità) e non un luogo fisico rappresentato (Lefebvre, 1979).

Fonte: Archivio fotografico della città di Parigi



sistemi che hanno relazioni dirette o inverse con lo spazio reale e la società che le ha create.

La rappresentazione di una società perfetta quindi passa attraverso la rappresentazione di uno spazio in cui questa società possa trovarsi “perfettamente” contenuta, il suo supporto ideale. Ma come rappresentazione di uno spazio, non sono quindi immaginarie, ma descrizioni concrete. La loro irrealtà sta nella capacità di riunire, tenere insieme spazio e società e, allo stesso tempo, componenti diverse della società stessa. L. Lippolis si sbaglia quando afferma che il postmoderno ha sbrigativamente liquidato l'utopia come estinzione di un progetto di trasformazione radicale del mondo. In realtà il paradigma del *ready-made*, del collage, del montaggio, diversa dall'idealismo classico, ha assunto l'utopia a proprio principio di funzionamento, con cui far convivere aspetti diversi che si proiettano su piani paralleli, quasi mai coincidenti. Così si capisce il perché H. Lefebvre (1979) ha affermato che l'utopia è l'unico mezzo con cui si possono legare insieme ordini vicini e ordini lontani.

In altri casi le utopie rappresentano città dove si esalta la percezione sensoriale e divengono esse stesse generatrici di uno stato intensificato di consapevolezza corporea (Amin & Thrift, 2005) ed anche in questi casi la reale aspirazione è quella di riuscire a tenere insieme tanti dati e tante esperienze diverse. Questo modo di vedere l'utopia la rende un'aspirazione particolarmente esigente e difficile da realizzare, tanto

che sembra essere stata sostituita da una moltitudine di fantasie mediatiche più attraenti, che attivano ed esaltano l'immaginazione ma allo stesso tempo la indirizzano e la limitano, proprio attraverso la diffusione e l'utilizzo dei media nella vita quotidiana (Amin & Thrift, 2005).

Quello di utopia è un concetto particolarmente esigente ed è stato introdotto nella disciplina urbanistica proprio per questo suo carattere che cerca di unire immaginazione condivisa e realtà, dimensione ingenua e tecnicamente sofisticata (Secchi, 2000). Una volta approfondito il concetto "in sé" non rimane che chiedersi quanti dei suoi caratteri (luogo di una società diversa, spazio-contenitore e spazio della proposta di forme e regole nuove, ambito della speranza, ecc.) si ritrovano negli ambiti di centralità del territorio contemporaneo e se, in ultima analisi, questi ultimi possono essere considerati delle mini-utopie. In realtà la risposta in questo caso non può che essere negativa e questo è dovuto al fatto che l'utopia, quando si materializza, lo fa con un carattere puntuale e unico, mentre gli ambiti di centralità sono una realtà ormai diffusa nel territorio, qualcosa che ha a che vedere con un processo di produzione e ripetizione. Questo poiché il loro progetto non è solo il tentativo di produrre un luogo diverso ed accogliente per la società, ma è sempre vincolato a trasformazioni di carattere economico e immobiliare, portate avanti da operatori disinteressati ai temi sociali. Per questo l'utopia è, come dice H. Lefebvre (1979), necessaria ma si trova ovunque e da nessuna parte allo stesso tempo. L'utopia è lo spazio dove desiderio e potere trascendono, si afferma la realtà del popolo, e dove sono sempre presenti la fantasia ed il simbolismo. Qualcosa che magari è nelle intenzioni di coloro che partecipano a queste operazioni, ma che spesso non traspare nell'effetto finale delle loro realizzazioni. Questa non è però la completa negazione dell'utopia: essa si ripresenta in quegli ambiti di azione e resistenza lasciati dagli operatori, negli interstizi tra un format e l'altro, nelle connessioni e nei bordi delle centralità. In questi spazi un progetto alternativo e sovversivo può trovare spazio e "avere luogo". M. Foucault ha definito questo tipo di ambiti le "eterotopie".

ETEROTOPIA

M. Foucault nel suo studio dedicato al tessuto della città della rivoluzione industriale si interessò di una serie di spazi confinati che potevano essere considerate delle utopie realizzate, e le chiamò eterotopie. Questo concetto che ha avuto -e ha ancor oggi- una notevole influenza nel dibattito geografico serve a descrivere alcuni spazi sfuggiti alle operazioni di normalizzazione e omologazione del movimento moderno che dovevano ospitare una sorta di società disciplinata (Foucault, 1976), in cui un insieme di meccanismi e dispositivi influenzano e definiscono i comportamenti degli esseri umani, anche senza l'intervento punitivo della legge (Cattedra & Governa, 2011). All'interno di questa visione

della città e del potere, M. Foucault identifica però la presenza di tracce inattese, di luoghi "altri" che sono essenzialmente di due tipi: le utopie e le eterotopie. In un passo conosciuto M. Foucault ha spiegato la differenza fra utopie ed eterotopie:

“Le utopie consolano; se infatti non hanno luogo reale si schiudono tuttavia in uno spazio meraviglioso e liscio; aprono città dai vasti viali, giardini ben piantati, paesi facili anche se il loro accesso è chimerico. Le eterotopie inquietano, senz'altro perché minano segretamente il linguaggio, perché vietano di nominare questo e quello, perché spezzano e aggrovigliano i luoghi comuni, perché devastano anzitempo la *sintassi* e non soltanto quella che costruisce le frasi, ma quella meno manifesta che fa *tenere insieme* ... le parole e le cose. È per questo che le utopie consentono le favole e i discorsi: si collocano nel rettilineo del linguaggio, nella dimensione fondamentale della favola; le eterotopie (come quelle che troviamo tanto frequentemente in Borges) inaridiscono il discorso, bloccano le parole su se stesse, contestano, fin dalla sua radice, ogni possibilità di grammatica, dipanano i miti e rendono sterile il lirismo delle frasi”³⁹⁶.

Le eterotopie sono luoghi “altri” principalmente per due ragioni: (i) poichè rappresentano uno spazio diverso da quello dove normalmente vive la società contemporanea e (ii) perchè spazi dell'incontro e della condivisione (dove incontrare l'altro).

Le eterotopie sono quindi luoghi contrapposti a quelli utopici, intesi come spazi che proponevano alternative senza arrivare ad avere una reale presenza fisica nella città. Le eterotopie sono luoghi costituiti da un'eccedenza di realizzazione, di realtà in cui si forma una sorta di contro-sistema in cui si contraddicono le regole di funzionamento della società. Secondo M. Foucault è nelle eterotopie che si può arrivare alla più nitida percezione dell'ordine sociale vigente. Questo perchè si tratta di una sorta di contestazione sia ideale che reale dello spazio in cui vive la società (Castello, 2010) ma anche del sistema di valori attorno a cui questo spazio è stato creato. In questo modo, negando una struttura sociale, la eterotopia la mette in mostra, creando una sorta di negativo sul quale costruire una realtà alternativa.

“... Probabilmente in ogni cultura come in ogni civiltà, ci sono dei luoghi reali, dei luoghi effettivi, dei luoghi che appaiono delineati nell'istituzione stessa della società, e che costituiscono una sorta di contro-luoghi, specie di utopie effettivamente realizzate nelle quali i luoghi reali, tutti gli altri luoghi reali che si trovano all'interno della cultura, vengono al contempo rappresentati, contestati, e sovvertiti; una sorta di luoghi che si trovano al di fuori di ogni luogo, per quanto possano essere effettivamente localizzati. Questi luoghi, che sono assolutamente altro da tutti i luoghi che li riflettono e di cui parliamo, li denominerò, in opposizione alle utopie, eterotopie”³⁹⁷.

396 Foucault M.(1966) Le parole e le cose. Milano: Rizzoli pag. 7-8

397 Foucault, M. (1994) Eterotopia. Luoghi e non luoghi metropolitani. Milano, Mimesis pag. 14

Ma M. Foucault chiama questi luoghi eterotopie o "spazi altri" anche perchè, come ha detto L. Castello (2010), si tratta di luoghi usati da parte di diversi gruppi etnici o sociali; essi utilizzano centri commerciali, musei o grandi stazioni di trasporto pubblico restando 'altri', estranei gli uni agli altri. Altre volte il loro ruolo è quello di accogliere coloro che sono diversi o di accogliere le differenze in un solo luogo. Si tratta, come ha osservato A. Bagnasco (2003) di una memoria di quelle società primitive in cui i luoghi altri assumevano la forma di ambiti sacri o vietati, riservati a persone che mantenevano una relazione critica rispetto alla società o alla situazione in cui vivevano: adolescenti, partorienti, vecchi, ma anche iniziati, malati, ecc. Questo aspetto delle eterotopie ritorna nell'analisi di H. Lefebvre (1979) che ha affermato che quando si prendono in considerazione le differenze che intercorrono fra gli abitanti dei luoghi, possono nascere contrasti molto marcati, che possono addirittura sfociare in veri e propri conflitti. J.L. de las Rivas (1992) ha rimarcato come questo tipo di luoghi abbia dei caratteri in comune con i frammenti urbani nati con le azioni urbanistiche sviluppate grazie a masterplan unitari e autoreferenziali, o nelle cittadelle create dall'insediamento di monofunzioni in ambiti specializzati (Aree industriali, centri commerciali, sedi corporative, campus, parchi a tema, ecc.). In realtà nel tessuto urbano i luoghi sono legati fra loro da alcuni spazi neutri di transizione, che hanno un ruolo di mediazione fra i vari frammenti accostati e che li mettono in relazione. Per questo le eterotopie hanno la proprietà di essere in relazione con

Fig. 4.17:

I luoghi dello scambio e la città: un rapporto sempre difficile

"I luoghi destinati allo scambio ed al commercio vennero, in un primo momento, aspramente combattuti poichè portavano in loro i caratteri dell'eterotopia. Questi luoghi, così come la gente che li frequentava e li viveva furono esclusi dalla 'polis' politica: vennero relegati ai recinti per le carovane, agli spazi delle fiere, fuori dalla città, ecc. Il processo di integrazione del mercato e della merce (delle genti e delle cose) durò diversi secoli. Lo scambio e il commercio, indispensabili tanto per sopravvivere come per vivere, portarono ricchezza e movimento. La città politica resistette con tutte le sue forze e grande coesione; si vedeva minacciata e sapeva di essere in pericolo, per la presenza del mercato, delle merci dei commercianti e per il tipo di proprietà che si vendeva (proprietà mobile e il suo principale strumento: il denaro). Innumerevoli fatti testimoniano l'esistenza della città commerciale - il Pireo - vicino all'Atene politica, e dei divieti, vani peraltro, di portare merci nell'agorà, lo spazio dedicato agli incontri politici" (Lefebvre, 1979; 15)

Fonte: E. van Egeraat Studio (2011)



tutti gli altri luoghi nel loro intorno, ma con una modalità che consente loro di sospendere, neutralizzare e invertire l'insieme dei rapporti che sono da essi stessi delineati, riflessi e rispecchiati (Foucault, 1994).

Sono i luoghi al di fuori degli altri, fisicamente individuabili, e che non necessitano di riferimenti geografici: sono gli spazi dell'attraversamento, in cui la funzione stessa ne crea una semiotica ed un'estetica sempre uguale a sé stessa, a qualsiasi latitudine. Su queste descrizioni concorda anche H. Lefebvre (1979), che ha detto che le eterotopie sono un "luogo altro" e allo stesso tempo "il luogo dell'altro": incroci, spazi del transito, non luoghi nulli, ma indifferenti (neutri). G. Tesson (1981) ha approfondito questa descrizione, definendo questi come dei luoghi reali che, al tempo stesso, sono rappresentati, discussi e distrutti: una specie di luogo lontano da tutto, anche se localizzabile. Per questo a volte le eterotopie sono luoghi che cuciono –o ricuciono- tessuti diversi e si comportano come spazi della transizione e della mediazione. Il sociologo francese ha affermato:

"Il risultato è che gli spazi di diverse funzioni si sovrappongono ... I luoghi animati, soprattutto le strade (si può intendere in questo caso come "le infrastrutture", ndt.) sono multifunzionali infatti vi coincidono transito, commercio, distrazioni. Nel caso delle infrastrutture minori, il collante prende il sopravvento sulla rottura, mentre succede il contrario nel caso dei nodi importanti, che attraversano e creano cesure nello spazio urbano"³⁹⁸.

Il concetto di "eterotopia" pur rappresentando un soggetto di grande interesse e capace di suscitare un intenso dibattito a livello disciplinare, non può essere usato per descrivere i luoghi di nuova centralità del territorio contemporaneo. Da un lato si tratta di una migliore approssimazione al tema poiché le utopie mancavano di una dimensione fisica concreta nello spazio mentre le eterotopie si materializzano nel territorio. Ma dall'altro bisogna sapere che da quest'ultimo sono separate, mentre i luoghi di centralità ne rappresentano un frammento riconoscibile ma integrato. Si può dire che le eterotopie rimangono legate alla schematizzazione di tipo funzionalista che le ha generate (anche solo come reazione) ma attraverso questo tipo di visioni si perde completamente la visione d'insieme e l'integrazione con la città ed il contesto. Si tratta dunque di un percorso di andata e ritorno, per cui si arriva a costruire una sintassi urbana diversa. Il merito dell'analisi di M. Foucault è comunque quello di introdurre nella riflessione questo aspetto poiché egli si rese conto che per superare la stasi disciplinare era necessario capire che i vari frammenti del territorio non galleggiavano nel vuoto ma in un insieme di relazioni e che questi vincoli possono essere descritti grazie agli effetti che producono nello spazio. In particolare, come ha notato L. Castello, le eterotopie dimostrano il loro particolare interesse per quegli spazi che contraddicono le relazioni consolidate, e le sospendono, le neutralizzano o le invertono, così

398 Lefebvre H. (1979) La rivoluzione urbana. Roma, Armando pag 134-135

da metterne in luce il funzionamento ma anche le contraddizioni. In generale però si può affermare che la ricerca di M. Foucault sugli spazi delle transizioni urbane dove si accumulavano diverse attività e i flussi è stata fondamentale nell'approccio ai nuovi luoghi di centralità, anche solo per il suo potere suggestivo e la capacità di ispirare nuovi approfondimenti. Fra questi probabilmente l'esempio più importante ed ancora attuale è quello sulle megastrutture.

MEGASTRUTTURA E SISTEMI COSTRUITI RIPETITIVI

Negli anni '50 e '60, nella fase successiva ai CIAM e al Team X, alcuni architetti tanto in Europa quanto in America e in Giappone iniziarono una riflessione su edifici che avevano come caratteri specifici la flessibilità, la multifunzionalità e la loro connessione con il territorio circostante, che aveva già iniziato la sua lenta mutazione nel mosaico urbano-rurale attuale. Questi edifici potevano rappresentare un'alternativa concreta alle nuove esigenze dell'abitare connesse ai cambiamenti sociali ed economici della fase matura della rivoluzione industriale. Insieme all'evoluzione della tecnica di produzione di elementi e strutture prefabbricati, una serie di riflessioni sui concetti di complessità nello spazio e di densità funzionale portarono alla moltiplicazione dei progetti di complessi architettonici polifunzionali, sviluppatosi nello spazio e dotati di tutte le nuove tecnologie dell'epoca per riuscire ad ospitare programmi funzionali complessi (Montaner, 2009) dove si sommarono in un unico edificio centri direzionali, servizi di area vasta, dotazioni culturali e centri commerciali.

Di questi luoghi venivano studiati i rapporti fra le funzioni insediate ed i comportamenti degli utenti, grazie ai quali si riconoscevano nell'edificio-megastruttura i caratteri tipici di un sistema urbano. Come afferma R. Banham:

"Molti megastrutturisti considerarono il loro compito come una proposta di strutture urbane per il futuro -come le definiva l'architetto svizzero J. Dahinden-, nelle quali una società moderna ed altamente tecnologica avrebbe potuto costruire un proprio equivalente in forma di spontanei aggruppamenti tramite l'accrescimento naturale e la ricostruzione ... I megastrutturisti confidavano, che tali processi si sarebbero potuti sviluppare in una forma generalizzata e genuina, ma dentro una struttura creata da architetti professionisti e che riflettesse i valori monumentali ed estetici dell'architettura professionale"³⁹⁹.

Malgrado quello che il termine megastruttura poteva far pensare, non si trattava semplicemente di edifici dalle grandi dimensioni o meglio, le dimensioni non furono l'unico aspetto in grado di caratterizzarle. Infatti R. Banham (1980) ha specificato che sebbene tutte le megastrutture furono grandi edifici, non tutti i grandi edifici dell'epoca possono essere considerati megastrutture. Per cui le diverse sperimentazioni proposte

399 Banham R. (1980) *Le tentazioni dell'architettura: megastrutture*. Roma, Laterza pag. 9

ebbero il merito di creare un catalogo dal quale alcuni autori mutuarono una sorta di statuto attorno al quale fondare una definizione. Uno dei contributi piú lucidi fu quello di R. Wilcoxon (1968) che si occupó di proporre una prima classificazione e scrisse che la megastruttura non poteva essere solo una struttura di grandi dimensioni, ma doveva anche essere (i) costituita da unità modulari, (ii) estensibile, per cui doveva essere possibile sommare ad un nucleo iniziale una serie di nuove parti di notevoli dimensioni senza soluzione di continuità, (iii) trasformabile, per questo doveva funzionare come uno scheletro strutturale al quale ancorare unità strutturali minori, spesso prefabbricate. Per questa ragione la megastruttura doveva funzionare come un supporto dotato di una vita utile molto piú lunga rispetto alle unità funzionali che incorpora.

In questo modo la grande dimensione di un edificio era semplicemente il modo per creare contenitore, entro cui comprimere le diverse funzioni urbane. Questo era possibile in funzione della integrazione, all'interno dell'edificio, di reti, nodi o infrastrutture della mobilità. Grazie alla loro dimensione (la bigness), alla loro poli-funzionalità e alla connettività le megastrutture da spazio tecnico avrebbero potuto caricarsi di valori simbolici e, di conseguenza, divenire un luogo antropologico a tutti gli effetti. La megastruttura, come ha spiegato B. Secchi (2000),: "assorbe, risucchia il suolo, le sue funzioni, i suoi ruoli e significati, l'intera città entro un edificio o uno spessore che si fa città esso stesso, che diviene sede di una molteplicità di funzioni, di relazioni e di immagini: residenza, negozio, ambulatorio, centro sociale, parcheggio, strada, stazione della metropolitana e ferroviaria, luogo della prossimità fisica, condensatore allusivo dell'integrazione sociale e del collettivo"⁴⁰⁰. Da queste parole si capisce come alcuni progetti proposti dagli strutturisti avessero un marcato carattere utopico.

Come ha spiegato J.M. Montaner (2009) a partire dal 1960 si iniziò la costruzione delle megastrutture, illustrate nelle pubblicazioni degli Archigram e divulgate grazie ai testi di R. Banham come elemento primordiale dell'architettura hight-tech, ma che le fantasie strutturali dei metabolisti giapponesi ed i progetti situazionisti avevano già intuito. Un esempio in particolare é stato quelle delle città nomadi ed aeree di C. Nieuwenhuis, che rappresentavano la città situazionista e le megastrutture che la componevano. Si tratta in realtà di uno sviluppo interessante di una parte delle ricerche del movimento moderno maturo che applicó le idee diagrammatiche pensate nel piano fino a proporre veri e propri sistemi tridimensionali che si sono sviluppati nel tempo fino all'attualità. J.M. Montaner (2009) ha portato una serie di esempi: l'Unité d'Habitation (1945-1952) di Le Corbusier, le residenze modulari dell'Habitat a Montreal (1967) di M. Safdie, il Walden 7 a Sant Just Desvern, Barcelona (1970-1975) del Taller de Arquitectura, o le case Cubo a Rotterdam (1978-1984) di P. Blom; tutte queste realizzazioni

400 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanística. Roma, Editori Laterza pag. 155

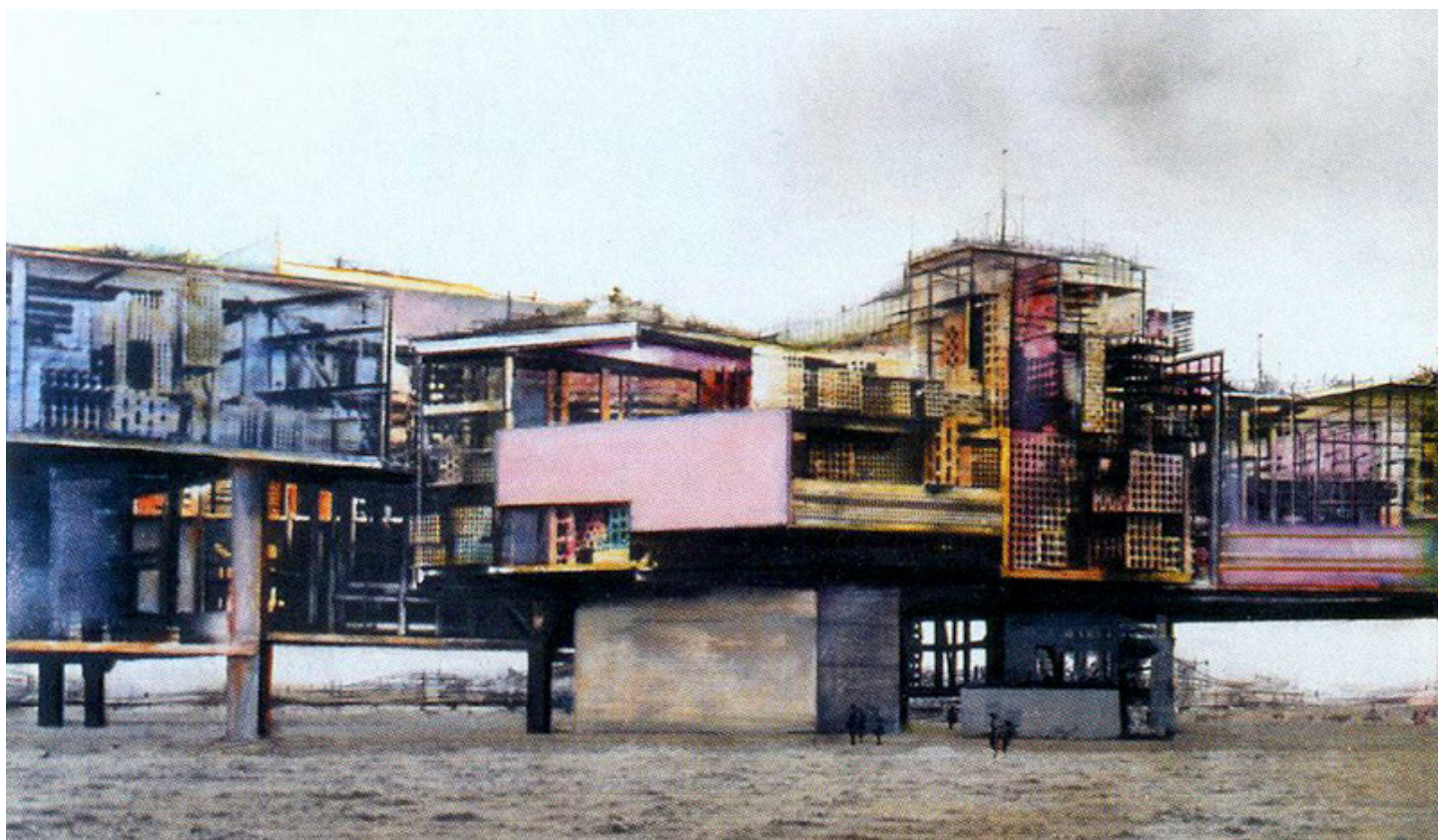


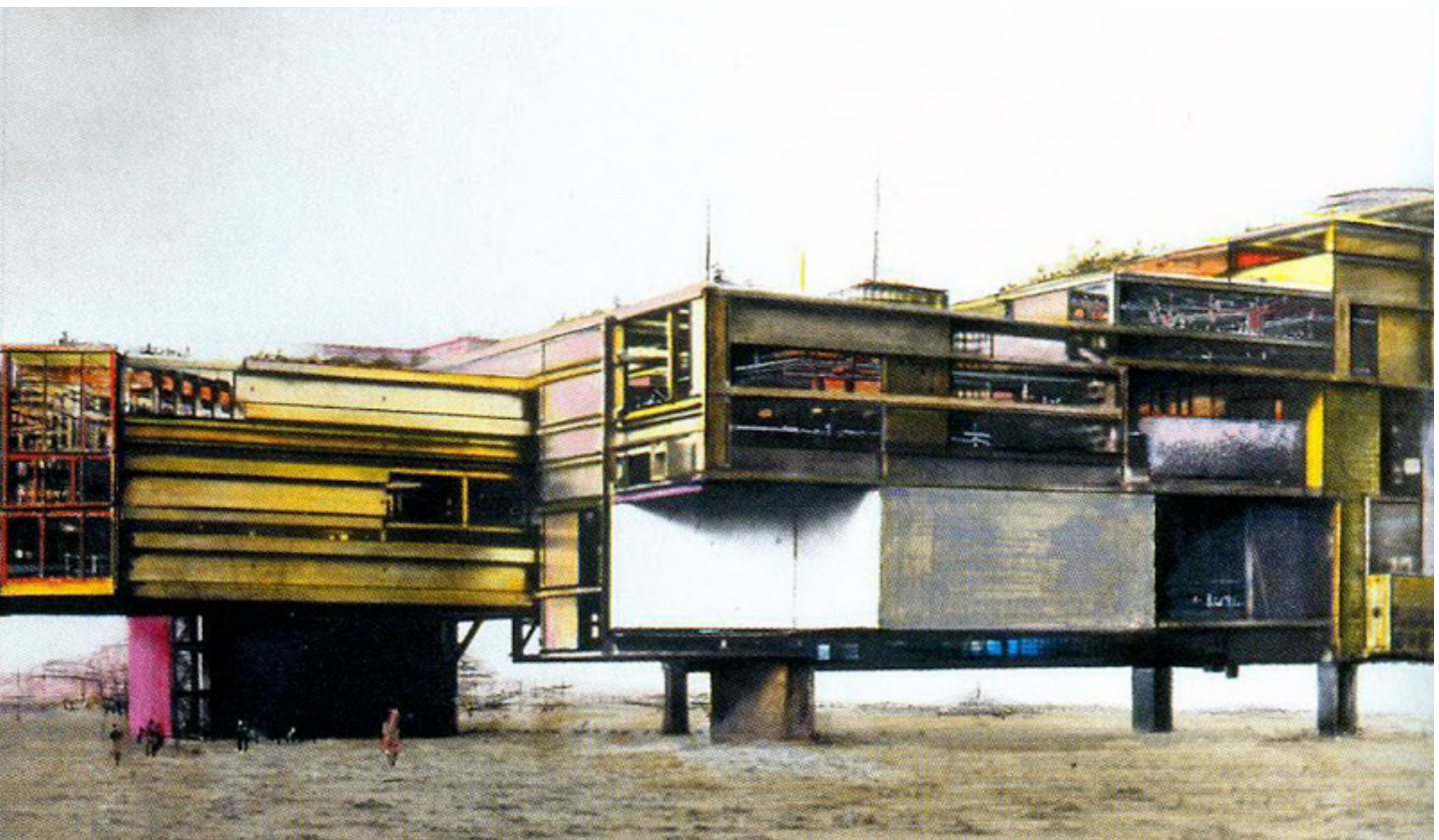
Fig. 4.18:

Progetto per New Babylon, città nomade per l'homo ludens

Gli edifici-città dell'artista ed architetto olandese C. Nieuwenhuis (1920-2005) sono realizzati con strutture leggere, capaci di crescere ed espandersi, piattaforme sospese e megastrutture anarchiche per un mondo senza frontiere. Le città di C. Nieuwenhuis erano formate da settori che si strutturavano poco a poco; ogni settore era una macrostruttura formata da microstrutture dove la residenza e gli spazi pubblici si fondevano. Queste megastrutture costituivano più un intorno che un'unità, un sistema aperto, in continua crescita ed adattamento all'intono, così come i loro abitanti nomadi (Montaner, 2009; 134).

Fonte: Illustrazione di C. Nieuwenhuis (1954-1969)

puntavano sulla complessità tridimensionale. Tutti questi progetti sono legati alla logica combinatoria del funzionalismo che si è materializzata in forme tridimensionali complesse possibili grazie allo sviluppo delle tecniche costruttive e di controllo del comfort ambientale. L'autore spagnolo ha anche riconosciuto che a partire dagli anni '80 queste ricerche si sono polarizzate attorno a due grandi temi, rappresentati dalle varie declinazioni della scuola olandese: vi sono i progetti legati all'estensione della megastruttura nel territorio come strumento di colonizzazione come suggerisce la tradizione olandese della complessità urbana di J. Bakema o di A. van Eyck che si evolve nelle forme di alcuni complessi residenziali della periferia di Amsterdam o nella complessità del campus universitario di Utrecht. Successivamente e già nell'attualità, vi sono i progetti di R. Koolhaas e di MVRDV, che raggruppano diversità, frammentazione e dispersione in megaoggetti che hanno come primo esempio il Centre Georges Pompidou di Parigi (1972-1977) di R. Piano e R. Rogers, il Silodam a Amsterdam (1995-2002) di MVRDV o la biblioteca pubblica di Seattle (2000-2004) di R. Koolhaas. In realtà non tutte le megastrutture realizzate sono legate a queste visioni progettuali o utopiche ma, più prosaicamente, passarono ad essere utilizzate dal sistema imprenditoriale come metodo convenzionale per estremizzare i benefici del nuovo sviluppo urbano, così come ha riconosciuto R. Banham già dopo gli anni '60.



Gli ambiti di nuova centralità sono spesso definiti –a sproposito– megastrutture, ma purtroppo non lo sono. La ragione si trova nelle parole di F. Maki (1964) così come le ha riportate R. Banham. Egli definisce la mega-struttura (ancora con il trattino): “una grande struttura nella quale sono incorporate tutte le funzioni di una città o di una sua parte. La tecnologia attuale l’ha resa possibile. In un certo modo è un elemento artificiale del paesaggio”⁴⁰¹. La caratteristica fondamentale che distingue le megastrutture dai grandi edifici è appunto questo carattere urbano delle funzioni in essa contenute, che li trasforma da spazi tecnici o serventi a spazi utilizzati dagli utenti. R. Banham tratteggia un altro aspetto importante: “per due decenni (gli anni ’60 e ’70) le megastrutture godettero di protagonismo poiché offrivano la possibilità di dare un senso ad una condizione architettonicamente incomprensibile nelle città di tutto il mondo, di risolvere i conflitti fra calcolo e spontaneità, fra grande e piccolo, fra permanente e transitorio”⁴⁰². Si trattava di sperimentazioni tese a trovare un’alternativa alla città dei CIAM, che si era dimostrata un fallimento. La crisi degli anni ’70, con l’idea dei limiti della crescita portata avanti dal dossier Bruntland e dal Club di Roma portò un clima di sfiducia verso queste proposte, tanto che si tornò a parlare con insistenza della città storica come campo di studio e di azione.

401 Banham R. (1980) *Le tentazioni dell’architettura: megastrutture*. Roma, Laterza pag. 13

402 Banham R. (1980) *op. cit.*, pag. 22

Ciò che distingue gli spazi della centralità dalle megastrutture è proprio la tendenza di queste ultime ad inglobare la città. Esse sono strutture – e quindi non luoghi, ma semplicemente contenitori – che prendono il contesto e lo isolano al loro interno. In un certo senso compiono l'operazione inversa del campo, che chiudeva tutto al suo esterno. R. Banham (1980) parla di edifici che hanno al loro interno complessità, anche perché hanno inglobato alcuni spazi pubblici. Ma questi spazi sono sempre confinati, anche se pubblici e rappresentano ancora uno spazio altro, separato, diverso dalla città. Per M. Gandelsonas (1998) l'architettura in quanto manufatto umano resiste in qualche modo ai processi urbani, poiché questi ultimi la superano sia per estensione che per durata. Per questo motivo la pratica architettonica si avvicina alla città ma non la raggiungerà mai realmente. L'architettura è troppo lenta o rapida, può ricostruire il passato o prefigurare un futuro possibile, ma non può inserirsi ed identificarsi con il presente urbano. Le megastrutture sono sempre edifici e come tali accolgono i flussi e gli stimoli, ma senza che questi luoghi siano in realtà ambiti urbani. Le megastrutture hanno infatti più caratteri in comune con le cittadelle delle città premoderne che con i luoghi del transito e della centralità contemporanea.

4.B.3. Una definizione non convenzionale

Il cambiamento della società e dei suoi modi di vivere lo spazio ha assunto forme e modi molto diversi da quelli tradizionali e si è manifestato in nuovi tipi di spazio. Questi ultimi sono divenuti progressivamente decisivi e fondamentali nelle pratiche quotidiane della società (Castello, 2010) che li ha prodotti. Ambiti che fino a poco tempo prima erano semplici spazi tecnici o monofunzioni anonime sono divenuti luoghi e la loro struttura, formale ed organizzativa, può essere considerata una materializzazione della società che li ha prodotti, con i suoi valori e le sue tecniche. Quando L. Castello ha iniziato a studiare i luoghi della contemporaneità si è posto in primo luogo un problema di tipo conoscitivo. Si formano nuovi luoghi continuamente, soprattutto in quelle realtà dove sussistono importanti fattori simbolici, legati sia alla memoria di fatti realmente accaduti o ad una loro reinterpretazione, anche fantasiosa e, a discapito della loro veridicità, queste componenti costituiscono la complessità fenomenologica della vita quotidiana nella città contemporanea (Castello, 2010). Questo non è però un processo spontaneo: gli operatori che cercano di creare nuovi luoghi tentano di imitare i caratteri di altri spazi di successo e, una volta individuate alcune potenzialità, cercano di implementarle e di creare un'immagine commercializzabile del luogo. La domanda finale che si pone l'autore è quindi: "come si studiano questi luoghi contemporanei?".

PLACE OF CLONING

La risposta alla domanda introduttiva non è priva di sfumature e precisazioni però, in somma sintesi, il brasiliano ha messo in luce che possono esistere due possibili approcci: da un lato si può cercare un approccio di tipo teorico, legato alla lettura e al confronto delle realtà contemporanee con quelle studiate dai diversi autori che, ognuno nel corrispondente campo disciplinare, si sono confrontati su questo argomento. Dall'altro è possibile cercare un approccio legato alla percezione empirica del luogo, che permetta di conoscerlo e approfondirlo. Secondo l'opinione dell'autore, racchiusa nel già citato testo "*Rethinking the meaning of the place*" del 2010, i risultati dei due approcci agli spazi urbani della contemporaneità sono chiari: essi assumono il carattere dei luoghi –cioè vengono vissuti come tali dai loro abitanti- quando rendono possibile o facilitano lo scambio, l'interazione ed il contatto fra le persone. Questi fenomeni, spesso legati alla presenza di una adeguata dotazione di spazi pubblici o ad uso pubblico di qualità, che può essere stimolata attraverso una serie di accorgimenti. Per l'autore si tratta di input diversi, legati sia ai caratteri formali che ad alcune strategie, ovvero azioni volontarie, che permettono ai fruitori/abitanti di questi spazi di percepire il senso di urbanità del luogo. Senza poter entrare nello specifico delle analisi per ogni singola tipologia né dell'analisi di L. Castello, si può sottolineare come si tratti, per l'autore, di una realtà figlia di una precisa volontà progettuale, che tende a generare luoghi con condizioni specifiche e, per questo motivo, bisogna capire il progetto ed i processi che permettono questa creazione. Egli definisce il risultato di queste azioni volontarie i *places of cloning* poichè con questa definizione intende mettere in luce i caratteri specifici di quei luoghi. In particolare si tratta di casi in cui lo spazio viene costruito insediando sequenze di oggetti, funzioni e manufatti già conosciute e strutturate, operando una specie di montaggio più che una progettazione originale. È opinione dell'autore che attraverso questa opera di clonazione sia possibile copiare anche i significati ed i valori dei luoghi e non solo le loro qualità formali e/o fisiche. Così si può arrivare ad una vera e propria costruzione del luogo -grazie alle pratiche di *placemaking*-, o di promozione –*placemarketing*-.

E.W. Soja (1998) ha parlato di alcuni ambiti del territorio contemporaneo come di vere e proprie Simcity, spazi dove la simulazione di un ipotetico mondo reale può attirare e stimolare l'immaginazione urbana, tanto da infiltrarsi nella vita quotidiana. Egli afferma:

“Un concetto chiave è quello di simulacro, che può essere definito come una copia esatta di qualcosa che può anche non essere esistito. Tutto ciò si rifà direttamente al lavoro di J. Baudrillard, nel quale le innovazioni ed i simulacri, insieme ai mondi iperrealisti definiti da queste due componenti, influiscono su tutti gli aspetti delle nostre vite: chi e che cosa votiamo, come mangiamo, come ci vestiamo, chi frequentiamo e a chi vorremmo assomigliare. Insieme a questo slittamento dei piani reali

e quelli immaginati, c'è quello che J. Baudrillard chiama la *precession* dei simulacri, una situazione in cui le realtà simulate hanno la priorità sulle realtà che si stanno simulando. Le nostre vite sono sempre state indirizzate da queste iperrealtà e per gli agenti specializzati nel produrle, siano essi istituzioni religiose o Hollywood e Disneyland. Spesso abbiamo scelto autonomamente di visitare queste fabbriche, attraversando i loro cancelli e pagando un biglietto d'ingresso"⁴⁰³.

Su questo aspetto non si può ricordare il lavoro di G. Debord (1967). Nel libro "La Société du spectacle" l'autore ha riflettuto sul ruolo dello spettacolo nelle società moderne e sul fatto che quest'ultimo sia ormai divenuto un rapporto sociale fra individui, mediato dalle immagini. Non si intende per spettacolo la rappresentazione onirica o l'irrealtà: si tratta di uno strumento di legittimazione della realtà contingente, l'insieme delle rappresentazioni e dei fattori che fanno in modo che la società funzioni in un determinato modo. I simulacri citati da L. Castello e da J. Baudrillard servono a questo: costruire –o imporre- un immaginario, colpire le coscienze e, allo stesso tempo, giustificare una realtà esistente. Si tratta quindi di un duplice piano d'azione, in cui la realtà trae senso dall'immaginario e l'immaginario serve a costruire o mantenere una realtà contingente. La novità è che oggi l'iperrealtà non rimane confinata nei luoghi dove la si produce ma si diffonde, grazie ai media e alla trasmissione delle immagini, entrando a far parte della quotidianità di tutti. In questo modo gli stimoli si propagano, creano nuovi luoghi anche facendo leva su di una serie di ricordi e valori condivisi che non esistono nella realtà. Così ogni luogo, secondo l'autore, è legato ad un immaginario e alla materializzazione di immagini specifiche. In particolare nei luoghi studiati da L. Castello gli stimoli conformano un senso di urbanità legato alla presenza di quelle funzioni, situazioni e realtà che le persone istintivamente vorrebbero poter trovare e provare nella loro esperienza di vita quotidiana. Non si tratta per forza di realtà esotiche o di fantasia: spesso la stimolazione ricrea luoghi familiari agli abitanti o tende a cambiarne la percezione, ma non a trasformarli radicalmente. Spesso si è lavorato su alcune funzioni della città consolidata, come le stazioni o gli aeroporti, lasciandone intatta la funzione e la realtà materiale, ma cercando di cambiare il modo in cui essi sono percepiti dagli utenti.

Per L. Castello (2010) il termine 'clonazione' ha un grande potenziale, soprattutto se visto in relazione ad alcuni campi scientifici, come le biotecnologie, e serve per stabilire un parallelo con alcuni fenomeni studiati dall'architettura e dall'urbanistica. Questo termine richiama fortemente il ruolo dell'uomo nelle trasformazioni urbane, mettendolo in relazione con le sue capacità di intervenire sulla vita stessa, poiché sembra che la critica abbia messo in secondo piano, quando non completamente dimenticato, questa componente. A una prima analisi si potrebbe far riferimento alla ripetizione/copia di scenari e scenografie

403 Soja E. W. (1998) Seis discursos sobre la postmetrópolis in Urban n. 2. Madrid, UPM pag. 37-50 – trad. M. Paris

Fig. 4.19:

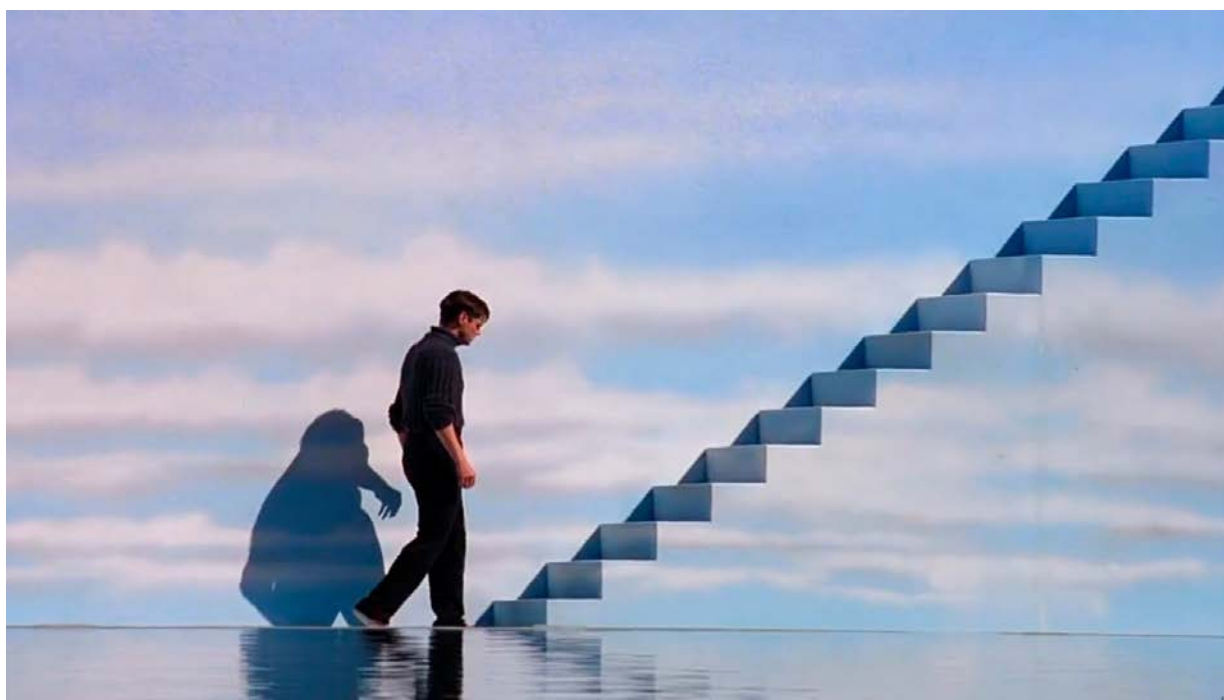
The Truman Show

"I primi trent'anni nella vita incolore di Truman Burbank (J. Carrey) sono stati lisci come l'olio nella tranquilla e agiata comunità suburbana di Seahaven. Un giorno, però (con ritardo rispetto agli spettatori), scopre che questo quadro idilliaco è una gigantesca messinscena, una soap opera allestita in uno studio televisivo grande come un'intera regione di cui è l'unica persona vera filmata da telecamere invisibili. Tutti gli altri sono attori, guidati dal produttore-demiurgo Christof. La sceneggiatura magistrale del giovane neozelandese A. Niccol abbina gli ingredienti di F. Capra e J. Sturges con le invenzioni più angosciose di G. Orwell e R. Sheckley, secondata dalla regia invisibile di P. Weir che fa convivere l'originalità delle idee e l'obbligo di tradurle in un linguaggio accessibile a tutti (P. Cherchi Usai). L'incubo più ironico del cinema di fine secolo è un'altra espressione della grande paura paranoica degli USA: è la realizzazione del Panopticon, il dispositivo carcerario ideato dal filosofo inglese J. Bentham alla fine del Settecento: chi vi soggiorna può essere osservato, ma non può essere osservato" (Morandini, 1999; 426)

Fonte: Fotogramma del film (1998)

già menzionata nell'analisi dei non luoghi di M. Augé e dei luoghi magnetici di M. Torres. Ma l'analisi dell'autore brasiliano è più estesa: in essa si cerca di riflettere sul fatto che l'oggetto della clonazione, più che i caratteri formali o compositivi di un luogo, siano i loro aspetti sociali. Quindi attraverso questa definizione l'autore rivaluta la capacità dell'uomo di incidere sul processo di creazione dei luoghi e, in particolare, mette in luce la possibilità di influenzare le pratiche d'uso dello spazio da parte dei progettisti. L'autore ha messo in mostra il paradosso per cui nei places of cloning si cerca di stimolare la percezione di un senso di urbanità come motore delle trasformazioni e come immagine vendibile per creare interesse verso questi luoghi. Allo stesso tempo però l'utilizzo di questo repertorio di urbanità porta la popolazione a percepirla come veri e propri ambiti urbani, creando una specie di immaginario retroalimentato. Da Dubai a Singapore, oggi le immagini di una città creata con l'unico scopo di simulare una realtà urbana si proiettano nella rete e costruiscono l'immaginario dell'iperrealtà urbana, quasi una grafica su cui si proiettano le dinamiche dell'economia e dei flussi, mentre le persone, per affermare se stesse, consumano. Non si può che concordare con questa posizione dell'autore, e anche quando afferma:

"Il ruolo dell'architettura e dell'urbanistica nelle scienze sociali è quello di organizzare le pratiche di vita dell'uomo in funzione delle relazioni sociali che si sviluppano nello spazio; per fare ciò è necessario studiare le relazioni stesse, la struttura e l'organizzazione della società e il suo rapporto con lo spazio che crea i luoghi del vivere quotidiano in cui si svolgono le pratiche dell'esistenza. L'idea di clonare spazi di urbanità è legata ad una pratica tipica dell'architettura, quella di creare spazi di vita - producendo luoghi dove viverla - suggerendo allo stesso tempo



un modo migliore per viverla. Le biotecnologie con la clonazione creano la vita, l'architettura e l'urbanistica con la clonazione creano spazi dove vivere, l'analogia fra queste due dimensioni è corretta. Vi sono altre conseguenze da considerare riguardo alla clonazione: è possibile immaginare uno scenario in cui ... i cloni hanno un ruolo attivo, con cui divengono parte integrante nel processo di costruzione di una nuova vita urbana⁴⁰⁴.

Si clona quindi tutto ciò che può essere un supporto alla vita della società del consumo, dagli spazi storici a quelli mai esistiti, ma conosciuti da tutti grazie al ruolo del cinema e della letteratura (si pensi al castello della bella addormentata della Disney, qualcosa di irrealista ma di cui tutti hanno una idea definita). Quella di *space of cloning* è una definizione utile a studiare gli ambiti di centralità del territorio contemporaneo perché si riferisce ad alcuni di quegli spazi che sono frutto dell'azione combinata degli operatori immobiliari, commerciali, ecc. che vengono vissuti come luoghi dai loro utenti. Il primo merito di L. Castello è quindi quello di avvicinarsi a questo tema senza emettere un preventivo giudizio di valore sulla natura di questi luoghi, ma di volerli leggere con gli occhi di chi si è reso conto che essi fanno parte di un sistema o almeno di un circuito vissuto come tale dagli utenti. Il limite che molti autori hanno messo in luce è una posizione simile che si occupa di spazi che mancano completamente di radicamento con il contesto in cui sono inseriti. In realtà si tratta di spazi polifunzionali nei quali gli utenti trovano una intensità d'uso molto diversa rispetto al contesto (sia esso urbano o no) e dove possono trovare dei contenitori per le pratiche sociali dell'incontro, dello scambio e del contatto che, purtroppo, sempre più spesso sono escluse dagli altri ambiti dove passano la vita quotidiana. Si tratta di una definizione non convenzionale poiché tiene conto di alcuni fattori innovativi come la possibilità di creare nuovi luoghi nel territorio, il fatto che essi siano articolati e resi vivi da una serie di valori non tradizionali e che questi valori siano prodotti "artificialmente" grazie alle pratiche di *placemaking* e *placemarketing*. Si tratta di processi legati alla volontà di sfruttare opportunità offerte dal mercato, nei quali si combinano una serie di "materiali urbani" –sia legati alla realtà materiale dei luoghi (spazi storici, arredo urbano e tutto quanto può essere considerato "mimetico") che all'immagine condivisa della città (eterogeneità, incontro, scambio, libertà, anonimato)- per favorire il transito e il consumo. Ovviamente, ecco il limite di questa lettura, non può essere usata universalmente per definire gli ambiti di centralità: molti di essi sono stati sviluppati in modo diverso mentre altri non sono legati a nessuna volontà di imporli come luoghi, semplicemente sono vissuti come tali dai loro utenti. In ogni caso il contributo di L. Castello è interessante perché ha dato un esempio inequivocabile di come sia possibile parlare di nuovi luoghi dopo il funzionalismo, nella contemporaneità. Si tratta di una visione umanistica e pragmatica al

404 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 143 – trad. M. Paris

tempo stesso, che cerca di risolvere uno dei problemi fondamentali della disciplina urbanistica attuale e che M. Cacciari (2004) ha ribadito chiedendosi se il territorio post-metropolitano sia la negazione di ogni possibilità di luogo oppure se luoghi propri del tempo in cui la loro vitalità sembra essersi negata possano essere inventati.

4.C. Superluoghi: definizione e caratteri

L'obiettivo dichiarato nell'introduzione di questo capitolo è quello di trovare una definizione efficace per i nuovi ambiti di centralità del territorio contemporaneo, quei fenomeni ancora senza nome, ma non anonimi, che così marcatamente segnano lo spazio ed il modo di viverlo della società contemporanea⁴⁰⁵. Si tratta di luoghi, così come ha detto C. Morandi (2009) che sono stati prodotti dalle stesse mutazioni che hanno minato il concetto stesso di città così come era stata intesa fino alla rivoluzione industriale.

Il primo passo per raggiungere l'obiettivo prefissato è stato quello di riflettere sul valore spaziale di questi ambiti ed è stato subito chiaro che, al contrario di quello che hanno fatto molti autori in precedenza, non si dovesse affrontare il loro studio in modo prevenuto o partendo da un giudizio di valore. Al contrario è stato necessario riconsiderare il ruolo di questi spazi e riconoscere che spesso essi hanno assunto il ruolo di veri e propri luoghi in cui la società contemporanea non solo vive, ma si riconosce e apprezza. Insieme a questa prima operazione si sono cercati, nel novero degli studi recenti sul tema, alcuni contributi che potessero servire a definire meglio questi spazi ed i loro effetti sul territorio. Purtroppo il risultato di quest'analisi è stato negativo: molti spunti, diversi per scala e profondità d'indagine, possono essere usati per descrivere alcuni aspetti di questi luoghi, ma nessuna definizione si è dimostrata completamente appropriata. Questo ha reso necessaria la ricerca di una nuova categoria analitica per descrivere questi nuovi fenomeni urbani.

Al contrario delle teorie legate al movimento moderno, che vedevano la città come un fenomeno spaziale continuo, si è dimostrato nella prima parte di questo lavoro di ricerca che essa è un sistema che si sviluppa per frammenti, alcuni dei quali sono particolarmente dinamici, veri e propri motori del cambiamento. Questo carattere dirompente è dato dal loro essere luoghi capaci di catalizzare flussi, concentrare beni e fornire esperienze ai loro utenti. Anche se spesso gli urbanisti tendono

405 Per affrontare la trattazione di questo paragrafo e del resto della tesi si è usato come base il lavoro sviluppato collaborando con la Prof.ssa Corinna Morandi che è iniziato fin dallo stage curricolare obbligatorio e continua fino ad oggi. I primi lavori di ricerca, sviluppati durante la collaborazione con il Laboratorio Urb&Com del DASTU del Politecnico di Milano, sono sfociati nella tesi di laurea intitolata "I superluoghi. Localizzazione, schemi insediativi, rapporto col territorio: linee guida per l'indagine e la progettazione" realizzata con l'aiuto e la guida della Prof.ssa Corinna Morandi nel 2007. Questo lavoro si è sviluppato attraverso varie pubblicazioni che hanno supportato la realizzazione di questa tesi.

a pensare a questi elementi del sistema territoriale come elementi "in sé", in generale essi non sono legati ad un progetto intenzionale ed univoco (Castello, 2010) e sono frutto di una pluralità di azioni –portate avanti da attori diversi- che insistono su di uno spazio discreto. In questo ambito si incontrano gli investimenti degli sviluppatori (a vari livelli) e i comportamenti di quelli che lo abitano in modo temporaneo (Balducci & Fedeli, 2008). Anche se non sono realmente "urbani" questi luoghi di centralità, spesso confinati e dispersi, possono agire come veri settori chiave, influire sulle gerarchie di scala regionale ed entrare in competizione con le realtà consolidate. In questa fase dello studio si è deciso di concentrarsi su alcuni di questi luoghi: quelli che appaiono eccezionali sia per la localizzazione che per gli impatti territoriali. Di questi si è deciso di studiare la realtà materiale, gli effetti generati nel territorio e la natura dei comportamenti che inducono nei loro abitanti. Non fare uno sforzo in questa direzione significherebbe continuare a voler 'fotografare' la realtà urbana senza capirla, e voler continuare in un discorso territoriale autoreferenziale, poichè legato al significante ma non al significato (Latour, 1993). Per questo si è scelto di indagare quei luoghi verso i quali si sono spostate una serie di pratiche sociali, una volta uscite dai centri urbani consolidati. Le regole che hanno guidato questo processo, si è detto, esulano dal campo della pianificazione territoriale e dei suoi strumenti, ma sono conosciute e studiate da altre discipline (economia, sociologia, politica, ingegneria, marketing, ecc.). Il primo studio che ha cercato di intercettare queste variabili ed utilizzarle in una riflessione orientata alla dimensione spaziale e territoriale dei fenomeni è quello di S. Boeri (2005) sui superluoghi. In questo paragrafo si specificherà come l'idea dell'architetto italiano é stata utilizzata –piú come una suggestione in modo diretto- nell'approfondimento del tema, e come il lavoro di ricerca non si sia limitato ad un semplice tentativo di definizione. Al contrario, si è cercato di superare la pratica tassonomica per cercare capire il fenomeno dei superluoghi in sé, delinearne i caratteri e capirne l'identità.

IL TENTATIVO DI DEFINIZIONE DI S. BOERI (2005)

L'architetto italiano S. Boeri, in un articolo pubblicato su *Domus*⁴⁰⁶, ha coniato un neologismo "superluoghi" che può essere utilizzato per tentare di definire gli ambiti di centralità dell'urbano. In realtà il termine è usato in modo diverso dall'autore ma nello stesso articolo egli ha il merito associarlo al dibattito sull'attualità del termine non-luogo. Il valore di questo scritto sta nel cogliere un cambio di percezione dei luoghi di largo consumo dovuto all'abitudine all'uso da parte dei loro fruitori ed alle pratiche con cui essi sono riusciti a colonizzarli. S. Boeri guarda ai superluoghi con gli occhi del comunicatore, dipingendo una

406 Boeri S. (2005) Superluoghi, a proposito di due recenti metafore della globalizzazione in *Domus* n. 885/2005, pag 92-98

serie di suggestioni sui luoghi come “giganti dell’immaginario collettivo” e “nodi mediatici della contemporaneità”.

A questi attribuisce tre caratteristiche che si rapportano per antitesi a quelle dei non luoghi di M. Augé. I superluoghi di Boeri sono luoghi del vivere contemporaneo, dell’informazione e delle relazioni. Grazie alla frequentazione continua da parte degli utenti, nel tempo si sono costruiti una dimensione storica. Già gli spazi monofunzionali legati al commercio tipici della società moderna oggi sono assoggettati a processi di nascita, sviluppo e declino. I superluoghi, al contrario, si compongono di spazi in continua evoluzione, di cui si scorgono le mutazioni, nelle immagini dei media. Esse rimandano in tempo reale i fatti, gli eventi ed anche le configurazioni spaziali dei superluoghi attraverso i notiziari, i film o le opere d'arte che, se vogliono rappresentare la realtà quotidiana, devono scegliere come sfondo i superluoghi, scenario della società contemporanea. Come ha osservato L. Prestinzenza Puglisi in un suo recente articolo, M. Crosbie nella rivista *Progressive Architecture* ha scritto che la gente si reca al Mall of America⁴⁰⁷ con la stessa religiosa devozione con cui i cattolici vanno in Vaticano, i musulmani alla Mecca, i giocatori d'azzardo a Las Vegas ed i bambini a Disneyland. Così alcuni superluoghi sono avviati a divenire "monumenti" cari alla società contemporanea, elementi chiave della storia. Storia che, sempre più, ha cominciato a svolgersi proprio all'interno dei superluoghi: se Augé diceva che i non luoghi erano familiari al viaggiatore ovunque si trovasse, poiché sempre uguali a sé stessi, oggi pochi superluoghi sono teatro di quasi tutti gli eventi più importanti a livello globale. Si può affermare che il valore e il ruolo di un edificio si fondano, più che sulla quantità e qualità dei suoi spazi, sulla sua capacità di comunicare e di inserirsi nel flusso globale delle informazioni, di essere "oggetto a reazione mediatica" (Ciorra, 2004). Sembra anzi che i mass-media –ha affermato ancora S. Boeri nel suo intervento alla conferenza multidisciplinare TED Global, tenutasi a Oxford nel luglio 2005- siano costretti a ricorrere sempre più, quando si tratta di raccontare un fatto, alla forza simbolica di un ristretto gruppo di luoghi. A pensarci bene, c'è nel mondo globalizzato di oggi un piccolo gruppo di spazi ed edifici che attraggono e assorbono quasi tutta la cronaca (politica, economica, culturale, ludica, sportiva, ecc.) del mondo. Un mondo che sembra diventato più grande, ruota in realtà attorno ad un piccolo gruppo di spazi icona della contemporaneità. Ciascuno di essi ha la sua vita, una sua origine, una sua forma privilegiata di rappresentazione. Sono come giganti, immensi, solitari, volubili, famelici; pochi e potentissimi, stanno ben fermi al loro posto, sperando che il nostro pensiero li intercetti, entri nel loro pesante cono d'ombra. Non si tratta di architetture di grandi dimensioni, piuttosto di edifici e spazi grandi nella loro funzione di poderosi attrattori mediatici, condensatori di cronaca e di vita

407 Il Mall of America è il più grande centro commerciale degli Stati Uniti, che richiama ogni anno 40 milioni di visitatori, molti dei quali lo visitano nel corso di un tour turistico organizzato.

quotidiana. Si attivano nel nostro immaginario non appena scatta una certa cornice di codificazione di fatti di cronaca (Boeri, 2005).

I superluoghi sono spazi familiari, anche se non li si è mai frequentati físicamente. La relazione è improntata sulla familiarità ed essa é legata ad una costante proiezione delle loro immagini da parte dei media, all'esterno e sui social network, cosí da renderli immediatamente riconoscibili. In questo modo i superluoghi sono parte della quotidianità delle persone, anche senza che essi abbiano avuto una diretta esperienza di quei luoghi in senso fisico. Inoltre essi si differenziano dai non luoghi anche per le relazioni che instaurano con l'intorno ed al loro interno. Se gli ambienti asettici e muti dei non luoghi erano solo macchine ad alta efficienza, nei superluoghi si creano le occasioni per numerosi tipi di relazione, sia di tipo fisico che sociale. Si è dimostrato nelle pagine precedenti che i non luoghi non esistono e, per questo, si può affermare che dal punto di vista spaziale i superluoghi stringono relazioni col contesto in cui sono inseriti. La dotazione infrastrutturale di un territorio, le sue specifiche componenti economiche e sociali possono favorire la promozione di un luogo al rango di superluogo. Al tempo stesso creano con il territorio un legame sempre più stretto ed intenso. Ad esempio non tutti gli aeroporti si prestano alla creazione di una galleria commerciale e di una zona mista a carattere terziario/direzionale/ricettivo ma solo quelli che hanno promosso il fiorire nell'intorno dell'aerostazione di attività ad essa collegate. La disponibilità di spazio, l'esistenza di flussi generati dalla mobilità aerea e la presenza di un vivace settore imprenditoriale sono condizioni necessarie allo sviluppo di un sistema integrato. Esse permettono di sfruttare il bacino d'utenza generato dall'insieme di questi fattori concentrati in un unico sito. Questi nuovi spazi interagenti sono capaci di amplificare la capacità attrattiva delle singole funzioni insediate. Così non tutti gli stadi sono dotati di un'ottima infrastrutturazione dal punto di vista del trasporto pubblico. Solo i pochi connessi direttamente con il sistema del trasporto collettivo permettono un accesso diretto alle grandi superfici commerciali integrate in essi senza il mezzo privato. Questo fattore favorisce la localizzazione delle strutture commerciali che ibridano i grandi contenitori e determinano la nascita dei superluoghi come sistema integrato. E' giusto sottolineare ancora che sono le caratteristiche dell'intorno che rendono possibili queste trasformazioni. I superluoghi possono avere influenze su tutto il contesto in cui vengono insediati, in maniera positiva quanto più è stretta la relazione fra polarità e territorio. Per quanto riguarda le relazioni umane ed interpersonali all'interno dei superluoghi, S. Boeri dice ancora:

"Non solo spazi físicos o architettonici, ma concentrazioni di attenzione mediatica sorte all'improvviso dalla cronaca internazionale e ormai parte della memoria collettiva ... il loro senso non è più solo determinato dallo spazio fisico ma dall'insieme di relazioni, materiali e culturali, di cui esse diventano nodi ... Viene spontaneo notare come gli strumenti più duttili e affidabili, resistenti ed adattabili che possediamo per indagare

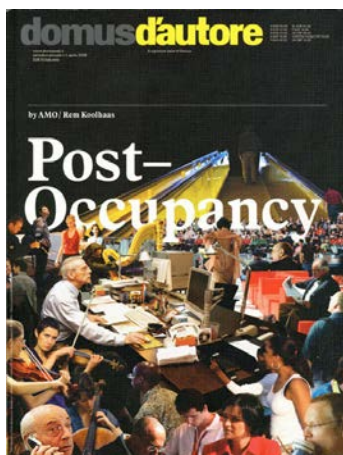


Fig. 4.20:
Post-occupancy

In questo numero speciale della rivista Domus, R. Koolhaas si occupa come un reporter di documentare la quotidianità dentro quattro delle sue opere più recenti: la Casa della musica di Oporto (P), l'ambasciata olandese a Berlino (D), il McCormick-Tribune Campus Center a Chicago (USA) e la Central Library di Seattle (USA). Così come ha spiegato nell'editoriale, l'intento di questo lavoro è spiegare come l'architetto debba confrontarsi con il mondo, il quotidiano, la vita vera della gente e, al tempo stesso, come sia il mondo a influenzare direttamente il lavoro del progettista.

Fonte: Copertina di Domus d'autore, n. 1 (2006)

questi luoghi non siano solo l'insieme delle competenze specificamente architettoniche e progettuali, bensì la narrazione individuale e collettiva, visiva, intrapsichica e psico-sociale, una narrazione dello spazio che a sua volta lo influenza e lo genera⁴⁰⁸.

Così, per descrivere correttamente questi luoghi, l'autore italiano rimarca la necessità di spostare l'attenzione della ricerca architettonica dal materiale all'immateriale, dal costruito alle relazioni che si generano al suo interno. Per questo è necessario ampliare lo spettro d'indagine –un po' come si è fatto all'interno di questo lavoro-, e uscire dal campo dell'architettura per studiare la società contemporanea, attraverso l'arte, la sociologia, la filosofia, la politica, le nuove tecnologie, ecc. E' indicativo come, ad esempio, per descrivere quattro sue opere recenti R. Koolhaas abbia affidato la spiegazione degli spazi alle reazioni suscitate dagli stessi sui fruitori, sulla stampa locale e sugli utenti finali, nel primo numero di "Domus D'autore", dell'aprile 2006. Così, da spazi asettici, essi si trasformano nel teatro delle relazioni umane e nella forma più piena di centralità fra un luogo ed il suo contesto, inglobandone le istanze, i servizi alla popolazione ed i luoghi di lavoro e di svago. In questo cambiamento di percezione sta il superamento dei tre limiti individuati per i non luoghi da M. Augè: la mancanza di storicità, di legami col contesto e la possibilità di divenire spazi di relazione interpersonali. Da luoghi sterili e sempre uguali a sé stessi, a luoghi-cardine che la società post-moderna elegge a generatori di nuove ritualità, identità urbane e di modelli di comportamento. J. Herzog, in un sua sua conversazione con R. Burdett sottolinea come nella sua esperienza di architetto egli cerchi di convincere i committenti ad inserire nuovi programmi e spazi pubblici negli edifici, creando crescenti gradi di complessità. Questo perché questi edifici possano essere considerati "come possibili punti d'innescò per la metropoli contemporanea, simili ai punti individuati sul corpo umano per l'intervento di agopuntura"⁴⁰⁹.

Questo esempio dimostra che alcuni architetti hanno già intuito che le grandi funzioni della città contemporanea possono essere veicolo di densificazione di significati, grazie alla concentrazione di funzioni e spazi che si prestano ad un utilizzo molteplice, dato dalle pratiche d'uso degli abitanti, dei frequentatori e dei consumatori della città di oggi. Il merito di S. Boeri è quello di aver delineato il campo di studio e di aver messo in evidenza l'importanza che questi luoghi hanno assunto per la società contemporanea. Il limite della sua analisi è probabilmente quello di rimanere confinato alla dimensione sociologica (o simbolica) di questi spazi, senza in realtà entrare in contatto con i fattori territoriali a diverse scale del fenomeno stesso. Ecco perché si è scelto di riformulare una definizione di superluoghi che partisse proprio dalle loro caratteristiche fisiche, e di approfondirne il ruolo nelle relazioni territoriali.

408 Redazione TK (a cura di), (2007) Atti della conferenza Contro l'architettura, indagine sui superluoghi e altre cose interessanti. Trento, Galleria Civica di arte contemporanea pag. 18

409 Burdett R. (2006) Intervista a J. Herzog in AA.VV. (2006) Catalogo della 10ª Biennale di Venezia sezione Architettura e città. Venezia, Marsilio pag. 71

I SUPERLUOGHI: UN PRODOTTO SPAZIALE DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA (DEFINIZIONE)

In una serie di ricerche preparatorie e parallele⁴¹⁰ alla redazione di questa tesi, e dopo aver analizzato i contributi dei sociologi, degli architetti e degli urbanisti precedentemente esposti, si è approfondito il tema degli spazi del largo consumo e della loro capacità di attrazione di flussi di utenti e di investimenti. L'obiettivo era quello di dimostrare che queste realtà nel territorio formano degli ambiti di nuova centralità che possono essere definiti "superluoghi". Si tratta di luoghi in cui gli utenti attratti da forme di consumo esperienziale e attrezzature dedicate al servizio ed alla mobilità collettiva danno luogo a pratiche d'uso dello spazio di tipo urbano. Oggi non è assurdo pensare di prendere un aereo per recarsi a fare shopping, dare appuntamento ad un amico nella hall di una stazione come fosse una piazza, soggiornare una settimana all'interno di un parco tematico. Le definizioni di superluogo che sono state formulate sino ad ora da vari autori ci sembra rimandino ad approcci di matrice empirica, ma manca la capacità di definire questi aggregati spaziali e funzionali come elementi del territorio. La riflessione su questo aspetto presenta due ordini di difficoltà:

- Quella di trovare una definizione capace di inquadrare in maniera chiara l'oggetto dello studio. Spesso definizioni improvvisate o troppo legate a campi esterni all'urbanistica riconoscono come superluoghi dei semplici aggregati commerciali o spazi polifunzionali. In questo modo si costruiscono geografie aberranti, in cui troppi oggetti confondono l'immagine di un sistema globale composto da pochi elementi di carattere eccezionale.
- La progettualità intorno ai superluoghi si è attivata da poco in maniera consapevole. Le polarità già esistenti sono oggi un insieme di interventi realizzati in maniera indipendente, uniti solo dalla prossimità localizzativa. Sono stati gli utenti, con le loro pratiche d'uso, a stimolare un lavoro sinergico da parte delle diverse funzioni insediate. Al contrario, i pochi superluoghi pianificati oggi sono in fase di realizzazione o sono ancora solo dei progetti.

410 Ci si riferisce in particolare al Programma di ricerca interuniversitario "La valutazione dell'impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: factory outlet centre, multiplex, parchi commerciali. Un approccio interregionale" promosso dal DITER del Politecnico di Torino e Università di Torino, dal DiAP del Politecnico di Milano e dal Dipartimento di Economia dell'Università di Parma al quale l'autore ha partecipato in qualità di responsabile della restituzione cartografica ed incaricato dello studio delle polarità commerciali. I risultati di questo studio sono pubblicati nel testo Brunetta G., Morandi C. (2009) Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale. Firenze, Alinea. Insieme a questo si consiglia la lettura delle pubblicazioni dell'autore: Paris M. (2008) Superluoghi. Definizioni, geografie, effetti sulla città contemporanea in *Centri Commerciali & N° 2* marzo-aprile pag. 26/28; Paris M. (2009) Urbanistica dei superluoghi. Rimini, Maggioli; Paris M. (2010) superluoghi: da prodotto immobiliare a produttore di territorio in Adobati F., Peretti M.C. & Zambianchi M. (2010) *Iconemi 2010*. Bergamo, Bergamo University Press. Insieme a queste, vi sono le più recenti ricerche realizzate in collaborazione con C. Morandi e presentate in due conferenze del 2013 ("ShoppingScapes2013" - Lisbona e "City, Urban Retail and Consumption" - Napoli) delle quali gli atti sono attualmente in fase di pubblicazione.



Fig. 4.21:
Amsterdam Arena e Arena Boulevard

Lo sviluppo di quest'area nella periferia sud di Amsterdam (NL) è stato portato avanti sulla spinta della municipalità, che aveva messo in campo una strategia di decongestione del centro e di creazione di nuove centralità nella periferia.

Lo stadio è solo uno dei tanti elementi di intrattenimento collocati sull'Arena Boulevard. Lungo l'asse è possibile trovare il multiplex Pathé Arena, il centro per la musica "HeinekenMusic Hall", la struttura per eventi "Pepsi Stage", una serie di megastores, "Villa Arena", il centro di intrattenimento GETZ e tutta una serie di caffè e ristoranti. La nascita di questa nuova area completamente dedicata al divertimento ed all'intrattenimento, ha rappresentato una grande opportunità anche per il turismo della città di Amsterdam. Ancora una volta il superluogo si serve di diversi bacini d'utenza: i turisti, i pendolari che si serviranno della stazione AV in fase di realizzazione e gli abitanti dell'intorno (Paris, 2009; 121-122)

Fonte: Fotografia di boca1963 disponibile in Flickr (2011)

Si propone quindi la definizione di superluogo come: *"Spazio dove insistono funzioni centrali (commercio, ozio, terziario, ecc.) e che vive per molte ore, nell'arco della giornata, animato dalle pratiche dei suoi abitanti/fruitori/consumatori. Il suo sviluppo è vincolato alle condizioni eccezionali di alcuni contesti e a una serie di azioni diverse (non tutte volontarie) tese a sfruttare i flussi locali e sovralocali che vi convergono. Un superluogo è quindi un nodo che riesce a inserirsi (integrandosi o competendo) nella gerarchia delle polarità e delle centralità di un'area e che agisce come motore delle trasformazioni di un territorio"*.

Questa definizione sintetizza i termini della questione e, come tutte le semplificazioni, riduce una realtà molto più frammentata e complessa ad una serie di caratteri distintivi. L'utilizzo di questo concetto non è legato alla recente tendenza che accomuna molti autori delle discipline che studiano il territorio contemporaneo. Questi, sprovvisti di strumenti e categorie utili alla comprensione della realtà, si sono sempre più spesso dedicati alla creazione di nuove immagini e parole suggestive per descrivere frammenti della realtà spaziale, ma poco utili per capirne il senso complessivo. L'idea del superluogo è utile all'obiettivo prefissato di questa tesi. L'opportunità del suo utilizzo sta nel suo essere un contenitore, quasi un campo semantico, che racchiude due concetti classici dell'urbanistica, quello di "luogo" e quello di "centro". Da un lato si tratta di spazi frutto di un'urbanizzazione recente, spesso guidata da logiche economiche e dall'opportunità degli operatori più che dal

planning che, per via della loro natura atipica, assumono una identità propria e divengono dei luoghi a tutti gli effetti. Allo stesso tempo non si tratta solo di luoghi, ma di *superluoghi*. Il prefisso "super-" suggerisce un carattere di unicità, o almeno un ruolo di preminenza, poichè il suo utilizzo fa riferimento all'eccezionalità di qualche carattere, non solo dal punto di vista dimensionale. Così un superluogo è un ambito dove le qualità del luogo –nel suo senso più ampio- si presentano ad un livello più alto o estremo. In questo caso si tratta di spazi dove l'importanza, la varietà e la capacità attrattiva delle funzioni insediate concorrono a creare ambiti di grande urbanità, pur non essendo questi ultimi ambiti urbani. Quest'urbanità è il tratto caratteristico dell'identità di questi luoghi e trae significato e ragion d'essere dall'intensità d'uso legata ai loro utenti/fruitori/abitanti. Questo è un carattere che ricorda quello del centro urbano consolidato pur manifestandosi in un ambito completamente diverso, creato spesso dalla tecnologia o da logiche settoriali solo tangenzialmente legate ai meccanismi della pianificazione.

A. Rossi nell'introduzione al suo libro "L'architettura della città" ha affermato che gli ambienti edificati artificiali sono lo scenario delle vicissitudini dell'uomo: essi si caricano dei sentimenti del loro tempo, degli avvenimenti pubblici e delle tragedie private, dei fatti nuovi e di quelli antichi. Il collettivo ed il privato, la società e l'individuo si contrappongono fra loro e si confondono nella città, che rimane un organismo dove i luoghi abitati si convertono, grazie al fluire della vita quotidiana nel tempo, un habitat specifico, contenuto nell'ambiente generale.

Un'altra descrizione che rimanda ai superluoghi è quella proposta da A. Amin e N. Thrift che parlano dei luoghi del consumo esperienziale; per gli autori questi sono:

"Sono spazi altamente interattivi, ovvero sia i corpi sia gli oggetti al loro interno tendono ad agire in alcuni modi caratteristici. In secondo luogo, ricorrono esplicitamente a un'estetica che cerca di attivizzare i soggetti in un modo particolare. Gli spazi sono teatrali, in quanto cercano di stimolare l'esercizio di certe forme di immaginazione attraverso rappresentazioni accuratamente preparate. In terzo luogo, sono onnisensoriali, perché tendono a basarsi su una moltitudine di media, cercano di coinvolgere tutti i sensi, utilizzando non solo la vista ma anche il tatto, l'olfatto, il gusto, l'udito e i sensi cinestetici (movimento) allo scopo di produrre forti reazioni corporee. Infine, sono costantemente monitorati e adeguati alla reazione del pubblico"⁴¹¹.

Per questo i superluoghi sono aggregati di edifici per il pubblico, aree tecniche e spazi di incontro sociale che superano il carattere monofunzionale del consumo, in cui ci si reca appositamente per acquistare oggetti, servizi, esperienze; sono polarità localizzate nei nodi infrastrutturali dove si concentrano i flussi di persone che

411 Amin A., Thrift N. (2005) Città: ripensare la dimensione urbana. Bologna, il mulino pag. 174-175

interpretano nei diversi momenti della giornata il ruolo di viaggiatori, utenti e consumatori. Il loro ruolo territoriale si sviluppa a più scale:

- A scala locale essi si configurano come possibili centralità, in cui spazi di relazione connettono diverse funzioni urbane.
- A scala sovralocale essi rappresentano dei poli di attrazione rispetto a grandi bacini d'utenza potenziale, grazie alla connessione con le reti del trasporto collettivo di lunga percorrenza (rete autostradale, aeroporti e stazioni dell'Alta Velocità).
- Un terzo livello, di scala regionale, riguarda la loro capacità di accendere nuove territorialità, coinvolgendo i sistemi produttivi, i circuiti turistici e le vocazioni economiche di un'intera area. E' a questa scala che si determina il potenziale bacino d'attrazione dell'utenza potenziale ed il presidio dei vantaggi legati alla localizzazione rispetto ai flussi accende la competizione fra territori.

I superluoghi, così come gli aggregati di funzioni metropolitane studiate da P. Perulli (2009) "creano i nuovi centri su cui si insedieranno sistemi di attività centrali, e mettono intorno ad essi le grandi funzioni della mobilità sempre più globale-locale"⁴¹². La doppia natura dei flussi presente nei superluoghi li rende elementi nodali di scambio fra il sistema locale e quello globale. Da questa frequentazione continua e prolungata gli spazi si arricchiscono di pratiche d'uso e identità, sino a generarne di nuove per le realtà urbane in cui si inseriscono. Spesso rivestono anche il ruolo di porta della città o di monumento grazie alla loro massa critica o alla presenza di progetti di archistar dell'architettura internazionale. In essi si collocano gallerie commerciali, centri direzionali, spazi di evasione collettiva come gli stadi ed i parchi a tema, in cui i flussi della contemporaneità di persone, capitali ed informazioni si concentrano ed interagiscono così da rafforzare l'immagine della società consumocentrica che contraddistingue il nostro tempo.

CARATTERI DEI SUPERLUOGHI

L'obiettivo del libro "Urbanistica dei superluoghi" del 2009, prima pubblicazione dove è apparsa la definizione proposta nel paragrafo precedente, non era quello di creare una categoria concettuale fine a se stessa ma, anzi, di proporre una serie di criteri utili alla selezione di alcuni casi di studio e da questi poter approfondire il tema dei caratteri dei superluoghi. In quella fase del lavoro furono scelti otto superluoghi e furono analizzate le condizioni che avevano permesso il loro sviluppo, le scelte strategiche degli operatori e gli effetti suscitati da queste e, infine le esternalità territoriali della loro presenza nel territorio. Questo primo passo servì a conoscere i superluoghi come

412 Perulli P. (2009) Visioni di città: le forme del mondo spaziale. Torino, Einaudi pag. 36

oggetti “in sé” e a studiarne i principi di funzionamento, i caratteri insediativi e a tracciare un primo bilancio delle loro esternalità. Anche se si è trattato di un metodo abbastanza convenzionale e –in alcuni casi- di una semplificazione del problema, questo lavoro di ricerca è stato un interessante punto di partenza, che ha fornito una serie di utili materiali sui quali poter impostare un ulteriore approfondimento della problematica d'insieme⁴¹³.

La metodologia usata per studiare i superluoghi in quell'esperienza è stata duplice: da un lato si sono utilizzati alcuni strumenti già collaudati in alcuni recenti lavori di ricerca sviluppati all'interno del Laboratorio Urb&Com del Politecnico di Milano; dall'altra si è lavorato attraverso alcuni strumenti dell'advanced spatial analysis con cui l'autore ha preso contatto nel suo lavoro di collaborazione con l'Istituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (E) e durante il periodo passato come visiting researcher presso il CASA – *Centre for Advanced Spatial Analysis* dell'University College of London (UK), finanziato dall'Universidad de Valladolid (R.R. 20-09-2010). Nel lavoro di ricerca sui casi si è cercato di superare il modello del catalogo, in cui predomina l'“estetica della constatazione” (Gregotti, 2007) legata solo all'osservazione dei fenomeni o al più ad un loro ordinamento. Al contrario si è cercato di dare un'idea delle regole di funzionamento del sistema, delle strategie localizzative adottate dai promotori e del ruolo di questa polarità a livello territoriale. Quest'operazione ha permesso di studiare le relazioni spaziali che intercorrono fra un insieme di oggetti eccezionali (i superluoghi) ed il territorio in cui sono collocati. Inizialmente questo rapporto ci appariva come inesistente o frammentario. Ad uno studio più approfondito però è parso evidente che nel progetto dei superluoghi il territorio liscio e continuo dell'economia globale incontra quello delle occasioni puntuali e localizzate di trasformazione urbana. Un focus sul continente europeo coglie i punti sparsi, la cui localizzazione è legata alle logiche tecniche della logistica, delle infrastrutture, delle strategie commerciali e del marketing, che sono tradizionalmente esterne al mondo dell'urbanistica e della pianificazione. Queste logiche seguono quelle delle reti viabilistiche e scelgono i nodi di scambio intermodale come localizzazioni privilegiate. Altri punti si sovrappongono agli assi di scorrimento autostradale dove si concentrano le funzioni per l'intrattenimento e lo svago. I superluoghi si posizionano in prossimità di queste strutture per il divertimento, con l'intento dichiarato di sfruttarne

413 Nel libro gli otto casi di studio erano suddivisi in due gruppi. Il primo, chiamato “superluoghi e mobilità” conteneva un focus sulle trasformazioni che hanno interessato gli aeroporti e le stazioni AV/AC. Come esempi erano stati scelti il progetto di rifunzionalizzazione dell'aeroporto “Caselle” di Torino (I) e il caso del complesso costituito dall'Aeroporto “il Caravaggio” di Bergamo e il centro commerciale Orio Center a Orio al Serio (I). Quest'ultimo è stato ulteriormente approfondito nel cap. 5 di questo lavoro. Per le stazioni AV/AC sono state selezionate la stazione AVE “Maria Zambrano” di Malaga (E) e quella di Roma Tiburtina (I). Al secondo gruppo, chiamato “Superluoghi e svago” appartengono due stadi e due parchi a tema. Per i primi si è scelto di studiare l'Amsterdam ArenA e l'Arena Boulevard di Amsterdam (NL) e il progetto Global Center Stadium a Castenedolo – Brescia (I). Per i parchi a tema l'approfondimento è stato dedicato al Parque Warner Madrid Resort y Parks a Madrid (E) e al Polo Turistico Integrato di Valmontone - Roma (I). Alcune illustrazioni di questo paragrafo fanno riferimento allo studio comparato di queste realtà.

in modo parassitario la capacità attrattiva, la localizzazione in comparti a bassa densità e accessibilità.

Riconoscere nel territorio i superluoghi è stata l'occasione per individuarne due grandi motori che sono al centro delle trasformazioni: le funzioni legate alla mobilità e quelle legati al tempo libero. Inoltre su molti dei grandi contenitori di funzioni metropolitane (aeroporti e stadi, ma anche stazioni ferroviarie e parchi a tema) si è individuata una progettualità dinamica sia da parte dei decisori pubblici (UE, stati nazionali ed enti locali) che degli sviluppatori privati. Questo aspetto è connesso a nuove domande che provengono dalla società contemporanea e ad alcune scelte strategiche di scala continentale. Il risultato è una serie di trasformazioni che vede i contenitori di grandi funzioni urbane modificarsi, divenendo permeabili ai flussi ed agli investimenti privati. I superluoghi sono spazi dinamici in costante trasformazione, non sempre riconoscibili in quanto tali, anzi spesso considerati come "oggetti fuori luogo" (questo termine non è utilizzato a caso). In realtà, quando si cerca di entrare più nello specifico della realtà dei superluoghi, si può notare come si comportino, spesso, come vere e proprie "porte della città" o addirittura "monumenti" grazie alla loro dimensione (la bigness), la complessità del loro programma funzionale (sono anche sistemi architettonici) e al fatto che sono frutto del contributo di alcuni fra i più famosi architetti del panorama internazionale (le cosiddette archistars). D'altronde, come ha affermato N. Portas (2004) alcuni di questi progetti possono rappresentare una funzione catalitica (cioè di motore delle trasformazioni a una scala urbana o metropolitana) e in questo senso le forme architettoniche particolarmente iconiche possono rappresentare un ruolo strategico. Questa idea potrebbe spiegare quei casi in cui i decisori pubblici sembrano appoggiare la scelta di professionisti ed idee più per il loro carattere di brand internazionale che per la qualità delle soluzioni proposte. In questi aggregati di architetture iconiche si trovano centri commerciali, complessi di uffici e spazi per l'intrattenimento, e, in definitiva, essi rappresentano alcuni fra i luoghi più caratteristici della società consumocentrica studiata ad esempio da E. Gamesey e J. McGlade (2006).

Il lavoro di analisi dei casi portato a termine nel 2009 si concludeva con una comparazione fra i casi di studio e la creazione di una matrice. Questo tentativo era articolato attorno ad alcuni grandi temi d'approfondimento, che sono stati chiamati "sguardi"⁴¹⁴. Attraverso gli sguardi si cercava di raccontare i diversi casi di studio in un modo non convenzionale e, nel frattempo, si indagavano alcuni possibili comportamenti o caratteri comuni. Il concetto di sguardo è utile a descrivere approcci diversi

414 Per la definizione di alcuni di questi sguardi devo ringraziare G. La Varra, che si è pazientemente prestato a discutere con me alcune sue idee espresse in un intervento dell'aprile 2008 in occasione della presentazione del numero 10 della rivista *Ciudades*, a cura di J. L. de las Rivas e C. Morandi, intitolata "Generadores de una nueva urbanidad: los espacios comerciales".

agli oggetti. Diversi per la distanza, per la posizione di un ipotetico osservatore e per gli oggetti ai quali rivolge di volta in volta l'attenzione. Per questo si sono operati quattro sguardi principali:

- Si è guardato dentro i superluoghi, così da scoprire i caratteri morfologici e funzionali di ogni singolo caso.
- Si è guardato attorno ai superluoghi, per capire che relazioni stringevano con il contesto, i fenomeni sui bordi ed in prossimità di queste aree.
- Si è guardato tra i superluoghi, per studiare la rete –o meglio, le reti- che li connettevano e le interazioni che si creano nei nodi, dove i fenomeni globali incontrano le realtà locali
- Infine si è guardato ai superluoghi da dentro, così da studiarli come il possibile ambiente dove si sviluppano nuovi habitat e dove si manifestano innovative pratiche d'uso dello spazio messe in atto dai loro abitanti/fruitori.

Guardare dentro i superluoghi, attorno ad essi, indagare la rete da loro costituita ed immedesimarsi nella posizione di chi vive al loro interno permette di leggerli come contenitori entro cui si sviluppano modi di vivere che a volte ricalcano quelli della città consolidata, altre volte costituiscono una nuova modalità di abitare lo spazio. Questa operazione era ispirata alle affermazioni di G. Dematteis e F. Governa:

“L’immaginazione degli ordini spaziali a diverse scale diventa un elemento strategico di ogni progettazione, perché l’oggetto che si progetta – piccolo o grande che sia – non si colloca più solo in un luogo, ma attraverso di esso, nel mondo. Quello che oggi un architetto può utilmente apprendere dalla geografia è dunque anzitutto la capacità di pensare i luoghi e chi ci vive, immersi in reti di relazioni spaziali, che li colleghino ad altri luoghi e che concorrono a plasmare e dare senso alle forme dell’abitare e dell’insediarsi”⁴¹⁵.

Uno studio dei superluoghi sarebbe però sterile se si limitasse alla ricostruzione della loro posizione nello spazio. Al contrario, esso deve essere la base per studiare le relazioni spaziali che intercorrono fra un insieme di oggetti eccezionali (i superluoghi) ed il territorio in cui sono collocati. Un’immagine d’insieme dei superluoghi nel continente europeo, ipotizzando di superare le grandi difficoltà della sua realizzazione, sarebbe quella di una serie di punti sparsi, legati alle azioni e alle strategie di un gruppo di operatori del real estate, della grande distribuzione e dell’economia. Le logiche localizzative di questi operatori, esulano da quelle della pianificazione e dei modelli insediativi tradizionali, poichè privilegiano le reti delle infrastrutture del grande traffico, in particolare nei nodi di scambio intermodale. Il territorio metropolizzato dove vive la società contemporanea con i suoi gradienti

415 Dematteis G., Governa F. (2001) Dal paesaggio ai sistemi locali. Torino, Politecnico di Torino

di accessibilità a stabilire il potenziale del luogo è l'ambiente naturale per questo tipo di organismi.

Questa caratteristica è un fattore chiave poichè i superluoghi sono spazi della convergenza⁴¹⁶ (Lyster, 2006) dove flussi di persone, informazioni, beni, energie ed investimenti⁴¹⁷ entrano in contatto e si sovrappongono fra loro. Vi sono alcuni caratteri che ricorrono e che possono spiegare la loro realtà fisica, funzionale e temporale:

- La grande "massa" o dimensione⁴¹⁸ (sono polarità)
- La multi-funzionalità (fra le funzioni presenti spiccano quelle "centrali": il commercio, il tempo libero, la cultura, ecc. ma a queste si affiancano il lavoro con il terziario specializzato, la logistica ecc. e, piú recentemente, la residenza).
- La crescita per fasi e la presenza di un gran numero di attori nei processi di sviluppo
- La poliutenza: sono anche nodi
- L'utilizzo da parte degli utenti/consumatori per un tempo prolungato nel ciclo settimanale, mensile ed annuale

Ciò che si intende per grande dimensione dell'intervento riguarda il peso di queste trasformazioni sul contesto, che partendo da aree e progetti ben definiti si inseriscono nella loro realtà territoriale e generano effetti a piú livelli. Si tratta di polarità, secondo la terminologia usata da N. Portas & al. (2011) ed esposta nel capitolo precedente (v. 3.D.). Essi possono essere il pretesto per ripensare il complesso delle dotazioni pubbliche o dei servizi di un intero comparto urbano, fino alla scala regionale. Si usa la parola territorio per relativizzare, ancora una volta il concetto e collegarlo alla scala di riferimento dei singoli elementi che possono essere analizzati: una stazione o uno stadio hanno un ambito di riferimento sovralocale o regionale, la galleria commerciale annessa può rappresentare invece una polarità di tipo urbano o metropolitano. Quest'idea ha rappresentato da sempre una suggestione per i progettisti e gli architetti: A. Rossi (1966) ha ricordato come in tutte le città d'Europa

416 Vale la pena riflettere su questo concetto., proposto da C. Lyster (2006; 217) che ha affermato che "La rete delle infrastrutture veloci con i suoi nodi -aeroporti, stazioni ferroviarie, incroci autostradali e scambiatori intermodali- sono spazi che hanno una vocazione alla convergenza (collisive site nel testo originale, ndt.). Il territorio della convergenza non si formano a caso ma dove nel corso del tempo si sono andati sommando numerosi nodi e dove lo hanno permesso le qualità specifiche dei luoghi, come la presenza di infrastrutture, caratteri geografici, risorse naturali e, soprattutto, una strategia che riconfigura e rafforza la natura dei luoghi esistente..." (Trad. M. Paris)

417 In una recente pubblicazione (Paris, 2013) per indicare il carattere complesso di questi flussi è stato usato l'acronimo PIGES (People, Informations, Goods, Energies ed \$ sta per "Investimenti")

418 Durante una delle prime fasi della ricerca, si è reso evidente che era impossibile definire i superluoghi solo tramite una soglia dimensionale per due ragioni. La prima è che vi sono profonde differenze fra i casi e, per questa ragione, era impossibile trovare una dimensione univoca, o anche solo l'unità di misura per definire la soglia dimensionale (metri quadrati, numero di visitatori, fatturato, ecc.). La seconda è che per capire questo fenomeno bisogna basare la ricerca su di un approccio multifattoriale, che difficilmente riesce a definire quantitativamente effetti e portata sul contesto della presenza dei superluoghi.

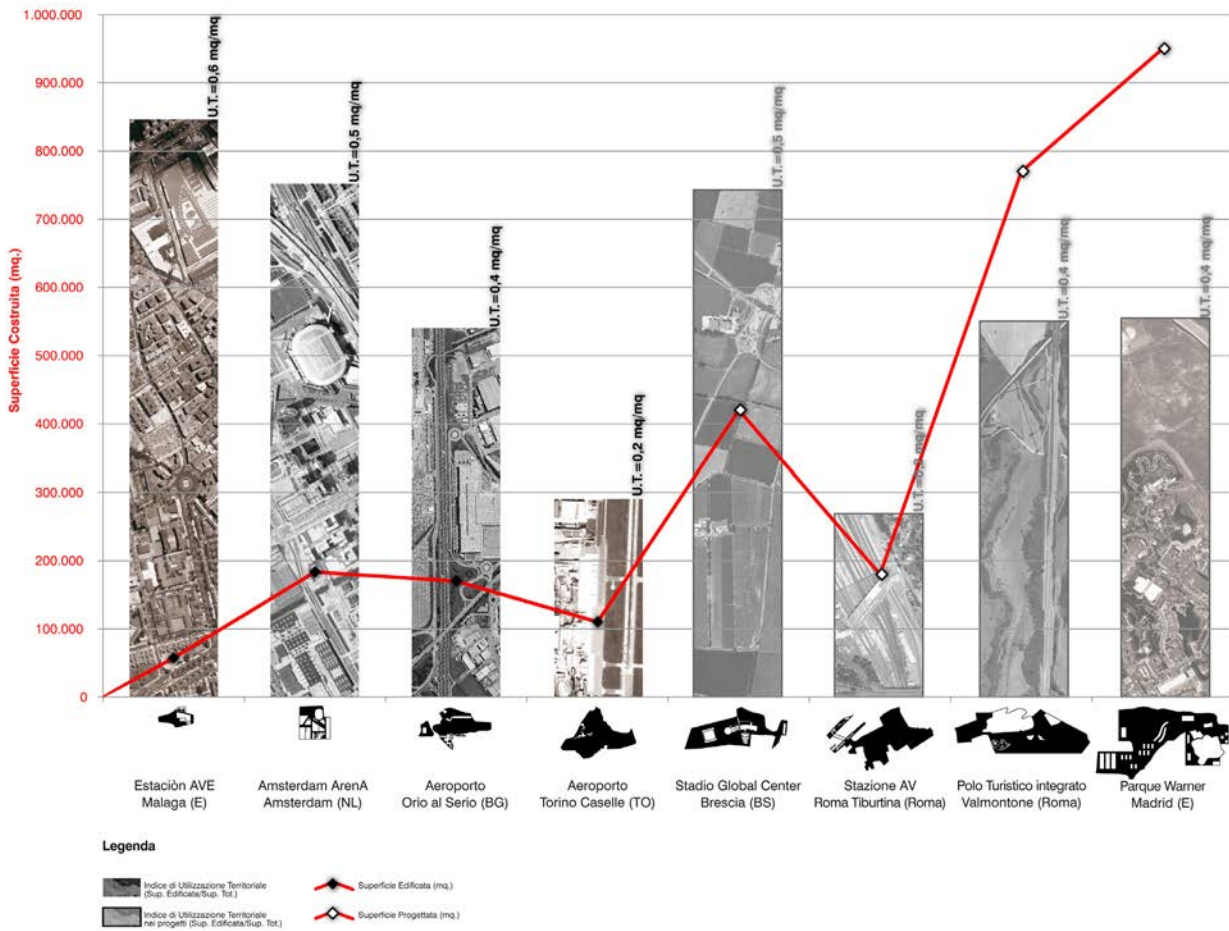


Fig. 4.22:

Indice di utilizzazione territoriale e superficie edificata nei superluoghi

Negli otto casi che presento in questa breve rassegna la densità è sempre molto elevata. Possiamo notare che nei progetti proposti dagli operatori negli ultimi anni addirittura questa aumenta. Questo aspetto è legato alla volontà di sfruttare i benefici dati dalla volontà dei tenants di insediarsi in questi organismi soprattutto quando presentano complessi funzionali particolarmente ricchi di attività complementari. Gli operatori immobiliari per questo motivo aumentano le volumetrie edificate, sicuri della redditività della loro operazione.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2010)

esistono grandi palazzi o complessi di edifici che racchiudono oggi parti importanti della città e funzioni fondamentali per il suo funzionamento, ma che sono molto diverse dalle destinazioni d'uso originarie. Egli affermava, portando l'esempio del Palazzo della Ragione di Padova che i visitatori rimanevano stupefatti per la pluralità delle funzioni che un manufatto del genere poteva contenere e di come queste destinazioni d'uso fossero indipendenti dalla sua forma. Questo discorso può essere fatto anche per gli ambiti che si è scelto di studiare in questa ricerca: il peso specifico dei superluoghi aumenta grazie a questi aspetti, sia in termini di attrazione del bacino d'utenza, di possibilità offerte, ma anche di esternalità negative sul contesto. In questo senso è necessario pensare questi progetti con un'ottica strategica, orientata, che sappia indirizzare la trasformazione a rappresentare un elemento nuovo per il territorio in cui si inserisce.

Invece che pensare ai superluoghi in termini di superfici costruite o di volumetria edificata è più interessante approfondirne la grande densità funzionale -la loro intensità d'uso- e questa è la seconda caratteristica messa in evidenza dalla ricerca. Nei superluoghi ad una funzione principale (uno stadio, una stazione, un aeroporto, ecc.) si sommano una serie di funzioni accessorie come superfici commerciali,

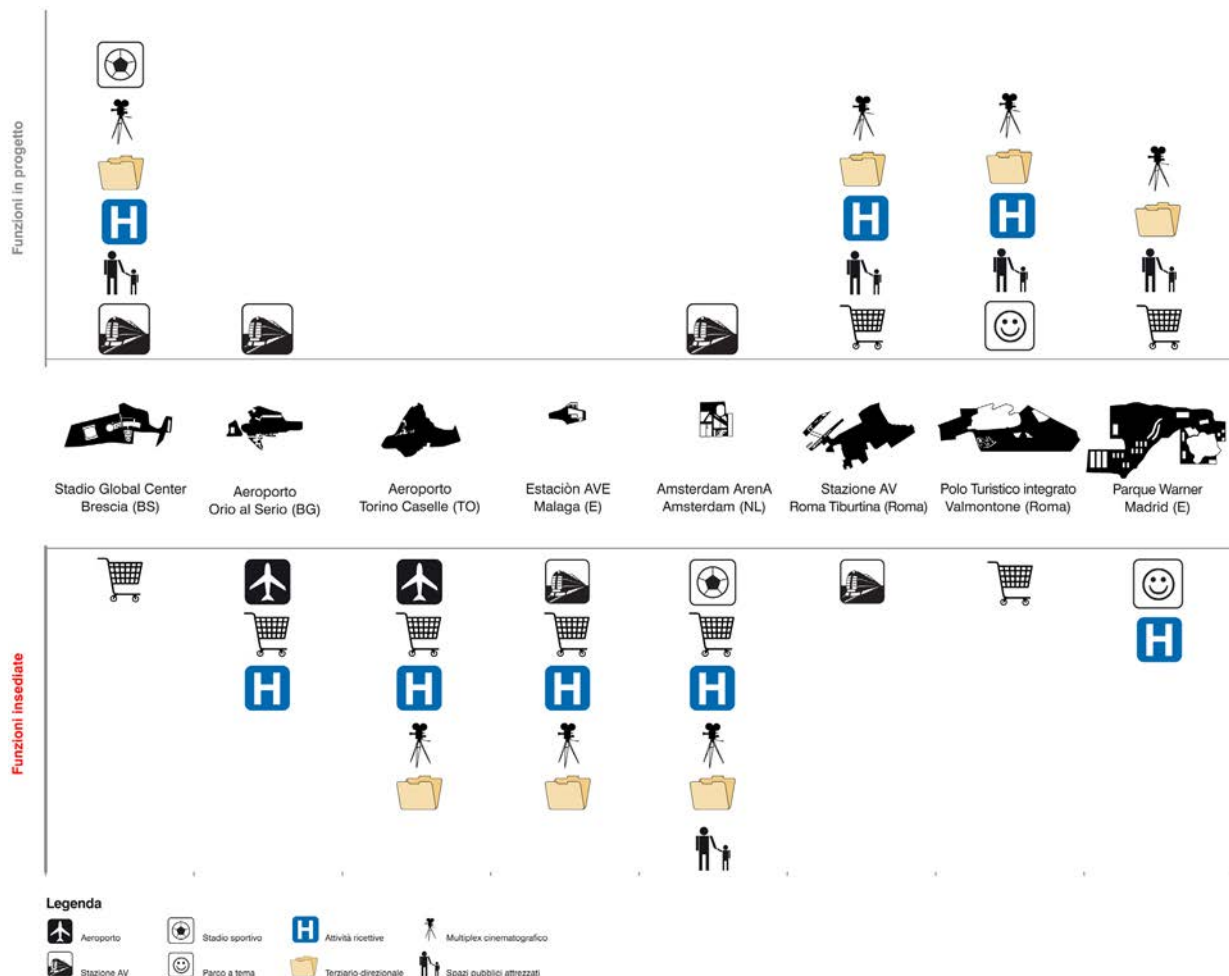
attività legate al terziario direzionale e funzioni ricettive. In questo senso vi sono due tratti distintivi che la ricerca ha evidenziato. In primo luogo nel progetto dei superluoghi le dimensioni e le caratteristiche di queste funzioni aggiunte non ci permettono di considerarle solo un accessorio, come per esempio potevano essere le librerie e le attività di ristorazione da sempre presenti nelle stazioni. L'esempio del commercio è particolarmente chiaro: le gallerie commerciali insediate negli stadi, negli aeroporti o nei parchi a tema sono vere e proprie polarità commerciali capaci di attrarre, da sole, un bacino d'utenza di tipo sovralocale, tanto da mettersi in competizione con i centri commerciali e i centri storici già insediati sul territorio. Questo bacino d'utenza si somma e si integra con quello della funzione "trainante", così da creare un polo d'attrazione che, per pluralità di canali e servizi offerti, può essere paragonabile solo a elementi di elevata –o estrema- centralità nel territorio. Questa spinta che R. Koolhaas (1994a) definirebbe "congestione positiva" è particolarmente presente nelle nuove proposte progettuali: gli sviluppatori immobiliari utilizzano questa leva e pianificano trasformazioni sempre più grandi dimensionalmente e sempre più articolate fino a farli diventare luoghi in cui si sovrappongono funzioni del commercio, dell'intrattenimento,

Fig. 4.23:

Diversità di funzioni insediate nei superluoghi

Le diverse funzioni insediate. Tutte sono dotate di attività commerciali, dalle grandi superfici a centri commerciali, ma non manca anche un buon numero di funzioni terziarie e dedicate allo svago. Va sottolineata la presenza delle attività ricettive (presenti o in progetto), mentre in tutte è esclusa la funzione residenziale. Fino a quando?

Fonte: Elaborazione M. Paris (2010)



della mobilità e dello svago in cui iniziano ad essere presenti anche superfici espositive, strutture dedicate alla salute, alla vendita di servizi avanzati, alla produzione e alla residenza. Questa complessità –in molti casi ancora solo potenziale- ricorda quella dei centri urbani consolidati ed è per questo che i superluoghi possono essere considerati anche delle “centralità emergenti” (Portas & al, 2011).

I superluoghi concentrano su di sé una serie importante di progetti di trasformazione e, nel tempo, di continua espansione/refurbishment. Grazie al loro carattere dinamico, garantiscono un ritorno veloce degli investimenti operati e così rappresentano uno scenario in continua evoluzione. Allo stesso tempo questo fattore ne implica un altro, che aumenta ancor più la complessità di questa realtà: i progettisti che intervengono in questi ambiti lo fanno per fasi sovrapposte o giustapposte. Questo porta alla creazione di un artefatto che cresce senza un reale progetto unitario né una idea complessiva. Questi due fattori impongono una riflessione sul carattere complesso di questi ambiti: lo spazio è un contenitore che accoglie volumi e spazi pubblici, entro cui si muovono gli utenti. La mancanza di coordinamento fra le parti, insieme alla difficoltà da parte degli enti pubblici di imporre un reale controllo della qualità dei manufatti e dello spazio di connessione spesso è un fattore critico per la vivibilità degli spazi, così come per la loro fruibilità da parte degli utenti. In particolare ci si riferisce agli ambiti di bordo ed i limiti fra le diverse proprietà, che spesso coincidono con vere e proprie barriere che rendono difficoltoso il flusso di utenti fra le diverse attività presenti nell'area.

La sovrapposizione di bacini d'utenza diversi porta alla terza caratteristica fondamentale che è stata individuata per i superluoghi: la poliutenza. Si tratta di ambiti dotati contemporaneamente dei caratteri dei poli, dei nodi e delle centralità emergenti (Portas & al., 2011) dove si condensano le tre tipologie principali di utenti che frequentano i superluoghi: i viaggiatori, i turisti e gli abitanti dell'intorno. I viaggiatori frequentano i superluoghi in funzione del loro ruolo di scambiatore intermodale o di porta della città, si pensi alle stazioni dell'AV, ed in essi utilizzano i tempi di attesa per dedicarsi ad attività ludiche, ricreative o d'acquisto. I turisti possono avere i superluoghi come tappa specifica di un viaggio, si pensi ai frequentatori dei parchi a tema o ai tifosi stranieri che visitano i musei delle squadre di calcio più blasonate, o possono servirsi di alcune funzioni insediate in essi. Alcuni progetti, sviluppati da grandi firme dello star-sistem architettonico divengono esse stesse monumenti, che i visitatori frequentano e che gli sviluppatori immobiliari pubblicizzano sfruttando canali turistici più consolidati. Si pensi, per esempio, alla Stazione AV di Malaga, integrata nel giro turistico della città, con sosta per acquisti compresa in un biglietto cumulativo proposto dalla locale agenzia di promozione turistica. Infine gli abitanti dell'intorno frequentano i superluoghi come alternativa o in sostituzione degli spazi pubblici della città consolidata. Il progetto per la Stazione AV

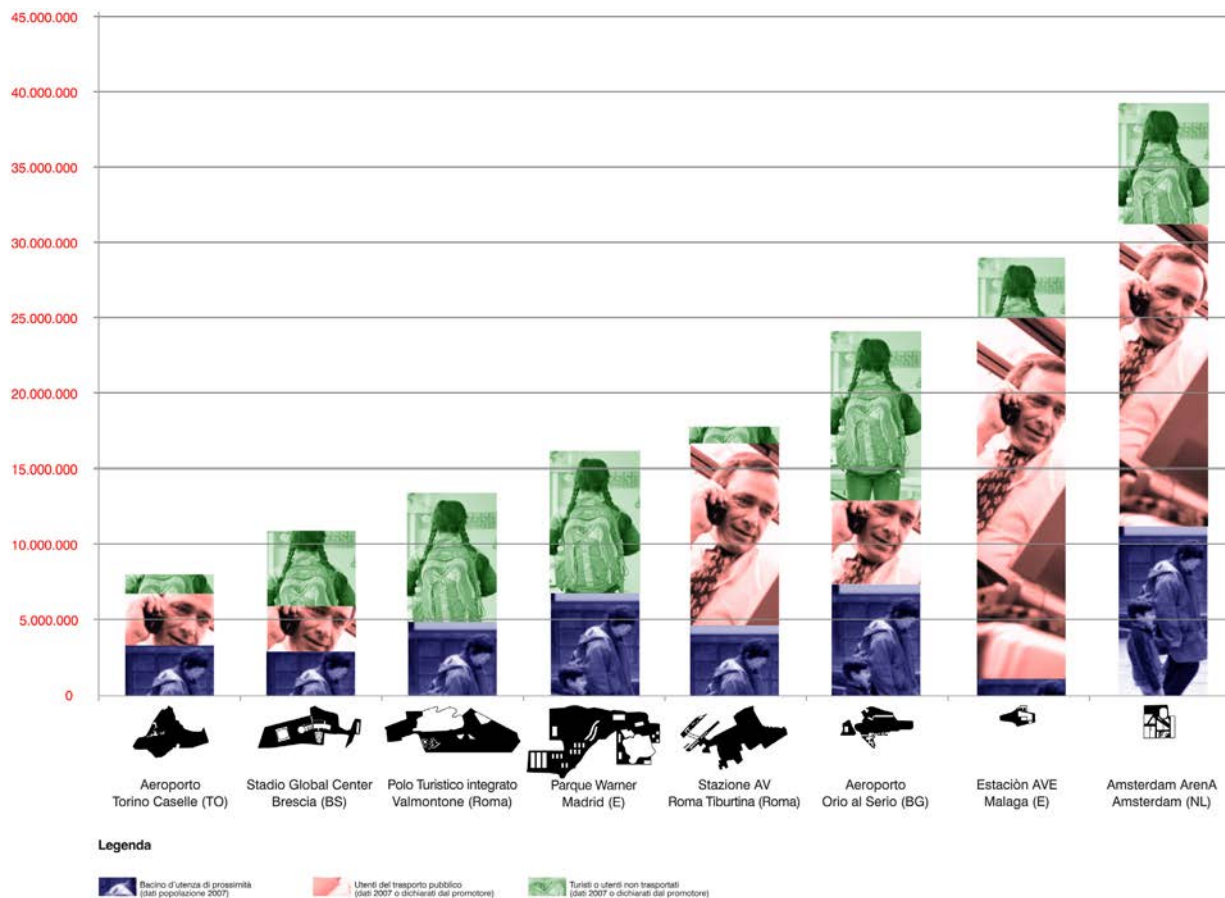


Fig. 4.24:

La diversità dei bacini d'utenza dei superluoghi

Vi sono tre tipologie principali di utenti che frequentano i superluoghi: i viaggiatori, i turisti e gli abitanti dell'intorno.

E' interessante notare come l'Amsterdam Arena, che da sempre ha basato la sua strategia sulla costruzione di una centralità di tipo urbano, riesce ad attrarre circa 40 mln di visitatori/utenti/acquirenti all'anno. Di questo enorme bacino d'utenza si servono le numerose attività commerciali e dell'intrattenimento insediate nell'area. In definitiva la trasformazione iniziata in funzione dello stadio, ha creato un sistema per il consumo e il tempo libero che ha nell'impianto sportivo solo uno dei suoi elementi.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2010)

di Roma Tiburtina, ad esempio, prevede che la galleria commerciale sia anche l'unico passaggio pubblico per la connessione di due quartieri storicamente separati dal tracciato dei binari, e grazie a questo aspetto, si prevede un accesso di circa 5.000 visitatori non viaggiatori al giorno. L'aspetto più interessante della presenza di utenti diversi in un unico luogo è il continuo cambio di ruolo ai quali sono sottoposti durante il tempo che vi trascorrono: i viaggiatori divengono acquirenti e visitatori, così come i turisti, fino ad arrivare al caso limite dei dipendenti delle funzioni insediate che, nel tempo libero, frequentano il superluogo come clienti.

Il continuo travaso di utenti/clienti/fruitori da una funzione all'altra rende particolarmente alto il valore posizionale degli spazi insediati all'interno dei superluoghi. In questo ricordano le dinamiche già osservate da J. Garreau (1991) nella Edge city, in cui la presenza di poli attrattori (mall, sedi corporative, campus, ecc.) generava una attrazione di altre funzioni, così da creare un insediamento complesso in cui convivevano spazi di lavoro, di svago e di consumo. Si tratta di processi complessi che hanno coinvolto, nella loro ultima evoluzione, anche la residenza, attraendola. Questa, di fatto, può essere una delle possibili evoluzioni dei superluoghi. Una delle ragioni per cui si può anticipare questa conclusione è la prolungata presenza del pubblico che già ora usa questi spazi fino a 12-14 ore al giorno. Va ricordato che, in quasi tutta

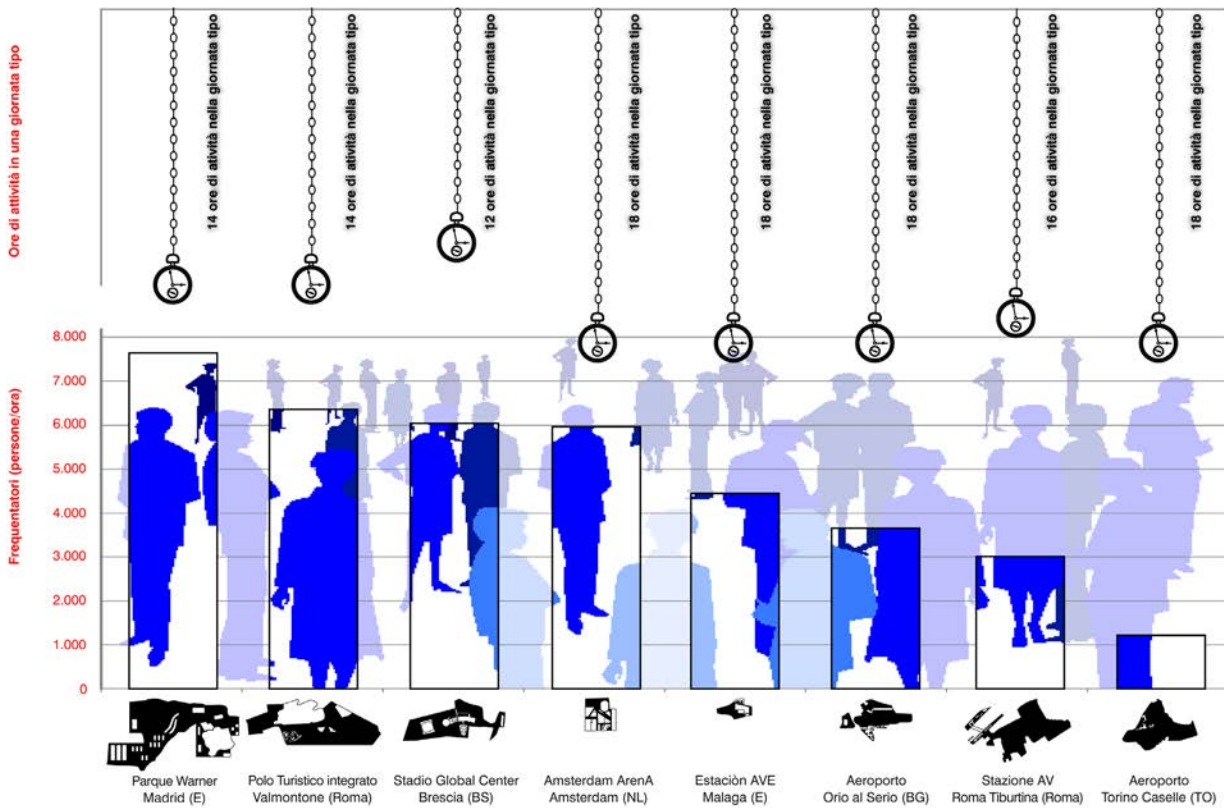


Fig. 4.25: Numero di frequentatori e ore di attività media durante l'anno

La frequentazione oraria maggiore è legata alla stagionalità dei parchi a tema, che concentrano in pochi mesi tutto il flusso della loro utenza. Per questo sono partiti diversi progetti tesi a slegare il loro utilizzo dalla stagionalità: offerte per soggiorni settimanali, intercettazione della clientela business che potrebbe usarne le strutture come sedi di convegni ed altre proposte legate allo sport ed al fitness.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2010)

Europa, le attività insediate nei nodi della mobilità godono di un regime speciale che permette loro di poter superare, per esempio, il limite di aperture domenicali imposto agli esercizi commerciali, per esempio, garantendo così la possibilità di apertura di circa 350 giorni l'anno. Questo aspetto, insieme alla diversificazione dell'offerta di funzioni e servizi, permette agli utenti di avere spazi da frequentare quasi ininterrottamente nelle 24 ore della giornata. La sovrapposizione di più tipologie d'utenza oltretutto distribuisce i frequentatori lungo l'arco della giornata, evitando la presenza di tempi morti. In alcuni casi a tutto ciò si aggiungono recenti sperimentazioni in cui alle funzioni commerciali e dello svago si è aggiunta quella residenziale, aggiungendo gradi di complessità a queste già interessanti combinazioni⁴¹⁹. Come si è visto con la categoria concettuale dei superluoghi non si pretende quindi di individuare una precisa tipologia architettonica ma, grazie ad essa, sono stati creati alcuni criteri utili ad approfondire alcuni studi recenti (Paris, 2009; Agnoletto & al., 2007) sugli aggregati multifunzionali. Tutto ciò ha permesso di mettere in luce una serie di luoghi che segnano la realtà territoriale contemporanea.

La portata del ruolo territoriale dei superluoghi si avverte ad una molteplicità di scale: quella locale, sopra-locale e regionale e, per questa ragione, questo ruolo può essere definito transitorio (o liquido, usando un termine preso in prestito da Z. Bauman). Tutto questo è più

419 Si parla ad esempio del caso di Milano Fiori, ad Assago (I) in cui a un sistema polifunzionale è stata aggiunta, recentemente (2010-2013), una componente residenziale finora esclusa.

facilmente esplicabile grazie all'apporto di casi concreti, raccolti nella terza parte di questa ricerca. Al contrario, cercare di ipotizzare una visione comune per gli effetti della presenza di elementi eccezionali del territorio potrebbe non solo essere molto difficile, ma addirittura contraddittorio con alcune delle ipotesi che sostengono questa ricerca. Probabilmente è più corretto, invece che cercare una mediazione che diventerebbe una forzata semplificazione di realtà profondamente diverse tra loro, approfondire la realtà poliscale degli effetti territoriali dei superluoghi (Paris, 2010 e 2009) che influenza profondamente la loro identità.

4.D. Che tipo di luogo sono i superluoghi?

La tesi che si cerca di dimostrare nella seconda parte di questa ricerca è che l'esistenza di alcuni aggregati multifunzionali, a fronte di determinate condizioni (eccezionale accessibilità multimodale, articolazione delle componenti funzionali, qualità del progetto architettonico, urbanistico e del paesaggio) può giocare un ruolo rilevante –non sempre funzionale– nei processi di riorganizzazione territoriale a scala metropolitana, attraverso la realizzazione di luoghi con caratteri di una nuova urbanità (Morandi & Paris, 2013). Si è già specificato che il prefisso “–super” non fa riferimento al carattere dimensionale di queste realtà e che la costituzione dei superluoghi non è un semplice processo lineare di accrescimento. Le proprietà dei superluoghi sono date dalle particolari condizioni cui alcuni luoghi si trovano sottoposti e sono il risultato di stratificazioni storiche e strategie economiche sedimentate sul territorio. Si cercherà in questo paragrafo conclusivo di riflettere sull'identità di questi luoghi e su come quest'ultima influenzi la percezione che ne hanno gli utenti/abitanti di questi spazi, i loro comportamenti e come, in definitiva, essa sia la chiave affinché i superluoghi possano essere considerate degli ambiti urbani.

LUOGHI CON UN'IDENTITÀ SPECIFICA

I superluoghi sono ambiti in cui si materializza la triplice dialettica dello spazio di H. Lefebvre (1974): si tratta di ambiti percepiti, concepiti e vissuti, veri e propri luoghi antropologici. Negli ambienti creati dall'uomo, cioè prodotti secondo una logica intenzionale, queste tre forme si mettono in relazione e danno origine a quegli habitat che possono contenere la vita e le pratiche sociali dei loro abitanti: i luoghi sono diversi per due ragioni principali: da un lato vi sono i caratteri fisici che li contraddistinguono, dall'altro le diverse combinazioni cui danno origine le componenti della dialettica spaziale. Senza voler entrare nel dettaglio di questa lettura e del dibattito che intorno ad essa si è generato si può ricordare la lettura che ne ha dato E.W. Soja (1996). Per l'autore nella exopolis la costruzione degli spazi dipende dalla relazione reale/

immaginario che lega la realtà materiale dei luoghi alla loro capacità di accogliere una dimensione immaginaria. Il territorio contemporaneo è quindi segnato dalla presenza di una serie di spazi nei quali si ricrea una copia reale di luoghi mai esistiti (Soja, 1996) nei quali la finzione lega paesaggio, società e memoria urbana. Si tratta di luoghi, cioè spazi dotati di una propria identità specifica, costruiti per accogliere la società contemporanea, le sue pratiche d'uso dello spazio e il suo immaginario. Come ha scritto J.V. Ruffi, commentando il contributo di E.W. Soja:

“Si tratta di spazi che ne contengono molti altri, nei quali si sovrappongono in uno spazio reale –fisico- diversi luoghi, illusori e reali. Così gli spazi caratteristici di quest'epoca sono reali e allo stesso tempo immaginari: parchi tematici, new towns, aeroporti, centri commerciali, case e quartieri-fortezza, centri storici restaurati, vuoti urbani, Times Square...”⁴²⁰.

In questo senso i superluoghi sono luoghi a tutti gli effetti, nei quali convivono queste dimensioni percepite dai loro utenti. In particolare, come ha affermato L. Castello (2010) essendo ambiti dove la funzione residenziale non è prevalente, la dimensione simbolica di questi spazi è legata alla condivisione da parte dei loro abitanti temporanei, degli stessi gusti, delle stesse abitudini di consumo, degli stessi valori e modelli di comportamento, ecc. Quando si focalizza l'attenzione sui movimenti delle persone nei superluoghi, sui loro comportamenti e sulle tracce che i fruitori di questi spazi lasciano dietro di sé, si nota che nei superluoghi si connettono diversi eventi nel tempo e nel territorio. Tutto ciò crea un ambiente che è molto più che un oggetto "progettato", ma è un'ecologia di vari sistemi che funziona in modo dinamico, attraverso una rete di interazioni diverse (Corner, 2006). I superluoghi sono spazi circoscritti e delimitati. Essi si differenziano chiaramente dall'intorno in cui sono inseriti. Questo aspetto ne delinea un'identità precisa: essi sono riconoscibili e riconosciuti, hanno proprie regole di funzionamento ed impongono negli utenti specifiche modalità d'uso dello spazio, ma anche delle funzioni che in essi vengono localizzate e che richiedono elevate performance economiche (pena la rescissione del contratto di locazione e l'espulsione dell'attività dal superluogo). Essi non invadono semplicemente una parte del territorio: il ruolo non è una mera occupazione del suolo. In realtà essi recitano nel territorio un ruolo profondamente attivo e da prodotto sono diventati produttori di trasformazioni economiche, sociali ed urbanistiche. Gli effetti della loro presenza si evidenziano nella capacità di attrarre investimenti e progetti su di un ambito, ma anche nuove attività economiche ed attrarre abitanti. Ovviamente non esistono solo esternalità positive di questi ambiti, poiché i superluoghi possono generare alcuni squilibri territoriali in contesti dotati di scarsa capacità di adattamento. Comunque in questa fase si sta cercando di mettere in luce la loro capacità di porsi come motori di trasformazioni di nuove territorialità, senza formulare

420 Ruffi J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? in Revista de Geografía n.2. Lleida, Editorial Pàges pag. 79-103 – trad. M. Paris

un giudizio di merito sugli esiti della trasformazione. Come ha avuto occasione di affermare G. Dematteis, il superluogo:

“Ha a che fare con valori simbolici incorporati nello spazio e con il tratto forte che alcune realizzazioni imprimono nel paesaggio contemporaneo. Ma i superluoghi in un certo senso radicalizzano l'autonomia di alcuni agenti funzionali, sganciandoli dalla routinaria riproduzione della città normale e rendendoli essi stessi portatori, talvolta intenzionali, di territorialità attive ... Se osservassimo molte delle funzioni che oggi caratterizzano la città ed il territorio contemporaneo, è difficile sottrarsi alla sensazione che esse producano luoghi separati, privati di una spazialità sociale, espressione di logiche autonome. E' un paradosso ma tale fenomeno esprime simultaneamente uno sganciamento dal contesto e una nuova presa sul territorio, un ancoraggio che contribuisce a riconfigurare gli ambienti locali della vita urbana”⁴²¹.

I superluoghi non sono città, ma sono un elemento della realtà urbana contemporanea. Essi sono porzioni di spazio dove gli operatori del mercato immobiliare, della distribuzione ed anche decisori pubblici localizzano grandi funzioni urbane ma grazie a questo complesso programma funzionale e ai caratteri unici degli ambiti essi danno vita a una serie di luoghi caratterizzati da uno specifico “genius loci”, del quale si darà un accenno nel prossimo paragrafo. Se si volesse utilizzare la terminologia cara a A. Rossi (1960), i superluoghi sono veri e propri Locus: elementi che hanno un ruolo primario nella dinamica della città. Tramite la loro disposizione e la loro presenza la realtà urbana si caratterizza e questa caratterizzazione dipende dalla pertinenza di un superluogo al suo spazio di localizzazione e alla sua identità specifica di catalizzatore. Pur correndo il rischio di ribadire concetti già espressi, sembra necessario ricordare che quest'identità è fondamentale urbana e, in modo particolare, legata alle pratiche e alle condizioni di vita urbane della contemporaneità. Quest'identità fa in modo che i superluoghi si configurino come veri e propri spazi di centralità e si differenzino dalle semplici aggregazioni di funzioni centrali o dalle polarità del territorio.

UN GENIUS LOCI CONTEMPORANEO

Ch. Norberg-Schulz è una delle grandi personalità che ha studiato il luogo come spazio della vita e dell'azione umana. Egli era interessato al tema poichè, come ha affermato più volte nella sua opera (1980), si è soliti dire che i fatti “hanno luogo” in un determinato spazio, poichè i luoghi sono evidentemente una parte integrale dell'esistenza. La vita stessa si svolge fra una gerarchia di spazi ed un insieme di relazioni (De las Rivas, 1992). Per capire il suo punto di vista si deve tener in considerazione la relazione diretta e stretta che lega l'autore a M. Heidegger che emerge con forza in tutto l'arco della sua produzione ma, in modo particolare, nel suo libro “genius loci.” In quest'opera egli

421 Dematteis G. (a cura di), (2008) Rapporto annuale 2008. L'Italia della città tra malessere e trasfigurazione. Roma, Edizioni SGI - Società Geografica Italiana pag. 83

vuole dimostrare, attraverso una serie di immagini di luoghi reali (a scale diverse, da quella territorial alla scala del dettaglio architettonico), che esistono luoghi-cardine nella vita e nell'esperienza dell'uomo. Essi arrivano a noi –e qui dimostra il legame diretto con il filosofo tedesco– attraverso un processo in tre fasi (visualization, complementation and symbolization). L'uomo vive sul luogo modificando e vivendo questi luoghi come base della sua esperienza personale. I luoghi accumulano questi significati tanto che, alcuni di essi divengono luoghi condivisi da un gruppo di persone, da intere comunità o dall'umanità intera. In parallelo egli ha approfondito il concetto classico del *genius loci*⁴²², mettendolo in relazione col carattere del luogo. Come lo stesso autore si è prodigato a ricordare: “Quello di *Genius Loci* è un concetto latino. Secondo gli antichi romani ogni ente indipendente ha un proprio *genius*, il suo spirito guardiano. Questo spirito è quello che da la vita alla gente e ai luoghi, li accompagna dalla nascita alla morte e ne determina i caratteri e l'essenza”⁴²³.

Il concetto di *genius loci* ha avuto una enorme fortuna critica, poichè illustra in modo semplice che l'azione del costruire luoghi va oltre il mero atto edificatorio: secondo l'autore, che a questo proposito si rifà a M. Heidegger, il fine ultimo dell'architettura è quello di trasformare gli spazi in luoghi e quest'operazione è possibile scoprendo quei significati potenziali presenti in questi ambienti. Nella parte finale della sua opera Ch. Norberg-Schultz analizza la condizione contemporanea e si preoccupa di ciò che egli definisce “*the loss of place in the contemporary world*”. Egli denuncia la difficoltà dell'uomo moderno nel creare ambienti significativi, che sappiano accogliere i simboli e la vita dei loro abitanti. Egli suggerisce il recupero del luogo e che questo sia rimesso al centro sia nella fase analitica che progettuale: ma di recuperare il progetto del luogo come traduzione dell'esperienza umana vissuta in esso, poichè solo quando si fa una esperienza diretta del luogo si può partecipare attivamente alla sua costruzione. Lo spazio creato dall'architettura diviene luogo, secondo l'autore, perchè ne possiede i caratteri essenziali (prossimità, centralità, chiusura) che lo rendono un elemento unico, un soggetto a sè stante, dotato di dimensioni reali e simboliche. Come ha osservato K. Shannon, la crescita delle aree extraurbane e la contestuale necessità di ripensare la città consolidata, in particolare le sue aree dismesse, gli ambienti più vulnerabili dal punto di vista sociale ed economico, ecc. è coincisa con un ritorno all'idea di luogo in molti progetti urbani, nei quali si insiste sulla necessità di riconoscerne ed interpretarne le potenzialità. In questo senso la componente conservativa della visione di M. Heidegger e Ch. Norberg-

422 A quest'analisi si dovrebbe ricollegare una più accurata riflessione anche sui contributi di E.N. Rogers (1955) con le preesistenze ambientali, A. Rossi (1966) con lo studio sul locus e K. Lynch (1960) con l'idea delle immagini ambientali. Non potendo per ragioni di sintesi realizzare questo approfondimento in questa sede, si rimanda quest'operazione ad una possibile fase successiva della ricerca.

423 Norberg-Schulz C. (1980) *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York, Rizzoli pag. 18

Fig. 4.26:

Il parco de La Villette a Parigi (F)

Il parco ha sostituito il mattatoio che sorgeva occupava questa grande area industriale all'interno della periferia parigina. Il progetto di B. Tschumi consisteva nella decostruzione dell'idea stessa del parco nelle sue componenti geometriche fondamentali: aree (il verde), linee (i percorsi) e punti (i servizi). Il progetto finale è una sovrapposizione di questi layer, non un risultato unitario, ma l'unione di tre sistemi indipendenti. Così "Il lavoro in architettura di personaggi come B. Tschumi, G. Lynn, S. Holl o L. Woods riesce a produrre un addensamento dello spazio e del tempo, reso possibile dalle nuove citazioni tecnologiche che mettono in discussione l'appartenenza basata sulla presenza, in cui gli orizzonti sono 'punti che ruotano nello spazio-tempo' (Holl 2000) e modi di espandere il pensiero, non solo condizioni ottiche (Amin & Thrift, 2005; 78).

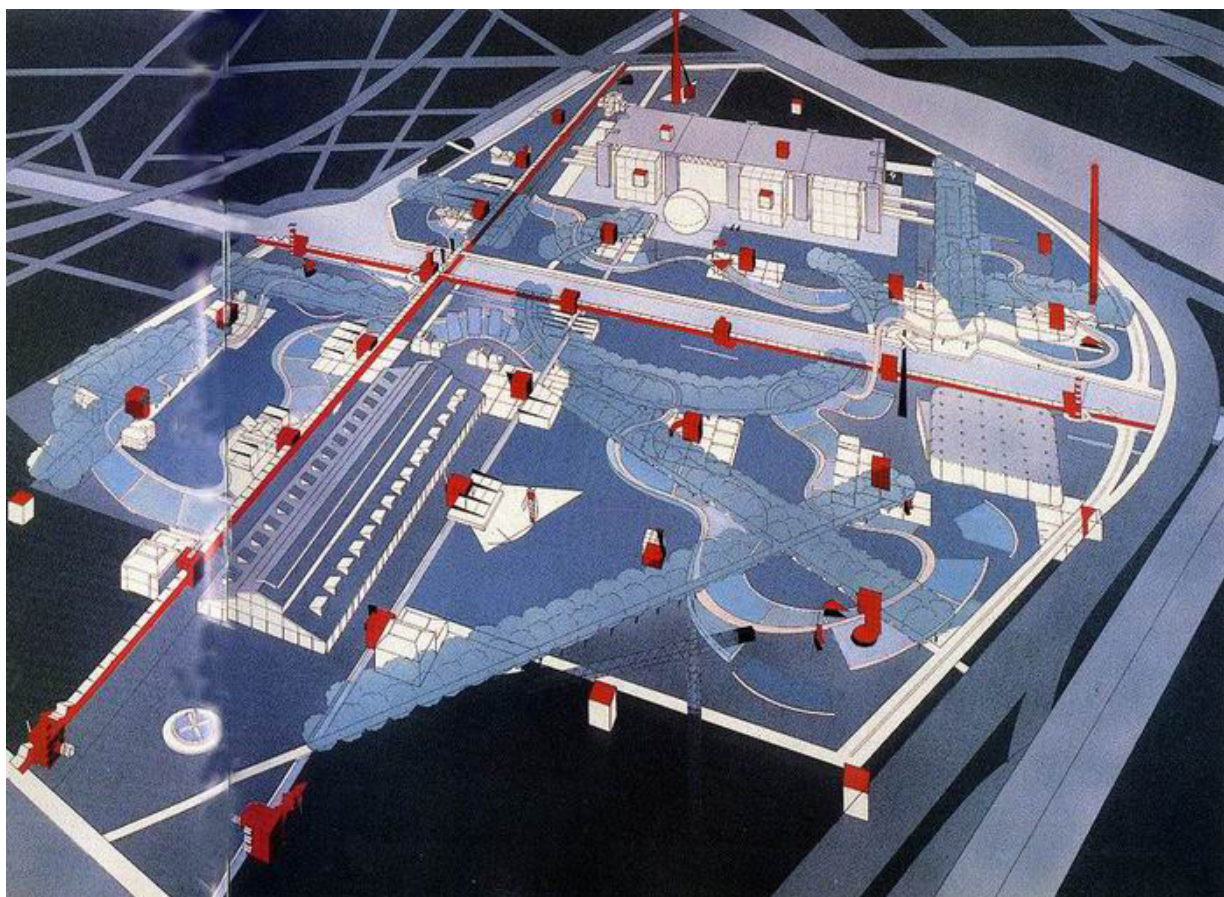
Fonte: Progetto di B. Tschumi (1982)

Schultz rimane sullo sfondo, ed ha assunto un certo rilievo quella di E. Zenghelis e V. Calzolari, per cui nel luogo si devono scoprire le logiche esistenti e metterne in luce i principi di funzionamento, separandole dalle cose inutili. Così si capisce l'esigenza, messa in luce da B. Secchi (2000), di pensare a un progetto di suolo in grado di costruire un orizzonte di senso per una città inevitabilmente dispersa, frammentaria ed eterogenea. Come ha affermato M. Cacciari:

"Per il territorio post-metropolitano abbiamo bisogno di quella *architecturae scientia* di cui già parlavano gli antichi: capacità di costruire luoghi adeguati all'uso, luoghi corrispondenti alle esigenze e ai problemi del proprio tempo"⁴²⁴.

Allo stesso tempo si può ricordare l'idea di C. Norberg-Schulz (1979) per cui proteggere e conservare il *genius loci* significa concretizzarne l'essenza in valori sempre nuovi. I. de Solà-Morales (1995) ha sostenuto che la realtà non è una entità predeterminata che aspetta di essere scoperta ma il risultato di un processo di costruzione legato ai mezzi usati per realizzarlo. Per questo i luoghi che si producono nel mondo contemporaneo non sono frutto del caso o di decisioni arbitrarie, ma di tre componenti specifiche ed innovative: (i) i valori che incarna la società contemporanea, (ii) le dinamiche territoriali che derivano da

424 Cacciari M. (2004) La città. Rimini, Pazzini Editore pag. 60



questi nuovi modi di vivere e consumare e (iii) i caratteri fisici –nel caso dei superluoghi, eccezionali- degli spazi dove si sviluppano

L'idea che si vuole sostenere in questo caso è che se ogni luogo ha un *genius loci* diverso, intimamente legato alla realtà fisica dello spazio e al modo di viverlo che ha adottato la società, nei superluoghi questo spirito deve essere legato alla tremenda energia della società di consumo (Ito, 1990). Tramite quest'espressione l'architetto giapponese intende l'incarnazione della realtà del consumo esperienziale, del feticismo delle merci assunto ad affermazione del sé e della mobilità individuale come condizione esistenziale della contemporaneità. Come ha ricordato L. Castello (2010) il *genius loci* di questi nuovi luoghi non è più legato all'opera divina; in realtà è sempre più evidente che sono gli esseri umani a rafforzare e a proteggere i luoghi, poichè è lo spirito umano che li rende tali. Le parole dell'autore brasiliano servono a chiarire meglio la posizione di chi scrive, poichè ricordano che prima di emettere un qualsiasi giudizio di valore sul sistema di significati che questi luoghi esprimono, li riconoscono come tali e per questo la posizione di L. Castello è considerata così importante:

“È più facile criticare le iniziative volte a creare nuovi luoghi che dedicare un po' di tempo a cercare di capire meglio il ruolo fondamentale che svolgono nella vita urbana di oggi. Naturalmente alcuni progetti sono talmente esagerati e stravaganti che suscitano lo scherno di chiunque disponga di un minimo senso critico. Si tratta di pessimi risultati e meritano la derisione che ricevono. Dal punto di vista economico, tuttavia, la maggior parte dei nuovi luoghi funziona, e funziona bene, essi creano urbanità e muovono l'economia. Non è un caso che essi si siano diffusi in tutto il mondo in modo straordinariamente rapido e che i paesi, i governi, gli amministratori locali, le aziende, le agenzie, le organizzazioni non governative e tutte le altre istituzioni coinvolte nella gestione delle città oggi vogliono e cercano di attuare questi progetti - poichè da un lato rappresentano operazioni redditizie mentre dall'altro garantiscono quella visibilità che è in grado di attrarre visitatori e consumatori. Questi luoghi hanno il potere di trasformarsi in spazi condivisi”⁴²⁵.

Insieme alle componenti sociali non vanno dimenticati alcuni fattori economici ed urbanistici che hanno portato allo sviluppo di grandi contenitori mono o polifunzionali: l'emergere di nuove attività, i processi di rilocalizzazione delle funzioni che la città densa non poteva più accogliere e lo sviluppo di nuovi fattori di localizzazione per le dotazioni pubbliche e private nel territorio metropolizzato (Portas & al., 2003). Tutte queste dinamiche hanno accelerato la creazione di nuove centralità e l'aumento dell'intensità nel loro utilizzo –con speciale attenzione a quelle più accessibili e connesse alle reti dei flussi-, così da segnare in modo indelebile il territorio contemporaneo.

425 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 95 – trad. M. Paris

Infine il *genius loci* dei superluoghi è influenzato dall'eccezionalità di alcuni caratteri dello spazio: sia dell'ambito specifico dove sono localizzati, sia del contesto metropolitano o regionale dove sono inseriti. Provare a riflettere su quest'ultimo termine -"contesto"-, può essere utile per capire quest'idea. V. Calzolari ha affermato:

"Il termine contesto - derivato dal verbo *contexere*, tessere insieme - se usato come aggettivo significa intessuto, strettamente intrecciato; se usato come sostantivo indica un insieme, una sequenza di fatti o oggetti, astratti o concreti, tra loro strettamente connessi. In ambedue i casi suggerisce un'idea di interconnessione interna, ma non di finitezza e conclusione: piuttosto evoca la possibilità di accogliere nuovi elementi, di estendersi ai margini, magari collegandosi con altri contesti"⁴²⁶.

Quest'idea della permeabilità e di una serie di limiti che non sono vincolanti sembrano adatti a descrivere la geometria variabile delle aree influenzate dalla presenza dei superluoghi, così i processi dinamici che essi generano nel loro intorno. Infatti, come ha spiegato anche A. Rossi (1966), spesso si commette l'errore di dare importanza solo ad un fatto preciso e concreto, senza prendere in considerazione tutte le relazioni (forti e deboli, ma anche dirette ed indirette) che legano un determinato accadimento col suo contesto. Inoltre spesso si dimentica il ruolo che ha avuto un determinato luogo o un momento storico preciso nell'influenzare l'andamento di una determinata situazione: non solo il fatto che sia accaduta, ma anche il come questo sia avvenuto.

INFLUENZA SULLA PERCEZIONE DEL TERRITORIO

Le parole di A. Rossi del paragrafo precedente, tratte dal libro "L'architettura della città" sono importanti perché introducono uno dei temi che più di tutti determina l'identità dei superluoghi e, di conseguenza, il loro ruolo nel territorio. Si è visto che lo sviluppo dell'economia e della società ha portato ad un progressivo cambiamento nelle strategie localizzative delle attività ed ha influito nella progressiva apparizione di nuovi ambiti di centralità, spesso fuori dagli ambiti urbani consolidati. Si tratta di ambiti dove si concentrano funzioni qualificate diverse ed integrate fra di loro che hanno la caratteristica di essere percepiti dai loro utenti come degli spazi diversi, rispetto a quelli della città tradizionale ma anche rispetto alle tessere del mosaico territoriale prodotto dalla metropolizzazione. I superluoghi non sono ulteriori frammenti di un insieme complesso e disordinato, sono veri e propri attrattori che danno senso ed impongono un ordine al territorio.

Le funzioni all'interno dei superluoghi sono iper-codificate, macchine studiate per massimizzare l'efficienza e ridurre gli sprechi. Con questo non si vuole affermare che i superluoghi sono solo spazi tecnici: sono sistemi in cui fra le varie funzioni standardizzate si creano piccole o

426 Calzolari V. (1999) Conseguenza progettuali del ragionare per sistema in Alvarez Mora A. (a cura di) (2011) *Paesistica Paisaje*. Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística pag. 311

grandi cesure, interruzioni e discontinuità. In questi interstizi – che spesso corrispondono allo spazio pubblico – si genera un uso dello spazio di tipo urbano. Non sono città, quindi, ma sono una somma di spazi talmente complessa che riesce a ricreare parte delle dinamiche e delle interazioni tipiche delle centralità urbane consolidate. Anche la struttura architettonica concorre a dare questa idea: i superluoghi sono un montaggio di spazi interni ed esterni che visti in rapida successione contribuiscono a creare o ri-creare la sensazione di urbanità, anche quando si tratta di polarità suburbane. In questo senso i superluoghi potrebbero sembrare una distopia ma, al contrario, sono spazi di vita entrati a far parte della quotidianità di viaggiatori, utenti e consumatori, ma anche delle persone che vi lavorano o di chi da questi è escluso ed è costretto a sostarne al margine.

I superluoghi hanno una dimensione simbolica che solo in parte oggi è stata indagata. Essi vengono studiati non solo dalla sociologia urbana ma anche con da quella del turismo, dei consumi, ma sono anche oggetto di interesse da parte di chi studia la psicologia della paura del diverso. Non sono semplici luoghi che la gente frequenta: sono lo spazio in cui il linguaggio della società contemporanea – quello dell'immagine, della pubblicità e del marketing – riesce ad avvicinare forme locali e tendenze globali, creando una lingua sempre diversa eppure universale. Come ha osservato J.L. Esteban (2007) i superluoghi usano la metafora come macchina poetica generatrice di nuovi significati e per questo essi possono essere sottoposti ad una nuova lettura, più complessa, più ampia, meno ortodossa. I superluoghi appartengono a quel gruppo di manufatti che secondo A. Rossi (1966) rappresentano un fatto nuovo, il segno di un cambiamento nei tempi e nella storia urbana, sono edifici che il più delle volte sono stati costruiti durante le rivoluzioni o quei periodi decisivi nel corso storico del territorio. Come è possibile che questi aggregati, spesso caratterizzati da un'immagine disordinata e banale, abbiano questo ruolo e la capacità di incarnare le contraddizioni e le tensioni che segnano il territorio contemporaneo? Tutto questo è possibile perchè i superluoghi, oltre che spazi fisici e realtà simboliche sono luoghi percepiti dai loro utenti in cui si fondono isotopia ed eterotopia (v. 4.B); spazi dove si sublima la centralità e determina un nuovo spazio-tempo per il territorio. Così, come ha detto H. Lefebvre: “assume una forma (cioè prende forma) la corrente dialettica del puntuale e del colossale, del luogo e del non luogo (il luogo altro) dell'ordine e del disordine”⁴²⁷.

I superluoghi sono quegli spazi dove gli utenti/abitanti possono percepire un senso di pluralità che manca nel mosaico urbano-rurale della metropoli e questo fattore è determinante per la costruzione del luogo poichè se quest'ultimo è una costruzione sociale, come ha detto L. Castello “la pluralità è ciò che crea la dimensione sociale che

427 Lefebvre H. (1979) *La rivoluzione urbana*. Roma, Armando pag 177-178

va sperimentata⁴²⁸. Con questo non si vuole dire che il risultato sia reale: come ha spiegato M. Craford (2004) si tratta di luoghi nei quali alcuni accorgimenti architettonici permettono di manipolare lo spazio e le luci per ottenere un'immagine della densità e del movimento che ricorda quello del centro antico delle città. Con questi stratagemmi di placemaking e placemarketing si ottiene nei superluoghi un'immagine urbana completamente di fantasia, priva di quegli aspetti negativi della città, in cui mancano le persone sgradite, il traffico, la povertà, il diverso, ecc. In un certo senso si è compiuto ciò che V. Gruen aveva previsto – e che S.T. Leong (2001) ha riportato -: gli spazi del commercio della grande distribuzione non solo sono diventati delle centralità urbane ma sono divenuti essi stessi un modello urbano o, almeno, incarnano l'aspirazione urbana di molte persone.

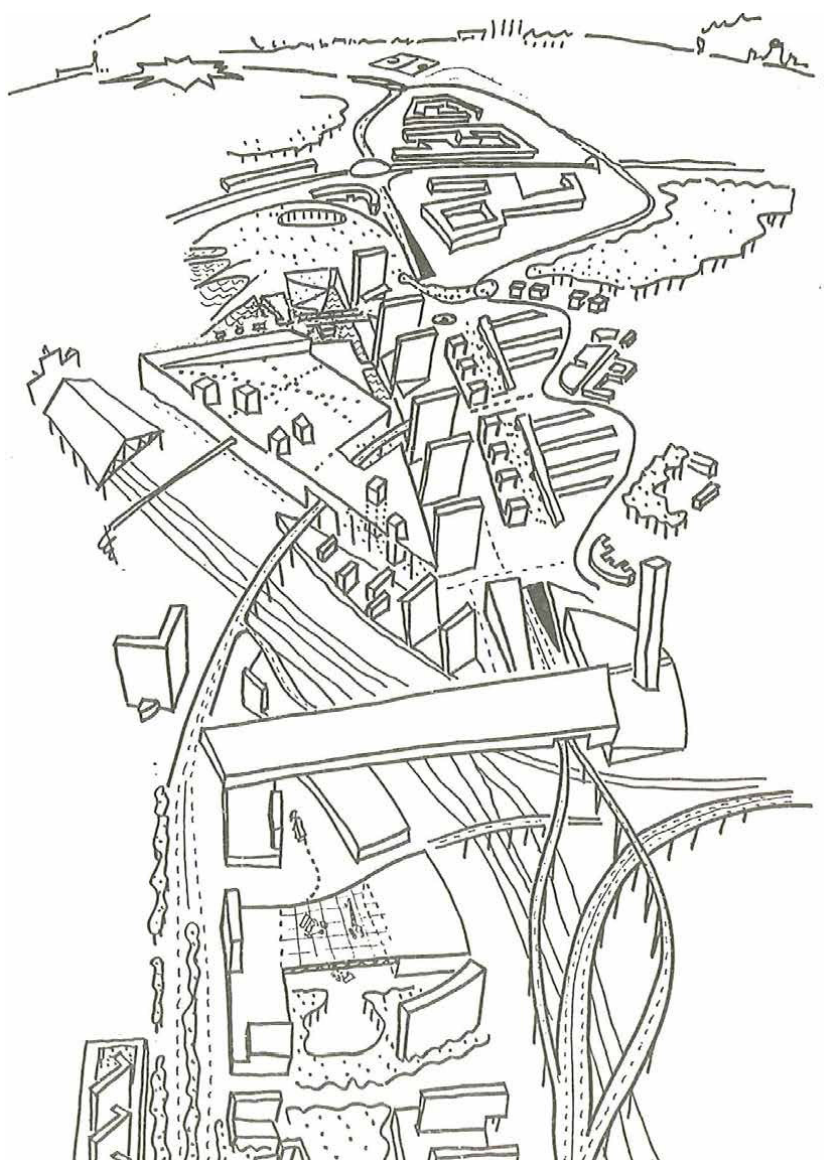
428 Castello L. (2010) Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. 10 – trad. M. Paris

Fig. 4.27:

Il progetto per EuraLille (F)

“Fra le proposte di Rem Koolhaas la proposta chiave in quest'evoluzione è rappresentata dall'edificio-massa, che reinterpreta le megastrutture tecnologiche e continua la tradizione dell'opera che può essere considerata l'archetipo degli edifici massivi: il Centre Georges Pompidou a Paris. Gli edifici-massa hanno pianta e sezioni libere, così come una serie di piani sovrapposti e molteplici connessioni interne. Koolhaas in particolare, cerca di raggruppare la frammentazione e la dispersione degli elementi in un nuovo mega-oggetto. Questa è la genesi dell'oggetto post-moderno, un collage tridimensionale che include la diversità. Attraverso il mega-oggetto torna la tentazione della totalità, dell'oggetto singolare, costituito da frammenti eterogenei” (Montaner, 2008; 162)

Fonte: OMA (1990) Lille. Parigi, Institut Français d'Architecture



INFLUISCONO SUI COMPORAMENTI

Un'analisi approfondita sull'identità e la natura dei superluoghi serve a mettere in luce con ancor più forza il fatto che non tutte le aggregazioni di funzioni centrali nel territorio hanno assunto il ruolo di centralità emergenti e che, al tempo stesso, la centralità non scaturisce autonomamente per via di aggregazioni funzionali. Il fattore che più di tutti distingue e condiziona il ruolo territoriale dei superluoghi è quello di riuscire a stimolare i propri utenti/utilizzatori e di influire sui loro comportamenti. In questo senso i superluoghi divengono dei luoghi simbolo: gente che passa veloce, scambio, cosmopolitismo, viaggi, vacanze, ma anche intuitività nei percorsi, esplorazione di posti che ne ricordano altri, conoscere e riconoscere i brand dei negozi e dei pubblici esercizi. Quasi una materializzazione di quanto preconizzato da G. Debord (1967), con il suo lavoro sulla sua società dello spettacolo, da G. Ritzer (1993) con quello sulla McDonaldization della società. In essi si svolgono pratiche d'uso del tempo e dello spazio che si fissano nell'immaginario condiviso, amplificate dalla rete e ritornano sotto forma di immagini, notizie e racconti che ne accrescono la notorietà. Gli spazi creati dai funzionalisti erano superfici diafane ed ogni attore poteva riempirli di significati propri mentre il superluogo impone una sua fortissima logica di ordinamento spaziale: non solo nasce e si struttura in funzione delle preesistenze del contesto, ma diventa esso stesso riferimento da prendere in considerazione nelle trasformazioni future. Questo gioco circolare basato sulla produzione ed il consumo delle immagini rende questi spazi dei luoghi conosciuti e, in definitiva, ne rafforza la familiarità degli abitanti. Grazie a questa familiarità alcuni consumatori/utenti arrivano a riconoscersi in questi spazi, sentirli propri e a pensare che essi sono/possono essere un habitat adeguato o, per lo meno, appetibile. Come hanno affermato A. Amin e N. Thrift:

“In questi spazi, l'impatto dell'immaginazione e della fantasia diventa una parte importante nella gestione degli affari, e deve essere utilizzato e trasformato in profitto. Naturalmente, ciò è sempre accaduto (che dire, dopo tutto, di libri e musica?), ma ciò che distingue queste iniziative è la scala spaziale dell'attività e la sua dipendenza dalla crescita di un corpo di conoscenza sistematica per creare una nuova serie di prodotti di 'esperienza' che sono, in effetti, gli spazi stessi e quei prodotti che si possono collegare ad essi. Questa, dunque, è la nuova economia dell'esperienza: una serie di geografie viventi e personificate che forniscono una nuova fonte di valore attraverso il loro impulso operativo”⁴²⁹.

Nei superluoghi si sovrappongono costantemente diversi ordini di grandezza che restano tra loro indipendenti. I superluoghi non sono un campo d'azione globale. Al contrario essi sono pluriscalarari. Le diverse dimensioni coesistono ed, al più, sono le pratiche d'uso dello spazio attuate dagli utenti che creano geografie ibride. Nei superluoghi c'è

429 Amin A., Thrift N. (2005) Città: ripensare la dimensione urbana. Bologna, il mulino pag. 175

la possibilità di accedere a diversi ambiti territoriali, a distanze anche molto diverse, grazie alle distinte forme di trasporto. Se si unisce questo aspetto e la compresenza di più bacini d'utenza si capisce come in essi si crei una massa di utenti che cambia il proprio ordine spaziale di riferimento in funzione delle singole situazioni personali. Come aveva previsto L. Castello (2010) il comportamento degli abitanti del territorio metropolizzato si è modificato e in questa nuova realtà urbana ha assunto forme diverse, che si manifestano nello sviluppo di nuovi tipi di spazi.

“Si tratta di spazi che stanno gradualmente diventando determinanti e fondamentali nella prassi quotidiana di questa società; spazi percepiti come luoghi, e luoghi la cui struttura formale rappresenta un disvelamento delle manifestazioni territoriali della società che, anche se con caratterizzazioni diverse, sono riconoscibili sia a livello globale che a livello locale”⁴³⁰.

I superluoghi, con la loro carica di valori condivisi e i loro caratteri materiali eccezionali, portano allo sviluppo di comportamenti comuni, intesi come le reazioni di gruppi di persone sottoposte allo stesso stimolo, per cui interagiscono fra loro senza peraltro avere a disposizione uno schema di ruoli definito e accettato con precisione (Bagnasco, 2003). Quegli stessi spazi che erano considerati inadatti ad ospitare la vita e le pratiche quotidiane delle persone sono diventati motori dei modi di agire e di socializzare, tanto che creano reazioni condivise. Queste risposte generano progressivamente negli utenti un senso di pertinenza che porta, in ultima analisi, all'appropriazione di questi spazi, a trasformare i clienti/fruitori in abitanti, anche solo temporanei.

APPROPRIAZIONE DEGLI SPAZI (GENERATORI DI URBANITÀ)

L'obiettivo di questo paragrafo era capire che tipo di luogo sono i superluoghi e per raggiungere questo scopo si è cercato di mettere in relazione i caratteri di questi spazi con le influenze che essi generano sulle persone che, in ultima analisi, sono quelle che abitano e rendono vivi i luoghi. Una aspirazione ricorrente dell'architettura e dell'urbanistica, secondo L. Castello (2010), è quella di creare nuovi luoghi nel territorio, col fine di creare contenitori capaci di ospitare la vita e le relazioni sociali dei loro abitanti. I superluoghi, prodotto di azioni volontarie ma spesso slegati da una idea univoca o da un progetto intenzionale, sono spazi dove la gente ama incontrarsi. Come ha detto T. Ito (1992) questi luoghi danno a innumerevoli gruppi temporanei che si trovano dispersi nella città un posto dove intrattenere una relazione interpersonale. Parafrasando l'autore giapponese, i superluoghi raccolgono i frammenti della frammentata vita domestica contemporanea, che è stata proiettata all'esterno della casa –uno spazio in cui si trova oggi solo l'intimità più recondita-, mentre tutto il resto è stato proiettato all'esterno

430 Castello L. (2010) Prefazione in *Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism*. Farnham, Ashgate Pub. Company pag. XV – trad. M. Paris (G0011)

e distribuito nella città. Per questo i bar e i ristoranti sostituiscono il salone e la sala da pranzo, i supermercati che funzionano 24 ore al giorno sono diventati un enorme frigorifero, le boutiques prendono il posto del guardaroba e le palestre quello del giardino, i fast-food sono un'alternativa alla cucina, ecc. Ognuno di questi spazi attrae persone in maniera slegata al tempo e alla distanza, dando luogo ad una accesa competizione basata sulle minime differenze fra loro, e forniscono uno spazio comunitario momentaneo ed accidentale (Ito, 1992). Ma, ancora secondo la lettura di L. Castello (2010) si può dire che questi luoghi si trovano nella sfera pubblica, e includono fattori morfologico-funzionali, percettivi e comportamentali che stimolano la percezione della gente; questo stimolo a volte fa leva su fenomeni associati alla pluralità, all'aura e alla memoria. Si tratta di una sostituzione dei luoghi della sociabilità tradizionale con altri ambiti spaziali –ancora in via di definizione funzionale e formale-, prodotto della società contemporanea e dispersi nel territorio metropolizzato (o in via di metropolizzazione). B. Secchi ha quindi messo ancor più in luce l'analogia urbana che caratterizza questi luoghi:

“Gli shopping malls ne sono l'esempio più evidente, ma i cinema, gli stadi, gli aeroporti, le discoteche, le palestre, i parchi dei divertimenti, le spiagge in determinati periodi dell'anno, i luoghi ove si tengono raduni sporadici e puntuali per un concerto o per una manifestazione politica e le loro diverse combinazioni ne sono altrettanti esempi. Luoghi nei quali molto spesso si trova una nostalgia per i caratteri del passato che sarebbe sbagliato interpretare solamente in termini formali e superficiali: nello spazio pedonale e climatizzato dello shopping mall, organizzato come il centro antico di una piccola città europea o come la sequenza di passages di una città moderna, con le strade strette fiancheggiate da piccole vetrine, le piazze, il giardino interno, le terrazze, le skyways che congiungono uno shopping mall d'altro con un ambiente a temperatura costante, non c'è solo l'evocazione di un'immagine, ma anche l'attenzione alle prestazioni dello spazio urbano, l'organizzazione di un insieme di attori e di un intero settore di attività (Crawford, 1992)⁴³¹.

In sintesi si può dire che la prestazione principale dei superluoghi, quasi mai frutto di un progetto cosciente, è quella di creare una sensazione di pluralità grazie alla loro capacità di accogliere, contenere, “dare luogo” ad una serie sempre più ampia di eventi, situazioni e, di conseguenza, gruppi sociali. A differenza degli shopping mall, spazi molto più facili da gestire e controllare, non si può parlare della presenza di una sola tipologia di abitanti: nelle aree di bordo, o negli interstizi fra le varie funzioni succedono cose che mettono in luce la lenta, però progressiva opera di appropriazione dello spazio da parte delle persone. Per L. Castello (2010) nei places of cloning l'esperienza dimostra che gli utenti si appropriano tacitamente di spazi privati come se fossero pubblici perché li vivono come tali, li sentono come vettori di valori condivisi.

431 Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica. Roma, Editori Laterza pag. 92

Questo fatto incide sull'identità del luogo che diviene -sempre più- spazio condiviso, ambito abitato dal quale è possibile che si origini la "rivoluzione urbana" di H. Lefebvre (1979). I superluoghi sono quindi luoghi dell'urbanità, ambiti di centralità che si confrontano e competono con i centri urbani consolidati perchè in grado di albergare dinamiche sociali che in questi ultimi sono sempre più escluse o espulse.

Fig. 4.28:

**Il mall come spazio di vita:
Westfield Olympic Park, Londra
(UK)**

Si supera nei superluoghi la realtà preconizzata da G. Debord, per cui la produzione capitalistica avrebbe unificato lo spazio, attraverso un processo estensivo e intensivo di banalizzazione (Debord, 1967; 105). Nei superluoghi si supera l'omologazione perchè si riempiono di vita, rappresentano il hic et nunc dell'esperienza quotidiana dei loro fruitori/utenti/abitanti e non una mera scenografia o supporto.

Fonte: Fotografia M. Paris (2012)



L'urbanità dei superluoghi è quindi duplice: da un lato vi è quella creata dalle strategie di placemaking e placemarketing che L. Castello aveva riconosciuto nei "Places of cloning", dall'altro quella legata ai processi di appropriazione dei luoghi da parte dei loro abitanti. Questa sovrapposizione li rende ambiti dove la pluralità è accolta e si può percepire, qualcosa solitamente escluso dal territorio metropolizzato della società contemporanea. Come ha spiegato L. Castello (2010) nei superluoghi questi due tipi di urbanità si sono fusi in un unico prodotto che li incorpora entrambi. Paradossalmente è proprio questo luogo a fornire oggi le maggiori esperienze di vita tanto che deve essere considerato come un produttore, e allo stesso tempo come elemento centrale, di questa urbanità. D'altra parte, si deve accettare che questa condizione di centralità è ciò che ha trasformato questi luoghi della città oggi in veri e propri centri di pluralità, in cui si amalgamano persone, attività, servizi e beni, ma anche elementi e suggestioni legate alla vita urbana del complesso territorio contemporaneo.





PARTE 3

Applicabilità dei principi teorici

L'urbanizzazione del territorio ha dato origine dappertutto a un nuovo tessuto urbano, flessibile e disperso. Si tratta di un adattamento delle società contemporanee a un modello di organizzazione territoriale, è la risultante delle nuove necessità della vita moderna, dell'impatto

(Zárate, 2003; 151)





5. casi di studio

Chiamiamo città quest'area per ragioni assolutamente occasionali. I suoi confini non sono che un mero artificio. Il territorio post-metropolitano è una geografia di eventi, una messa in pratica di connessioni, che attraversano paesaggi ibridi. Il limite dello spazio post-metropolitano non è dato che dal confine cui è giunta la rete delle comunicazioni; man mano che la rete si dirada possiamo dire di uscire dalla post-metropoli, ma è evidente che si tratta di un confine sui generis: esso esiste soltanto per essere superato. Esso è in perenne crisi. Certo, polarità esistono ancora in questo spazio; esistono ancora attività che possiamo definire centrali, e che orientano intorno a sé le forme di connessione, la mobilità, ecc. Ma sempre più queste polarità possono organizzarsi ovunque. Gli eventi prodotti dalle decisioni di investimento produttivo, commerciale e amministrativo, ecc. possono localizzarsi ormai senza tener conto degli assi tradizionali di espansione della città. I ruoli di centro e di periferia possono scambiarsi incessantemente. Ma tutto ciò avviene occasionalmente, o sulla base di logiche mercantili e speculative, che rifiutano ogni griglia preconstituita di funzioni. Il territorio continua a specializzarsi, ma al di fuori di ogni progetto complessivo. È davvero la morte di tutte le codificazioni del Movimento Moderno, del suo pensare la città come aggregazione successiva di elementi, dall'abitazione all'edificio, al polo funzionale, alla città intera come contenitore di contenitori. È la morte di ogni astratta tipologia. Che significa? È necessariamente la fine di ogni forma comunitaria, o un processo di liberazione dai vincoli che la caratterizzavano?

(Cacciari, 2002; 5)



Castilla y León (E)

Comunidad autónoma
 Provincie: 9
 Comuni: 2.248
 Area: 94.223 km²

Popolazione: 2,546 mln di ab.
 Dens. 2012: 27 ab/km²
 PIL pro capite (2012): 22.289 €

Lombardia (I)

Regione
 Provincie: 12
 Comuni: 1.547
 Area: 23.861 km²

Popolazione: 9,939 mln di ab.
 Dens. 2012: 406 ab/km²
 PIL pro capite (2012): 33.500 €

Media Europa 27 (2012): 113 ab/km²

Nella pagina precedente:

Fig. 5.01:

Castilla y León (E) e Lombardia (I)

Le regioni che fungono da contesto dei casi di studio della ricerca: due territori profondamente diversi, per certi versi quasi opposti.

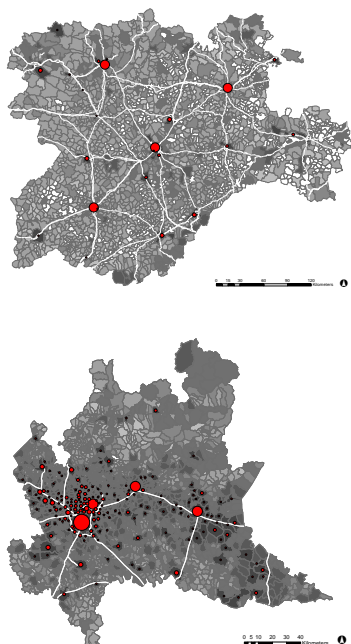
Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

Fig. 5.02 e 5.03:

Il sistema delle città nelle due regioni

Il caso spagnolo, dove una gerarchia insediativa articolata attorno a pochi grandi nuclei favoriti, anche storicamente, dalla presenza delle infrastrutture, contrasta con quello italiano in cui al "vuoto" si sostituisce il "pieno" e la successione di nuclei medi e grandi in un territorio profondamente urbanizzato.

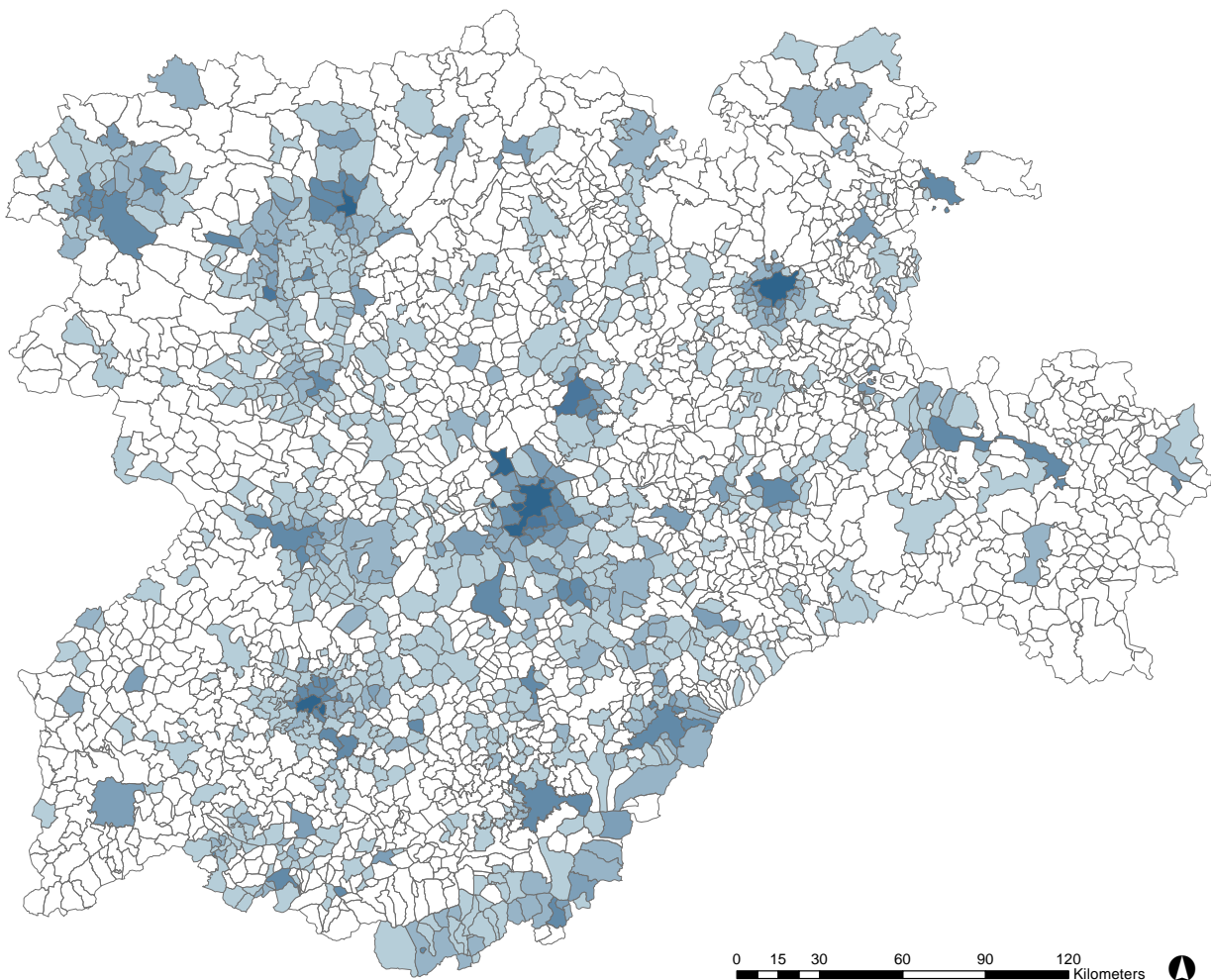
Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



I due casi di studio presentati nella terza parte della ricerca servono a dimostrare ciò che si è argomentato finora nella realtà di due territori. Si tratta quindi di un'analisi spaziale, portata avanti con metodi di indagine sia statistico-quantitativi che qualitativi con l'obiettivo di dimostrare che dopo gli anni '70 in Europa è iniziato un cambiamento delle città e del territorio agricolo, che ha portato alla moltiplicazione di realtà intermedie e allo sviluppo dell'urbano. Queste trasformazioni non sono avvenute in modo uniforme ma, al contrario, dipendono dalla situazione materiale, economica e sociale dei diversi territori e, per questo, hanno avuto velocità ed esiti diversi. Allo stesso tempo è avvenuto che luoghi molto diversi fra loro sono stati interessati da dinamiche simili. Per questo si è cercato di documentare queste trasformazioni con due casi studio: la regione metropolitana lombarda, in particolare nell'asse Milano-Brescia, con un'attenzione particolare alla città di Bergamo (I), e l'area metropolitana in formazione di Valladolid (E).

Per cogliere queste differenze è necessario superare la tentazione di voler usare, nell'analisi dei due ambiti, una stessa scala di riferimento o di voler riconoscere –nella ricchezza dei due territori diversi- fenomeni di egual intensità. L'unico risultato che si otterrebbe attraverso un mero confronto statistico è che si certificherebbe il fatto che si stanno analizzando due situazioni estreme. Storicamente le forme di insediamento nelle due regioni sono state molto diverse (si prenda ad esempio il dato della densità abitativa: 406 ab/km² in un caso, 27 ab/km² nell'altro, contro una media europea di 113 ab/km²). Mentre con uno sguardo più attento si nota che la realtà di entrambe le regioni è complessa, frammentaria, diversa. In entrambi i casi si nota come vi siano addensamenti e discontinuità nei valori della densità e per ragioni storiche e di carattere insediativo. Questo obbliga l'osservatore ad un lavoro di analisi più raffinato, che colga la realtà dei vari frammenti che, alla fine possono risultare più simili di quanto sembrerebbe. Per esempio, nel corridoio che unisce la città di Valladolid a quella di Palencia, si raggiungono valori di densità abitativa simili a quelli della Regione Lombardia (422,53 ab./km²).

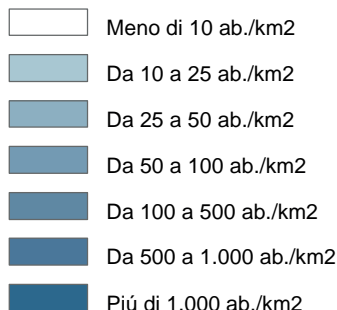
Si tratta di entrare con maggior sensibilità e precisione nell'analisi di due ambiti marcati da modalità insediative e modi di occupare lo spazio quasi opposti: un tessuto continuo con alcuni vuoti interstiziali –nel caso italiano- e uno spazio vuoto con pochi agglomerati significativi –in quello spagnolo-. Studiare il sistema delle città è utile ma a volte poco significativo, soprattutto se si cerca di mettere in relazione le due immagini risultanti. La gerarchia territoriale della Castilla y León è molto chiara: un grande nucleo centrale (la città di Valladolid) favorito dall'orografia e dall'idrografia attorno al quale si dispongono altri centri dotati di una dimensione considerevole (Burgos, León e Salamanca) e la cui comunicazione è possibile grazie alle infrastrutture principali. Attorno a questi quattro nuclei, le aree più dinamiche della regione che si sono trasformate recentemente, e formano degli spazi più



complessi rispetto al contesto rurale in cui sono inseriti. D'altro canto nel caso lombardo la struttura è molto piú articolata, ed i nuclei non si dispongono ordinatamente secondo ranghi e dimensioni. Nel paragrafo corrispondente si spiegherà con piú profondità il processo di creazione di un tessuto urbano frammentario e, al contempo, continuo nel quale non solo si riscontra un'alta densità di popolazione, ma anche di attività economiche e imprenditoriali. La diffusione di questo tessuto crea un unico ambiente omogeneo. Guardando dall'alto si nota come si tratti di un tessuto in cui la forma del territorio (monti, fiumi, pianure) incidano ancora notevolmente nella distribuzione dei materiali urbani e, fra questi, di alcuni oggetti che polarizzano attorno a sè i flussi. Un altro sguardo, piú minuto, mette in luce come si tratti di una realtà in cui spazi urbanizzati, aree produttive e spazi rurali convivono.

In realtà il fattore che li accomuna è quello di essere luoghi definibili solo attraverso una scala intermedia, legata a fenomeni spaziali concreti: nel caso italiano è piú marcato l'approccio territoriale-metropolitano mentre in quello spagnolo si è scesi ad un'analisi piú vicina alla scala urbana. Tutto ciò serve a dimostrare che i fenomeni descritti nella prima e nella seconda parte di questa ricerca non sono legati a dimensioni

Densità 2011 (Dati Istat, Ine)



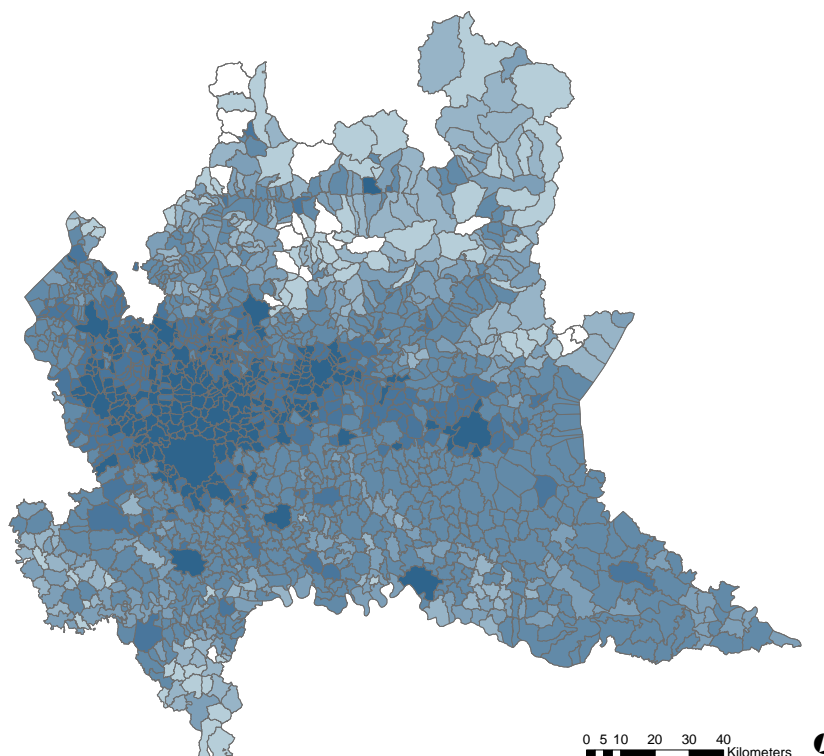
In questa pagina e nella precedente:

Fig. 5.04 e 5.05:

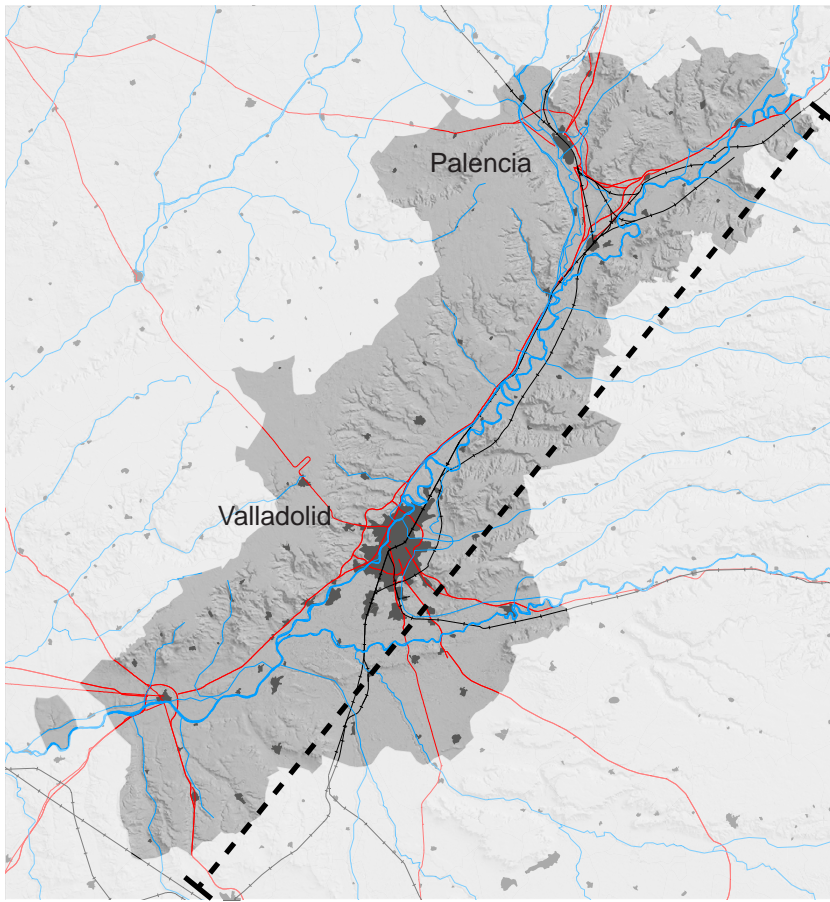
La densità di popolazione nelle due regioni

La densità di popolazione nei municipi della Comunidad Autónoma de Castilla y León (E) racconta di uno spazio di città e nuclei urbani immersi in un ampio territorio rurale. Mentre che in Lombardia (I) mostra la presenza di ambienti insediativi completamente diversi, legati a una presenza pervasiva e diffusa dei tessuti urbani, non solo legati ai nuclei storici.



Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE (2012)






territoriali precise o a scale fisse, ma variano in funzione dei luoghi in cui si manifestano. Per questo si è cercato durante questa fase di capire sia i contesti che le dinamiche in gioco, in un continuo rimando dagli uni alle altre. Inoltre si tratta anche di studiare due casi in cui il processo che ha portato alla loro metropolizzazione attraversa fasi diverse. Da un lato un territorio in cui questo processo è in una fase matura ed i risultati sono ben visibili nel paesaggio frammentato della commistione del rurale e dell'urbano della regione urbana lombarda; dall'altro si tratta di un processo incipiente, dove si nota la tendenza alla diffusione dei materiali urbani nel territorio, la nascita di alcune polarità esterne alla città compatta ed il rafforzamento di una struttura policentrica dell'area urbana di Valladolid. Queste due realtà antitetiche sono marcate anche da alcuni fattori simili, come la diffusione di quei fattori (Cambiamenti dei processi produttivi, nella vita quotidiana e nelle logiche insediative ed immobiliari) che attivano la metropolizzazione. Oltre a questi il più evidente e trasversale sembra essere la crisi economica attuale che funge da acceleratore dei processi di trasformazione del territorio e delle territorialità insediate ma anche da fattore inibitore, con il conseguente congelamento delle realtà consolidate e il ritorno a tecniche, principi insediativi e a culture consolidate: quella produttiva, quella sociale e quella economica. Rimane quindi da chiedersi se ha senso mettere a confronto queste due realtà allo stesso tempo simili e contrapposte, e a quali risultati porta l'esercizio del confronto. Il fatto è che attraverso di esso si vuole dimostrare che la metropolizzazione del territorio europeo si è materializzata in modo diverso a seconda della peculiarità dei

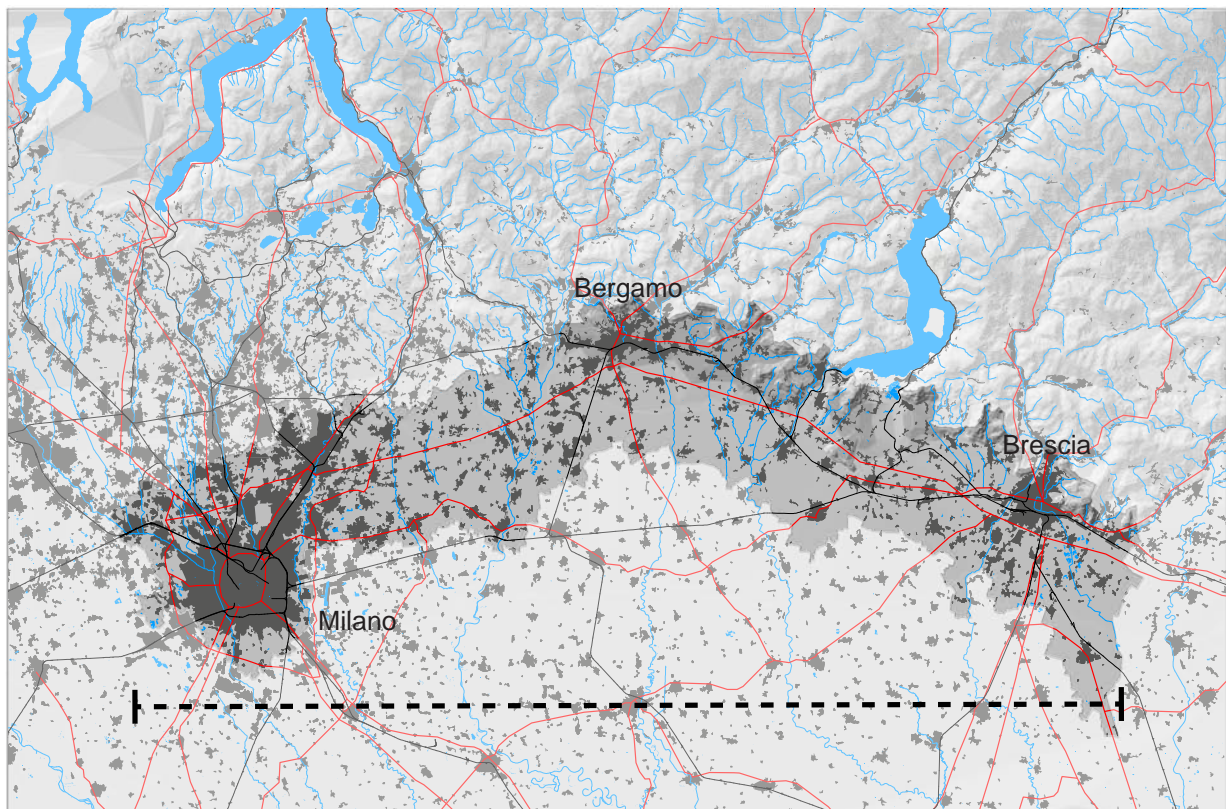


Infrastrutture

-  Autostrade e strade princ.
-  Ferrovie

Altri elementi

-  Tessuti urbani
-  Laghi e corsi d'acqua
-  Estensione area d'analisi



Nella pagina precedente:

Fig. 5.06 e 5.07:

I due ambiti di studio della ricerca

Come è già stato spiegato nel cap. 3, secondo M. Nevenić (2013) esistono due sottotipi di regioni urbane policentriche: quelle con (i) un nucleo centrale e uno o più subcentri localizzati nello spazio suburbano e (ii) le regioni policentriche che hanno una serie di nuclei di forza e capacità attrattiva diversa, articolate in insediamenti interconnessi e sfere sovrapposte di influenza. Si tratta di strutture policentriche di scala regionale i cui nodi centrali sono di solito centri importanti a una scala intermedia. In questi ambiti non si ha una morfologia compatta, né un raggio limitato o fisso, ma dipendono dai diversi fattori specifici del luogo. Essi si configurano come reti articolate in centri e sistemi urbani piccoli e grandi e si distribuiscono nello spazio della regione. In questa tesi si è scelto di documentare questi due sottotipi nello studio dei casi della parte 3: infatti al primo tipo appartiene l'area metropolitana in formazione di Valladolid e al secondo il territorio metropolizzato maturo dell'asse Milano-Bergamo-Brescia.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

luoghi e dei loro caratteri specifici. Va ricordato che si tratta di un'analisi di fenomeni, non di uno studio ancorato ad una scala univoca, ad aree delimitate da confini amministrativi concreti (municipali, provinciali o regionali), o marcata da elementi naturali (corsi di fiumi, valli, ecc.) o infrastrutture. Nelle diverse fasi si tengono in conto questi aspetti ma senza che essi costituiscano una vera e propria discriminante perchè, al contrario, si perderebbe la ricchezza di dettagli di due ambiti che, a scale diverse e con densità contrastanti, manifestano una grande complessità. Al tempo stesso in entrambi i casi assumono grande importanza alcune infrastrutture, così che si marca la tendenza a configurare vere e proprie dinamiche lineari o "corridoi" (la Autostrada A4 nel caso italiano, o il corridoio intermodale Tordesillas-Palencia in quello spagnolo). Così come altri tipi di strutture territoriali: percorsi storici e spazi naturali privilegiati (il camino di Santiago e l'area della Ribera del Duero nel caso spagnolo) che hanno condizionato il modo di abitare e colonizzare il territorio storicamente ed ancora continuano a farlo.

Dopo un periodo di profonde trasformazioni e continui cambiamenti, le difficoltà finanziarie e la debole risposta data dalla politica attuale hanno rappresentato un momento di rallentamento e relativa quiete, durante la quale è possibile costruire una immagine del territorio attuale e studiare i fenomeni in corso. Con il loro studio nella realtà recente di due territori così diversi si vogliono mettere in luce le dissimili risposte date alla stessa esigenza di conciliare la realtà territoriale ereditata, le trasformazioni recenti e la tensione verso il futuro. Per fare questo nella prima parte del caso di studio si è cercato di approfondire la situazione territoriale e il grado di metropolizzazione raggiunto dai due territori. La diffusione nello spazio della funzione residenziale, così come l'uscita dalla periferia consolidata delle funzioni produttive e terziarie, serve a dar conto del cambiamento avvenuto dopo gli anni '70 in entrambi i territori, a velocità diverse. Successivamente si è approfondito l'esempio del centro: nel caso italiano è stato possibile analizzare i fattori che hanno portato alla formazione di alcuni superluoghi e la nuova gerarchia della centralità, chiudendo con l'analisi di un caso specifico, quello dell'aggregato formato dall'Aeroporto "Il Caravaggio" di Orio al Serio-Bergamo e dal centro commerciale Orio Center. In quello spagnolo, dove tutt'ora non esistono questo tipo di fenomeni⁴³², si sono approfondite le fasi di sviluppo del processo di metropolizzazione, si è riflettuto sulla realtà policentrica in formazione dell'area urbana di Valladolid della quale si intravede una possibile struttura emergente.

432 Quello più simile, il parco commerciale "Rio Shopping Retail Park" si localizza ancora in prossimità della città, secondo una strategia classica di presidio dello spazio, usata abitualmente dagli operatori commerciali. Così pur apparentemente isolato (in prossimità dell'incrocio fra l'autostrada e la tangenziale esterna della città) si colloca in prossimità dell'area urbana, in una frangia che è sì area di bordo (Edge city), ma ancora molto vicina al nucleo consolidato.

5.A. Trasformazioni in un territorio strutturato: l'asse autostradale Milano-Bergamo-Brescia

Il primo caso di studio che si propone è quello della regione metropolitana che si dipana parallelamente all'asse Autostradale A4, che collega le città di Milano, Bergamo e Brescia, in Italia. Si tratta di un ambito di studio difficilmente definibile da un punto di vista spaziale, perchè non corrisponde a nessun tipo di limite amministrativo definito, ed interessa buona parte del territorio della regione Lombardia. Si tratta di un ambito dove tradizionalmente esisteva una ricca produzione agricola, mentre dagli anni '70 è stato interessato da importanti trasformazioni. Un buon riassunto del processo avvenuto in quest'area lo ha dato recentemente A. Lanzani:

“Si tratta inizialmente di decentramenti residenziali, nella forma di suburbi di notevoli dimensioni costituiti in prevalenza da case unifamiliari e di decentramenti del produttivo, organizzati in vere e proprie sequenze di grandi aree produttive lungo corridoi infrastrutturali, che trovano nodi di servizio notevoli solo nei grandi contenitori commerciali, in un territorio segnato quasi unicamente da nuove grandi infrastrutture. In una seconda fase il quadro si fa più complesso e assume le forme di grandi interventi unitari residenziali e produttivi, che nascono da una dinamica di crescita ormai tutta suburbana, e di nodi di servizio più articolati, veri e propri parchi commerciali e di intrattenimento, pur nel quadro di una forma dell'urbanizzazione che mantiene le stesse caratteristiche di fondo”⁴³³.

Si riconoscono nelle parole di A. Lanzani tutte le dinamiche ed i processi che hanno contribuito alla metropolizzazione di questo territorio. Nella prima parte dello studio si analizzerà quest'ambiente (5.A.) e lo si inquadrerà nella sua scala regionale, mentre nella seconda si studierà più da vicino un superluogo specifico (5.B.), prodotto di molte delle dinamiche in gioco.

5.A.1. Un territorio metropolizzato maturo

Il territorio della regione Lombardia porta in sé i segni di numerose stagioni diverse dal punto di vista urbanistico, attraverso le quali è stata portata a termine la colonizzazione di un territorio ampio e la sua trasformazione dal punto di vista fisico, ma anche economico e sociale. Si tratta di uno spazio di confine, che spazia dalle Alpi alla Pianura Padana, nel mezzo del quale scorre la linea delle risorgive. L'insediamento si è sempre basato sulla presenza di un grande numero di piccoli nuclei, più disperso nella parte pianeggiante e più legato all'orografia del terreno in quella montana. Questo territorio, marcato da una storia lunga ed importante, è oggetto di questa ricerca che lo ha approcciato nel suo lungo e non sempre lineare processo di metropolizzazione in tre macro-fasi, così da poter dare conto delle

433 Lanzani A. (2012) L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita in Cristina Papa (a cura di), *Lecture di paesaggi*. Milano, Guerini pag. 224

trasformazioni legate alla progressiva densificazione dello spazio agricolo-rurale della regione, del movimento in questo nuovo ambiente delle funzioni produttive e residenziali, dei servizi e delle dotazioni pubbliche. L'immagine finale è quella di un palinsesto (Corboz, 1983) in cui coesistono città consolidate, nuclei inglobati, infrastrutture e nuove figure; un mosaico urbano-rurale complesso e variegato in cui i materiali urbani e le tipologie edilizie si giustappongono fra loro e con le tracce di un passato agricolo ancora, in parte, visibile.

DALL'INURBAMENTO AL CARATTERE PULVISCOLARE DELLA DIFFUSIONE URBANA

La prima fase è quella che va dagli anni '50 e '70 ed è segnata da due dinamiche parallele e interrelazionate. Da un lato una classica dinamica di inurbamento della popolazione nelle città principali della regione (Milano, Brescia e Bergamo), dove si concentrava la produzione industriale e la domanda di posti di lavoro. Questo primo movimento ha generato il cosiddetto "problema della casa", per il quale sia i promotori privati che gli operatori pubblici non riuscivano a soddisfare la domanda di abitazioni per una larga parte di questi nuovi abitanti. Parallelamente si è generato un aumento diffuso dei prezzi del suolo e il fenomeno della rendita immobiliare ha influenzato drammaticamente la crescita della periferia durante tutto il periodo preso in esame. Dall'altro lato una delle soluzioni al problema della casa fu il diffondersi di un'urbanizzazione dal carattere pulviscolare (Lanzani, 2012) nel territorio. Il proliferare di una moltitudine di edifici residenziali, produttivi e misti nei municipi dell'hinterland delle città –soprattutto quelli appartenenti alla prima corona-, ma anche lungo l'asta del Sempione (direzione nord-ovest, verso Como) e lungo il tracciato della A4 rispecchiano la realtà di una fuoriuscita delle famiglie e delle imprese già insediate nelle città e nei nuclei maggiori del territorio. Tutto ciò sembra dipendere dalla volontà di intraprendere una via diversa, basata sulla autopromozione immobiliare, non sempre legale, da parte degli abitanti e si basa su di un ampio ventaglio di scelte individuali legate al modo di vivere, vicinanza ai posti di lavoro, qualità della vita, e ad fattori più trasversali, fra i quali il più importante era, senza dubbio, il minor costo del suolo. A. Lanzani ha descritto questa realtà:

“Il pulviscolo di oggetti esito di questa mobilitazione individualista riutilizza il capitale fisso sociale ereditato: le strade rurali, le strade di collegamento locali tra i vari centri, la rete delle statali via via declassate a seguito della realizzazione della rete autostradale ed anche, in una qualche misura, la stessa rete diffusa di piccoli e medi centri che in alcuni territori funziona da infrastruttura complessa di supporto con le sue varie istituzioni e che da subito risulta non priva di forti relazioni di scambio con questa più dilatata e nuova urbanizzazione, pur rimanendone una parte morfologicamente e paesaggisticamente distinta. La natura pulviscolare, associata al riuso delle infrastrutture preesistenti, consente non di rado di riconoscere delle figure emergenti dell'urbanizzato, alcuni deboli segni di struttura nella morfologia del costruito, ed esprime



Fig. 5.08:

Intersezione fra la Autostrada A4 e la Tangenziale esterna Est di Milano nei Comuni di Caponago e Agrate Brianza

Nelle intersezioni delle infrastrutture, lungo gli assi di scorrimento del traffico veicolare piccole trasformazioni si susseguono: superfici produttive rompono la continuità dei campi agricoli nei pressi del Comune di Caponago.

Fonte: Fotografia di Tangenziale Esterna Spa (2010) contenuta in Minotti L. (2010) "Tangenziale est esterna di Milano" presentazione nell'ambito del seminario Infrastrutture, territorio e ambiente nella regione urbana milanese organizzato da Centro studi PIM, 25 ottobre 2010

qualche elemento di comune e condivisa razionalità minimale dei processi localizzativi delle varie attività e nel generare nuove relazioni alla grande scala tra spazi aperti e costruito (Secchi, 1989)⁴³⁴.

Come si è visto nella prima parte della ricerca si tratta di un processo attraverso il quale si creano *urban fringe* nei quali si perde la unidirezionalità dei flussi centro-periferia in favore di percorrenze tangenziali che evitano i nuovi nuclei e si servono delle principali infrastrutture del traffico veicolare.

In questo ambiente che sovverte le logiche che avevano sostenuto l'urbanizzazione fino a tutto il movimento moderno, si mantiene il ruolo predominante delle città centrali più importanti: Milano (+36% di popolazione nel periodo), Brescia (+48%), Bergamo (+23%), ma anche Como (+39%), Varese (+57%) e Pavia (+36%). Insieme a queste vi sono una serie di comuni, prossimi alle città, che sperimentano variazioni molto significative; questo è il caso di Cinisello Balsamo (+61.948 ab., un incremento del 404%), Sesto San Giovanni (+47.026 ab., +104%), Cologno Monzese (+38.869 ab., +453%) e Bollate (+30.838, +258%).

Allo stesso tempo si fa pressante la domanda di nuove infrastrutture sia di carattere veicolare che legato alla mobilità collettiva per permettere agli abitanti del territorio di raggiungere la città centrale dove, ancora, permaneva buona parte del mercato del lavoro. La conseguenza, oltre che sul movimento migratorio su base nazionale, si vede nella perdita di popolazione delle aree montane e di quelle pianeggianti della regione.

434 Lanzani A. (2012) L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita in Cristina Papa (a cura di), *Lecture di paesaggi*. Milano, Guerini pag. 224

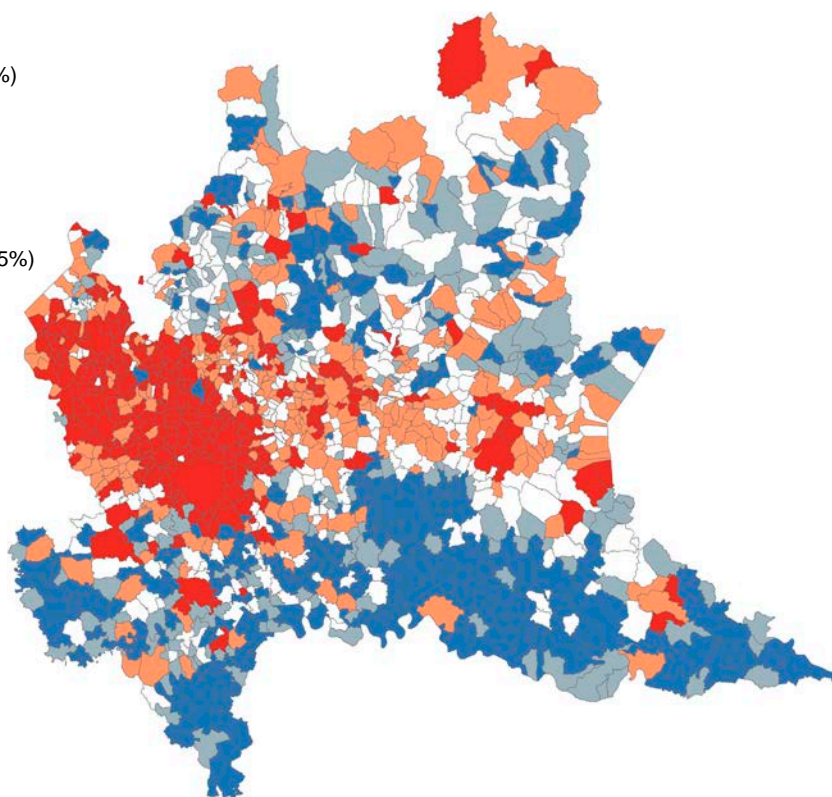
Legenda

- Grande perdita di pop. (> -25%)
- Perdita (-25%<x<-10%)
- Profilo statico (-10%<x<+10%)
- Aumento (+10%<x<+25%)
- Grande aumento di pop. (> +25%)

A destra:

Fig. 5.09:
Variazione della popolazione in Lombardia, 1951-1971

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat



In basso:

Tab. 15:
Variazione della popolazione, analisi per municipio (1951-1971)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat

Comune	Popolazione 1951	Popolazione 1971	Saldo 1951-1971	Tasso di variazione 1951-1971 (%)
Milano	1.274.154	1.732.000	457.846	36%
Brescia	142.059	210.047	67.988	48%
Cinisello Balsamo	15.336	77.284	61.948	404%
Sesto San Giovanni	45.027	92.053	47.026	104%
Monza	73.114	113.327	40.213	55%
Cologno Monzese	8.584	47.453	38.869	453%
Bollate	11.932	42.770	30.838	258%
Rozzano	2.701	32.915	30.214	1119%
Varese	53.115	83.239	30.124	57%
Corsico	9.060	37.379	28.319	313%
Como	70.447	97.996	27.549	39%
Bresso	4.575	32.043	27.468	600%
Busto Arsizio	52.607	78.601	25.994	49%
San Donato Milanese	2.667	26.872	24.205	908%
Vigevano	43.805	67.909	24.104	55%
Bergamo	104.166	128.096	23.930	23%
Pavia	63.683	86.839	23.156	36%
Limbate	9.087	31.958	22.871	252%
Rho	24.482	47.301	22.819	93%
Pioltello	6.401	28.566	22.165	346%
Paderno Dugnano	14.218	35.172	20.954	147%

CONSOLIDAMENTO DELLA DIMENSIONE TERRITORIALE DELL'URBANO

In una seconda fase, approssimativamente dal 1970 ai primi anni '90 si assiste in regione Lombardia al consolidamento della dinamica che vede abitanti e funzioni in uscita dai centri più importanti. Infatti l'analisi dei dati mostra come, in termini assoluti, Milano, Brescia e Bergamo, le tre città principali che nella fase precedente avevano registrato incrementi di popolazione significativi, in questa segnano il calo più deciso (-21%, -8% e -10% rispettivamente) dell'intera regione in termini assoluti (-368.906 ab., -16244 ab e -12.882 ab). Il che assume ancor maggior significato se si pensa che la regione, nel complesso, in questo periodo incrementa la sua popolazione di 1.969.734 unità. A questo risultato contribuiscono gli incrementi di quei comuni che sono fisicamente prossimi alle città (soprattutto a Milano) ed in particolare quelli favoriti dalla presenza delle infrastrutture. Risultati come quelli di Segrate (+78% ab.), Arese (+269%), Pieve Emanuele (+349%), Buccinasco (+147%) e Peschiera Borromeo (+132%) sono in chiara controtendenza con ciò che avviene nei nuclei maggiori. Alcuni dei municipi che nella fase precedente avevano avuto notevoli incrementi, come Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni (rispettivamente al terzo e quarto posto nella tabella dell'incremento di popolazione in termini assoluti della fase precedente) in questa manifestano un decremento (-2% e -6%), probabilmente dovuto alla loro dimensione urbana e alle criticità legate a questa condizione (problema casa, valore del suolo, ecc.), che equiparano questa realtà a quelle urbane più consolidate.

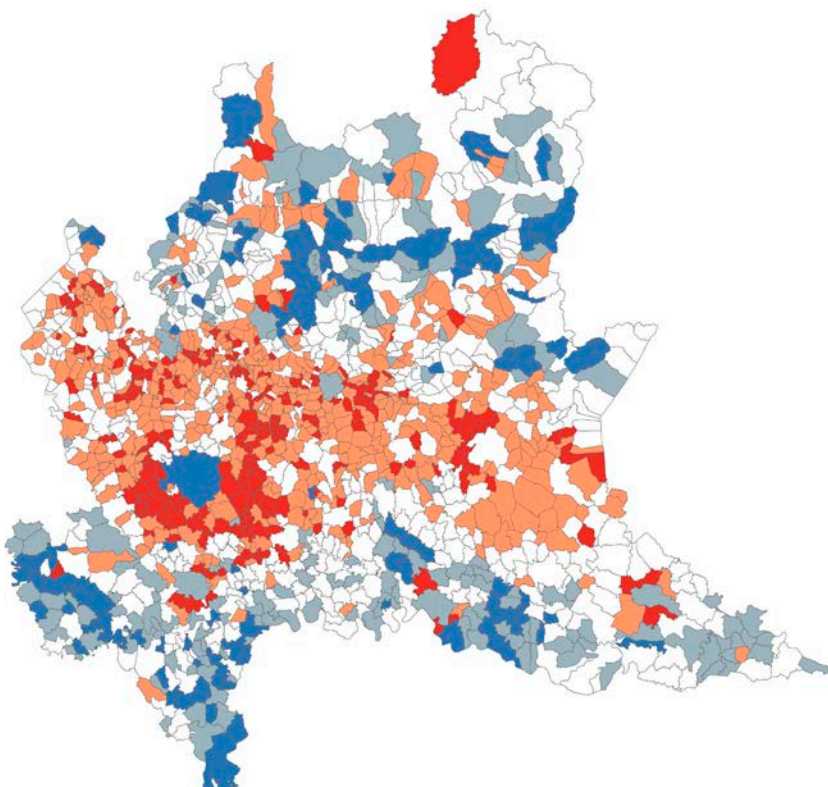
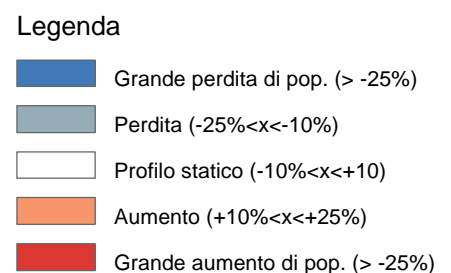


Fig. 5.10:
Variazione della popolazione in Lombardia, 1971-1991

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat



Comune	Popolazione 1971	Popolazione 1991	Saldo 1971-1991	Tasso di variazione 1971-1991 (%)
Segrate	18.209	32.434	14.225	78%
Arese	5.052	18.641	13.589	269%
Pieve Emanuele	3.500	15.698	12.198	349%
Buccinasco	8.090	20.004	11.914	147%
Peschiera Borromeo	8.053	18.669	10.616	132%
Paderno Dugnano	35.172	43.938	8.766	25%
Garbagnate Milanese	17.374	26.097	8.723	50%
Monza	113.327	121.131	7.804	7%
Opera	5.457	13.260	7.803	143%
Cassina de' Pecchi	5.503	12.855	7.352	134%
Vimercate	18.673	25.870	7.197	39%
Basiglio	447	7.295	6.848	1532%
Settimo Milanese	8.800	15.070	6.270	71%
San Giuliano Milanese	26.737	32.952	6.215	23%
Saronno	32.638	38.603	5.965	18%
Trezzano sul Naviglio	13.559	19.417	5.858	43%
Porto Mantovano	6.585	12.249	5.664	86%
Lainate	15.702	21.337	5.635	36%
Cernusco sul Naviglio	21.596	27.128	5.532	26%
Pioltello	28.566	34.066	5.500	19%
Assago	1.135	6.354	5.219	460%
Cinisello Balsamo	77.284	75.963	-1.321	-2%
Mortara	15.440	14.068	-1.372	-9%
Cormano	20.440	18.936	-1.504	-7%
Gravedona	4.257	2.689	-1.568	-37%
Busto Arsizio	78.601	76.935	-1.666	-2%
Bresso	32.043	30.085	-1.958	-6%
Lodi	44.422	42.268	-2.154	-5%
Melegnano	18.965	16.370	-2.595	-14%
Sesto San Giovanni	92.053	86.949	-5.104	-6%
Lecco	53.230	46.043	-7.187	-14%
Vigevano	67.909	60.358	-7.551	-11%
Cremona	82.094	73.963	-8.131	-10%
Pavia	86.839	76.598	-10.241	-12%
Como	97.996	86.724	-11.272	-12%
Mantova	65.703	52.961	-12.742	-19%
Bergamo	128.096	115.214	-12.882	-10%
Brescia	210.047	193.803	-16.244	-8%
Milano	1.732.000	1.363.094	-368.906	-21%

Tab. 16:
Variazione della popolazione,
analisi per municipio (1971-1991)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat

D'altro canto si nota come, in termini percentuali, rallenti o si mantenga stabile il fenomeno di progressivo abbandono delle campagne e delle aree montane della regione. Ma non si tratta solo di un fenomeno di suburbanizzazione e periurbanizzazione residenziale. La fuoriuscita dalle città degli abitanti porta a un movimento di urbanizzazione ed industrializzazione diffusa, nel quale ha avuto un ruolo centrale la piccola e media impresa che oltre a formare veri e propri distretti industriali ha

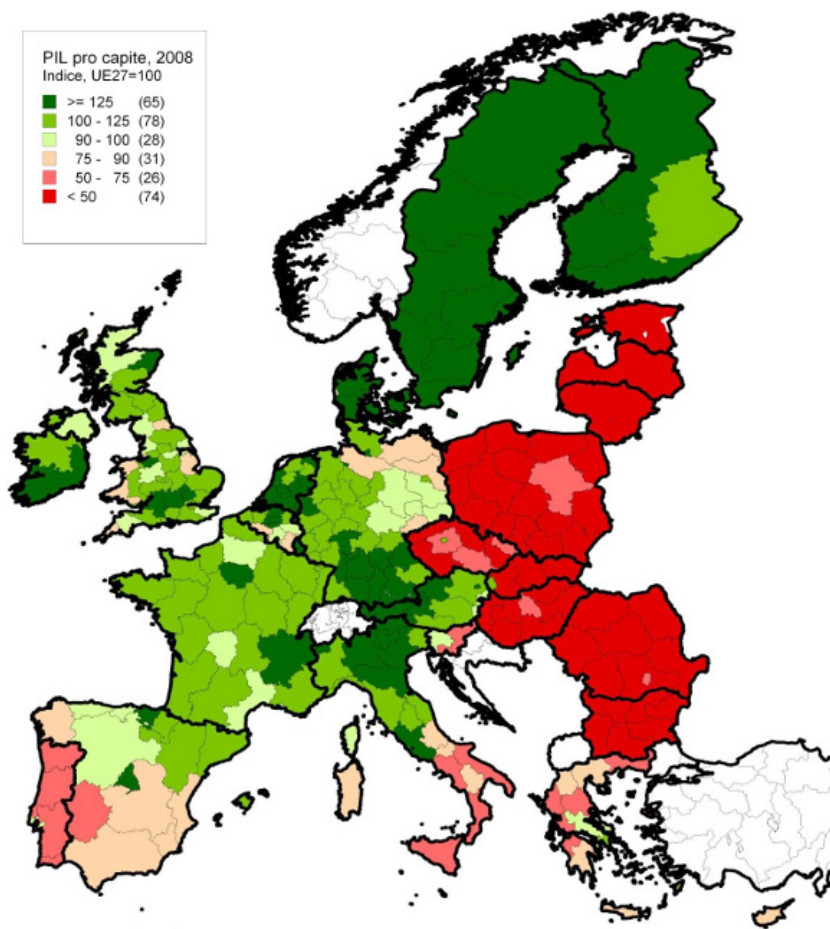


Fig. 5.11:

PIL pro-capite nelle regioni d'Europa (2008)

La mappa mostra il Pil pro capite per ogni regione dell'Unione (Nuts 2) al 2008. Posto uguale a 100 il Pil pro capite medio dell'UE, pari a 24391 euro, la cartina identifica le regioni che hanno un Pil maggiore o minore della media. È possibile notare immediatamente come sia netto il distacco tra i paesi dell'est, nei quali il Prodotto interno lordo è inferiore alla metà della media europea, e quelli nord-occidentali, con valori spesso doppi. La situazione dell'Europa meridionale si posiziona a metà avendo le regioni del Nord che si allineano con i valori dell'Europa occidentale (Italia e Spagna settentrionale) e le regioni mediterranee che mostrano numerose difficoltà a tenere il passo europeo (Portogallo, Spagna del sud, Mezzogiorno italiano e Grecia). Non solamente la Spagna e l'Italia sono paesi in cui è netta la contrapposizione tra zone altamente sviluppate e zone a sviluppo contenuto. In Germania la contrapposizione è presente tra le due ex repubbliche tedesche, la Repubblica federale ad ovest e la Repubblica democratica ad est; mentre nel Belgio si nota la divisione nord-sud che segue le due regioni storiche Fiandre e Vallonia (da Cittàlia, fondazione Anci ricerche, 2013). In dettaglio la Regione Lombardia rappresenta uno dei motori della realtà economica europea, insieme con il sud della Germania, parte della Francia ed i Paesi Bassi.

Fonte: Eurostat (2008)

favorito la creazione di un sistema economico innovativo, basato su questo tipo di realtà imprenditoriali, che rappresenta una della basi del made in Italy. Allo stesso tempo si tratta di una delle regioni con il più alto PIL d'Europa.

A. Lanzani ha specificato che: "Ad una edificazione pulviscolare che non scompare, ma che rallenta e che vede il comparire di palazzine di piccole dimensioni accanto a case di famiglia, si affianca la sempre più frequente realizzazione da un lato di piccole e medie placche residenziali e produttive e dall'altro di isolati e spesso complessi organismi spaziali ed edilizi di più grandi dimensioni (commerciali e di intrattenimento, scolastici sanitari e sportivi)"⁴³⁵. Se si guarda più da vicino l'area di analisi cui si fa riferimento in questo caso studio, e che coincide con il tratto dell'autostrada A4 che collega le città di Milano, Bergamo e Brescia si noterà che si tratta di una caratteristica peculiare. In essa appaiono tipologie edilizie (la casa-laboratorio, lo showroom, il capannone di piccole dimensioni, ecc.) e figure insediative specifiche (la strada-mercato, ecc.). Si forma in questo caso una vera e propria campagna urbanizzata con un profilo produttivo-industriale, in cui permangono le tracce di un passato agricolo forte.

435 Lanzani A. (2012) L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita in Cristina Papa (a cura di), Letture di paesaggi. Milano, Guerini pag. 226

Fig. 5.12, 5.13 e 5.14:

Apparizione di tipologie specifiche e ibride nel tessuto del mosaico

Nel tessuto del mosaico urbano-rurale del territorio metropolizzato appaiono tipologie che mescolano funzioni residenziali e produttivo-artigianali (casa-capannone), residenziali e commerciali (casa-bottega) o con terziario e servizi (terziarizzazione del suburb).

Fonte: Minelli F. - Padania Classic (2013)



MPOLIZZAZIONE DEL TERRITORIO LOMBARDO

Nella terza fase di questa schematizzazione –tanto utile quanto riassuntiva- che va dagli anni '90 al 2011 si nota una duplice tendenza. Da un lato rallenta l'emorragia di abitanti dalle grandi città, nelle quali Milano perde solo un 3% della sua popolazione (-38.984 ab.), Brescia rimane praticamente immutata (+76 ab.) e Bergamo marca un incremento (+4.337 ab., +4% di pop.). Questo dimostra che in questo periodo le grandi città consolidate hanno un profilo più stabile, nel quale la popolazione varia in modo più lento. Ciò non significa che la dinamica demografica in questo periodo abbia rallentato in generale: nel periodo la popolazione della regione Lombardia è passata dagli 8.853.607 abitanti del 1991 ai 9.917.714 del 2011, con un saldo positivo netto di 1.064.107 unità. Questo incremento non ha inciso in modo radicale nella situazione dei grandi centri, ma nemmeno in quelli medi, come le capitali di provincia: Como (- 1.461 ab., -2% pop.), Mantova (-4.349 ab., -8% pop.), Pavia (-5.456 ab., -7% pop.) e Varese (-3.730 ab., -4% pop.) presentano un saldo negativo. Allo stesso tempo quei nuclei della prima corona della città di Milano, che nelle due fasi precedenti avevano incrementato considerabilmente la loro popolazione, manifestano in questa una situazione di decrescita: Pieve Emanuele (-5%), Cusano Milanino (-8%), Cinisello Balsamo (-2%), Cesano Boscone (-9%), Cologno Monzese (-7%), ecc. Se si considera questa situazione insieme a quella delle aree montane e a quelle della pianura agricola, che mantengono un profilo piuttosto stabile, non si può che

Nella pagina seguente:

Tab. 17:

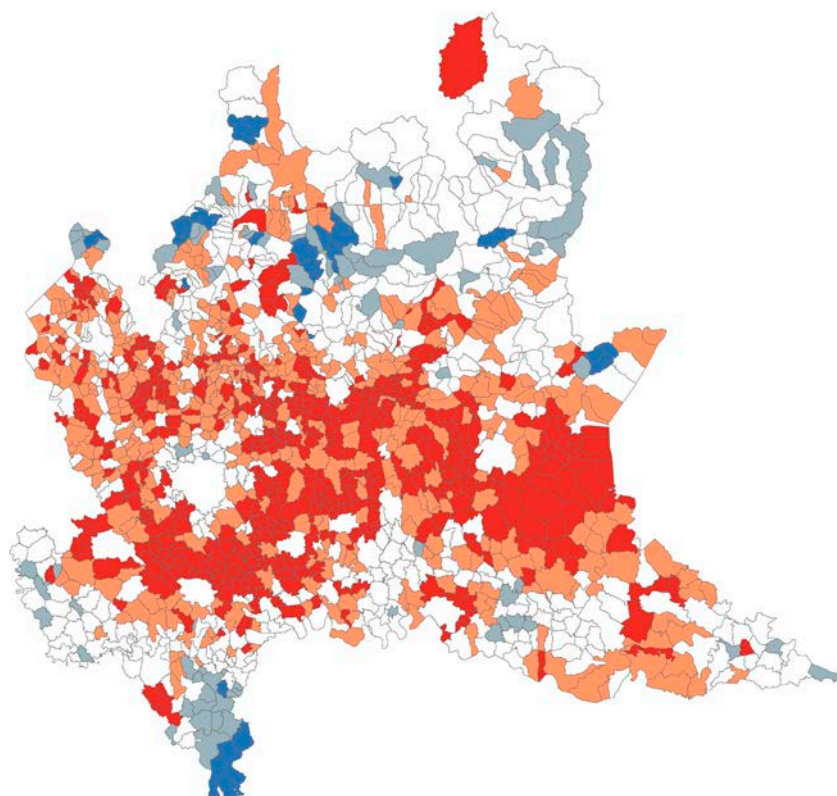
Variazione della popolazione, analisi per municipio (1991-2011)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat

Fig. 5.15:

Variazione della popolazione in Lombardia, 1991-2011

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Istat



Legenda

- Grande perdita di pop. (> -25%)
- Perdita (-25% < x < -10%)
- Profilo statico (-10% < x < +10%)
- Aumento (+10% < x < +25%)
- Grande aumento di pop. (> +25%)

Comune	Popolazione 1991	Popolazione 2011	Saldo 1991-2011	Tasso di variazione 1991-2011 (%)
Lissone	32.245	42.474	10.229	32%
Legnano	50.167	59.147	8.980	18%
Buccinasco	20.004	26.937	6.933	35%
Gallarate	45.132	51.751	6.619	15%
Montichiari	16.797	23.339	6.542	39%
Desio	34.185	40.661	6.476	19%
Desenzano del Garda	21.300	27.229	5.929	28%
Castiglione delle Stiviere	16.936	22.700	5.764	34%
Cesano Maderno	31.854	37.291	5.437	17%
Seriate	19.039	24.297	5.258	28%
Seveso	17.648	22.877	5.229	30%
Rovato	13.291	18.352	5.061	38%
Mariano Comense	18.851	23.890	5.039	27%
Castel Mella	5.882	10.803	4.921	84%
Bovisio-Masciago	12.027	16.903	4.876	41%
Lonato del Garda	10.890	15.744	4.854	45%
Busto Arsizio	76.935	81.760	4.825	6%
Dalmine	18.497	23.266	4.769	26%
Stezzano	8.282	12.867	4.585	55%
Seregno	38.608	43.163	4.555	12%
Bergamo	115.214	119.551	4.337	4%
Brescia	193.803	193.879	76	0%
Broni	10.080	9.528	-552	-5%
Sermide	7.026	6.428	-598	-9%
Sondalo	4.948	4.281	-667	-13%
Casteggio	7.277	6.530	-747	-10%
Pieve Emanuele	15.698	14.887	-811	-5%
Castellanza	15.568	14.400	-1.168	-8%
Rho	51.903	50.686	-1.217	-2%
Como	86.724	85.263	-1.461	-2%
Cusano Milanino	21.347	19.547	-1.800	-8%
Cinisello Balsamo	75.963	74.150	-1.813	-2%
Cremona	73.963	72.147	-1.816	-2%
Cesano Boscone	26.211	23.935	-2.276	-9%
Corsico	37.351	34.507	-2.844	-8%
Bresso	30.085	26.399	-3.686	-12%
Cologno Monzese	51.500	47.794	-3.706	-7%
Varese	85.309	81.579	-3.730	-4%
Mantova	52.961	48.612	-4.349	-8%
Pavia	76.598	71.142	-5.456	-7%
Sesto San Giovanni	86.949	81.130	-5.819	-7%
Bollate	43.026	36.467	-6.559	-15%
Milano	1.363.094	1.324.110	-38.984	-3%

dedurre che l'aumento di popolazione è avvenuto in prevalenza intorno ai centri medio grandi (Bergamo e Brescia, in comuni come Seriate (+28%), Rovato (+38%), Lonato del Garda (+45%) Stezzano (+55%). Questa può essere considerata la seconda tendenza in atto. Insieme a questi hanno subito un incremento quei nuclei medio-grandi situati nella seconda (o addirittura terza) corona periferica della città di Milano: Buccinasco (+35%), Gallarate (+15%), Desio (+19%), Cesano Maderno (+17%). Insieme a queste, le altre realtà in forte espansione sono quelle situate lungo il tracciato delle grandi infrastrutture del traffico che collegano i centri principali e quei Comuni dove sono previste nuove infrastrutture⁴³⁶.

Si tratta in questo caso di un aumento della densità di quei tessuti di nuova urbanizzazione formati tra nuclei storici che presentano una grande diversificazione sia nelle forme insediative che nelle funzioni presenti. Si tratta di aree con un elevato grado di urbanizzazione (la "Brianza, il Nord-Milano, ecc.) in cui il tessuto edificato è marcato da un'elevata frammentazione e l'uso del territorio è prevalentemente estensivo. Il processo insediativo di queste aree ha prodotto intense trasformazioni territoriali, sociali ed economiche che corrispondono a quello che F. Indovina ha definito il processo di metropolizzazione del territorio. Si tratta dell'insediamento ed il consolidamento di attività produttive, servizi alla persona e alle imprese che evidenziano una fenomenologia articolata e la tendenza alla terziarizzazione del territorio.

"Si passa infatti dal riuso delle aree industriali dismesse all'insediamento significativo di nuove imprese di livello internazionale, al vertiginoso aumento delle piccole e medie imprese industriali, alla crescita di attività di servizio in settori ad elevata tecnologia, a nuove forme emergenti dell'insediamento commerciale legato alla grande distribuzione"⁴³⁷.

Senza voler entrare in una descrizione approfondita del fenomeno, si può tornare a quanto affermato da A. Lanzani (2012), per cui i fenomeni territoriali in atto sono la manifestazione dell'istituzionalizzarsi di alcuni processi di urbanizzazione. Essi sono legati alla diffusione ed al radicamento delle figure normative (piani e programmi attuativi) che impongono un nuovo tipo di logica alle operazioni immobiliari che si affinca e sostituisce parzialmente, ma non del tutto, quella della autopromozione. Al tempo stesso si è radicalizzato il ruolo

436 Si tratta di tre elementi che nel prossimo futuro cambieranno la situazione della mobilità in Lombardia: l'autostrada BreBeMi, che collegherà le tre provincie scorrendo, di fatto, parallela alla A4 ma non passando da Bergamo; la statale Pedemontana, che raccoglierà il traffico proveniente dalle valli del nord della regione convogliandolo sul sistema delle autostrade e delle tangenziali di Milano e la tangenziale est esterna, una infrastruttura che dovrebbe evitare al traffico diretto verso le regioni del sud Italia di gravare sul sistema infrastrutturale –già congestionato– della città di Milano. A queste va aggiunta la creazione della rete dell'alta velocità/alta capacità ferroviaria, con il tracciato in senso est-ovest del corridoio 5 (Lisbona-Helsinki, lo stesso che avrà molta importanza nel caso di studio successivo), e nord-sud con cui si collegano le città ed i porti di Genova e Rotterdam (Corridoio dei due mari) e Palermo a Berlino (Corridoio 1).

437 Provincia di Milano (2003) PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Relazione Generale, cap. 3 "Il progetto di PTCP – I sistema territoriali" pag. 175

Fig. 5.16:

Una panoramica dell'ospedale "Papa Giovanni XXIII" visto da sud ovest, sullo sfondo il quartiere di Loreto, Bergamo (I)

"L'ospedale Giovanni Paolo XXIII di Bergamo si presenta come una struttura di fondamentale importanza per la vita di una comunità, punto nevralgico del territorio, luogo di un'esperienza che riguarda la vita di tutti e che di conseguenza influenza il contesto urbano e sociale.

La struttura sorge nell'area denominata "Trucca", situata nella periferia sud-ovest della città; il Nuovo Ospedale nasce dall'esigenza di dotare Bergamo di una struttura sanitaria moderna, adeguata a rispondere alle esigenze presenti e future della città e del territorio. Il nuovo Ospedale si propone come una struttura aperta, disponibile, accogliente. Il complesso ospedaliero vuole interpretare, nell'architettura degli edifici e nel trattamento del suolo, nelle zone a parco e nelle aree esterne, l'idea di un "ospedale nel verde"; un progetto contemporaneo che si appoggia dolcemente sul territorio e rispetta l'ambiente.

Il progetto parte dall'idea dell'ospedale come luogo dell'abitare per necessità sanitarie e come luogo di lavoro, che deve quindi presentarsi aperto, disponibile e leggero, affinché possa essere percepito come un organismo flessibile che si modifica e si conforma al territorio adeguandosi alle sue esigenze. Particolare attenzione inoltre è stata posta allo studio del rapporto tra la struttura ospedaliera e l'ambiente esterno, in modo che la Città possa riconoscere, come parte del suo contesto, la vita che si svolge all'interno dell'ospedale, dove gli spazi interni, aperti visivamente verso l'esterno, permettano di considerare la continuità con l'ambiente circostante. (Traversi Arch. Ass., 2010; 31).

Fonte: Archivio fotografico dell'Eco di Bergamo (2012)



degli operatori immobiliari nei processi di urbanizzazione. L'azione continuativa e congiunta –anche se non coordinata– di questi fattori ha portato ad una progressiva sostituzione delle logiche minimali che avevano animato le trasformazioni territoriali della prima e seconda fase con quelle settoriali legate più strettamente e quasi esclusivamente a leggi di carattere economico ed opportunistico. Si passa quindi da un carattere pulviscolare dell'urbanizzazione alla genesi di vere e proprie "placche" (Lanzani, 2012), che altro non sono che le tessere del mosaico territoriale descritto da R.T.T. Forman (2004; 1995). La natura di queste placche è varia.

- Un primo esempio è costituito dalle monofunzioni residenziali e produttive frutto della zonificazione funzionalista: aree industriali-artigianali, spazi della residenza mono-bifamiliari, ecc.
- Un secondo esempio di ciò che avviene nelle placche è quello della frammistione di funzioni diverse che si collocano fisicamente prossime ma che in realtà non riescono a creare un vero e proprio tessuto urbano. Nell'esempio delle monofunzioni citato in precedenza la complessità era assente, soffocata dalla iterazione di tipologie sempre uguali a se stesse. In questo caso è molto difficile poichè non sempre le destinazioni d'uso presenti sono compatibili o riescono a generare interazioni fra loro, riducendo il potenziale urbano di un aggregato che può contare su di un mix funzionale abbastanza vario.
- Il terzo esempio della realtà delle placche territoriali del territorio metropolizzato è costituito da elementi complessi in cui alle funzioni residenziali e produttive si mescolano infrastrutture di servizio e dotazioni pubbliche, e per questo si configurano



Fig. 5.17:

Cavo Marocco, Comune di Cologno Monzese

Il tessuto urbanizzato della residenza e della produzione che si mescolano nel comune di Cologno Monzese

Fonte: Fotografia di Tangenziale Esterna Spa (2010) contenuta in Minotti L. (2010) "Tangenziale est esterna di Milano" presentazione nell'ambito del seminario Infrastrutture, territorio e ambiente nella regione urbana milanese organizzato da Centro studi PIM, 25 ottobre 2010

come contenitori di funzioni (commercio, intrattenimento, spazi della cultura) che precedentemente erano esclusiva degli ambiti centrali delle realtà urbane consolidate e oggi formano parte delle possibili presenze nell'urbano.





Il risultato della compresenza di queste placche diverse con le altre realtà del territorio sembra rimandare, ancora una volta, un territorio caotico mentre, così come riconosce A. Lanzani, l'immagine del caos non è altro che un frame provvisorio tutto da svelare. Il progettista in questo caso dovrà operare con una azione di orientamento e di riforma, cercando di far convivere più ordini parziali che si accostano tra loro, in un equilibrio che oscilla costantemente tra indifferenza e conflitto (Lanzani, 2012). L'indagine sul territorio contemporaneo passa attraverso lo studio e la comprensione di queste placche, e del loro ruolo nello spazio, ma anche del peso che hanno avuto nelle trasformazioni economiche e sociali e che segnano profondamente il territorio lombardo contemporaneo. In questa ricerca si è scelto di approfondire la figura dei superluoghi, che corrispondono in larga parte con la descrizione fornita delle placche appartenenti alla terza tipologia. Il tentativo di descrivere la realtà di un territorio metropolizzato maturo come quello lombardo passa dalla fase analitica, presentata nel paragrafo precedente e basata sulle dinamiche demografiche e sulle loro variazioni nel medio-lungo periodo, a quella sintetica, in cui si deve elaborare una serie di immagini di sintesi.

5.A.2. Un cambio di territorialità del territorio metropolizzato




Per il caso lombardo si è cercato di dare conto della varietà e dell'ampiezza dei cambiamenti avvenuti, e per raggiungere questo obiettivo è stata ripresa la terminologia utilizzata da J. Garreau (1991) nel suo studio sulla figura della "Edge city". Con questo non si vuole affermare che la realtà territoriale lombarda sia definibile come tale, ma

Legenda


Base territoriale

-  DTM
-  Laghi
-  Autostrade e strade princ.
-  Ferrovie

Aree urbane

-  Tessuto urbano
-  Aree urbane 1951
-  Aree urbane 2011

Città 2011

-  > 20.000 ab.
- > 50.000 ab.
- > 150.000 ab.
- > 250.000 ab.
- > 250.000 ab.

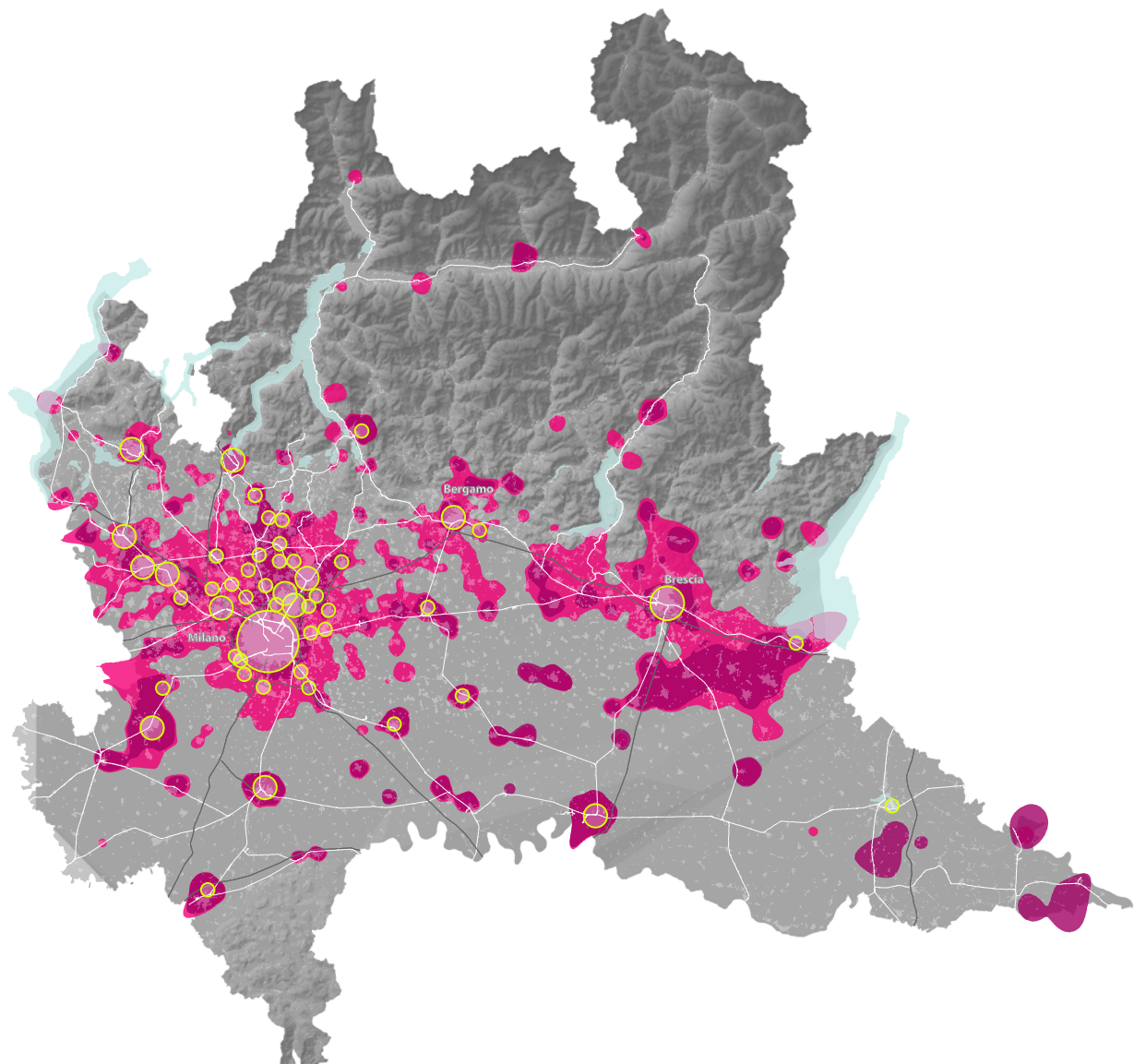
semplicemente approfittare di una serie di contributi che inquadrano bene una parte consistente dei fenomeni in atto nel territorio.

SUBURBANIZATION

La prima dinamica con cui si vogliono descrivere i cambiamenti avvenuti è quella ispirata all'idea della "suburbanization": nel caso americano si trattava dello spostamento in periferia della classe media mentre in Lombardia, come detto, si tratta di un movimento legato ad una sovrapposizione di logiche e strategie localizzative diverse, che variano dalle logiche minimali dell'opportunità soggettivo a quelle del settore immobiliare, orientato alla massimizzazione dei profitti. Nell'immagine proposta si nota come in una situazione insediativa basata su un fitto universo di nuclei urbani di piccole e medie dimensioni, si è sostituita la struttura reticolare continua dell'urbano, che ha di fatto creato una

Fig. 5.18:
Il processo di Suburbanization in Lombardia (I), 1951-2011

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



serie di sistemi urbani complessi coll'unione di insediamenti che prima erano isolati e dispersi. Se si nota la variazione avuta dalle aree urbane dal 1951 al 2011 (ottenuta tramite l'interpolazione dei dati riguardanti la popolazione e raffinata attraverso un coefficiente legato alla densità dei tessuti urbani generati) si nota che la trasformazione è stata straordinaria. Diversi studi e ricerche hanno cercato di documentare l'accaduto, in particolare dopo il 1990, quando con la legge 142/1990 sull'Ordinamento delle autonomie locali è stata definita per la prima volta l'area metropolitana come entità locale⁴³⁸. Fra questi studi, sono da ritenere particolarmente importanti quelli dell'Associazione per lo Sviluppo dell'Industria del Mezzogiorno (SVIMEZ) che ha svolto fin dagli anni '70 una serie di ricerche sul fenomeno urbano e metropolitano in Italia e che nel 1981 ha delimitato una prima mappatura delle aree urbane e metropolitane italiane. Un altro studio basato sui criteri sviluppati dall'ESPON (European Spatial Planning Observatory Network) sulle FUA (Functional Urban Area) italiane è stato sviluppato direttamente

438 In realtà il dibattito sulla necessità di definirle aree metropolitane delle città in Italia si trascinava fin dagli anni '70 ma solo con questa legge si è provveduto a identificare quest'entità dal punto di vista dell'ordinamento. In realtà, a più di vent'anni dalla sua approvazione molte delle Regioni, entità deputate alla definizione di queste aree, non hanno ancora provveduto alla loro individuazione (come ad esempio per Milano)

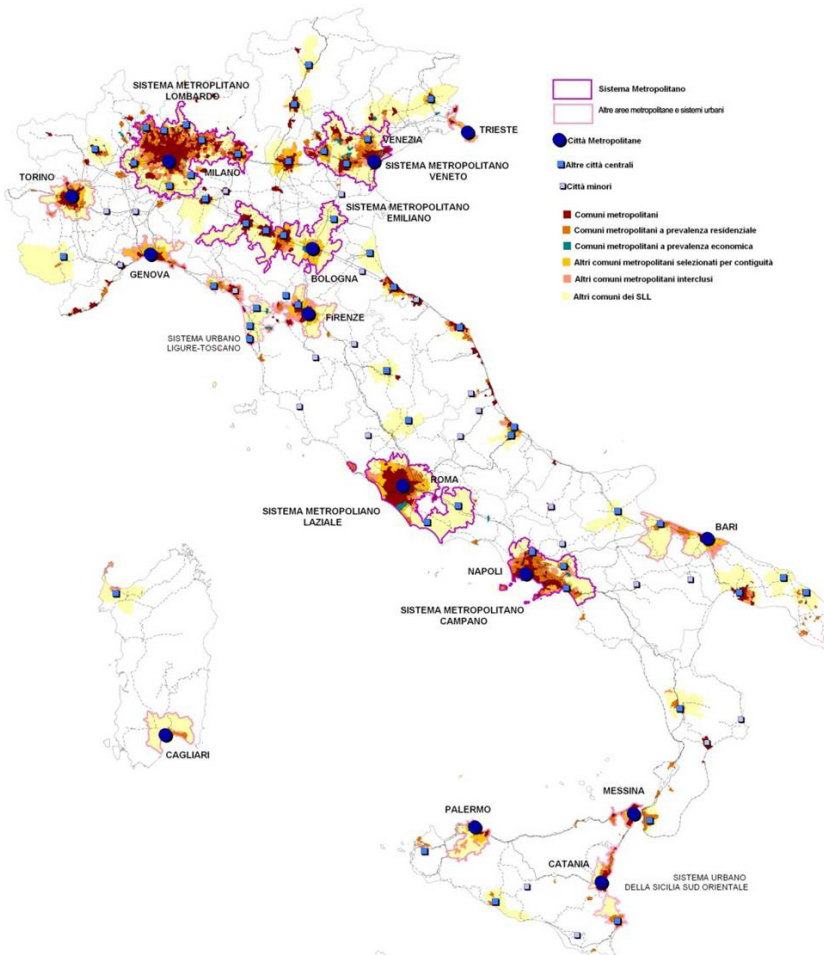


Fig. 5.19:

Quadro generale delle realtà urbane e individuazione dei sistemi urbani e metropolitani

La grande Milano è una città multicentrica che deve funzionare a sistema per favorire la sinergia tra le diverse parti che disegnano tale insieme urbanizzato; una città reticolare, in cui appare evidente come il tema della mobilità (sia collettiva che individuale) costituisca un tema rilevante. Milano città, in questo senso, rappresenta il nodo principale e più complesso di una intera regione urbana.

Fonte: PARC – Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea (a cura di), (2008) *Le città italiane negli anni 2000. Passato recente e scenari di cambiamento*. Roma, Ministero dei beni e le attività culturali pag. 5

dall'ISTAT nel 1991. Per concludere con il recente Quadro strategico nazionale 2007-2013 elaborato dal Ministero dello Sviluppo economico e approvato nel marzo del 2007, nel quale si compie una lettura dei principali fenomeni socio-economici sul territorio al fine di indirizzare le azioni di sviluppo e per il quale è assolutamente prioritario individuare le aree urbane sulla base dell'interpretazione dei trend demografici e socio-economici a scala nazionale (PARC, 2008). Senza entrare nel merito di ognuno dei tentativi portati avanti si nota, nelle diverse realtà mappate, che la realtà urbana lombarda è composta da una o più aree metropolitane (a seconda dei criteri) che scorrono sul tracciato delle infrastrutture principali (autostrada A4 Torino-Venezia, Antica Via Emilia, ecc.). Tutto ciò marca la tendenza alla creazione di un sistema urbano continuo che, con differenze anche molto significative di densità ed intensità d'uso, si snoda intorno alla città di Milano (soprattutto nell'area nord) si congiunge all'area densamente urbanizzata della Brianza e dell'asse del Sempione scorrendo dalla città fino a Varese e oltre. Questo organismo urbano ha delle discontinuità lungo il tracciato dell'autostrada verso Bergamo, dove si concentrano funzioni industriali, artigianali e di servizio, per poi ricompattarsi nei pressi della città. Oltre di essa, dopo un primo tratto dove sembra prevalere una certa frammistione fra realtà agro-industriali e aree urbanizzate, riprende il continuo edificato fino alla città di Brescia e lungo l'asta che da essa scorre fino al Lago di Garda. In esso si nota come, oltre all'estensione avvenuta da un punto di vista dimensionale di quello che può essere considerato un tessuto urbanizzato praticamente continuo dagli anni '50 ad oggi, siano i centri di media grandezza ad essersi moltiplicati. Essi strutturano una realtà tendenzialmente policentrica che vede i nuclei consolidati come punti di maggior densità ed intensità di un continuo urbanizzato complesso e frammentario. L'idea di suburbanizzazione non è quindi un semplice movimento delle funzioni residenziali all'esterno della città consolidata,

Fig. 5.20:

L'asse Milano-Bergamo-Brescia dall'alto

Il tessuto urbano-produttivo ed agricolo lungo l'autostrada A4 nel tratto Milano-Bergamo

Fonte: Fotografia M. Paris (2012)



ma una vera e propria colonizzazione dello spazio agricolo attraverso la creazione di un ambiente di usi misti, densità contrastanti ed intensità d'uso molto diverse.

MALLIFICATION







La seconda dinamica individuata da J. Garreau e che serve a descrivere il cambiamento avvenuto nella regione Lombardia è quella legata alla "mallification". Nell'idea originale dell'autore americano si tratta del processo con cui, progressivamente, le funzioni del commercio e dell'intrattenimento (cinema, cultura, ecc.) hanno abbandonato la città centrale e si sono diffuse nel territorio. In questo caso si è scelto di mappare una serie di elementi per mettere in evidenza il comportamento di alcune funzioni nel territorio metropolizzato. In particolare si è fatto riferimento a due distinti campi di interesse (fra parentesi la fonte dei dati). Da un lato il commercio: Centri commerciali con una superficie di vendita autorizzata maggiore di 10.000 mq (Regione Lombardia, Osservatorio del commercio, Sistema Informativo del commercio. Atto ricognitivo 30 giugno 2011), Centri commerciali in progetto con una GLA di 15.000 mq (Infocommercio.it, 2012), Parchi commerciali con una GLA > di 15.000 mq (Infocommercio.it, 2012), Grandi Strutture di Vendita con una SdV di almeno 5.000 mq (fonte dei dati: Regione Lombardia, Osservatorio del commercio, Sistema Informativo del commercio. Atto ricognitivo 30 giugno 2011), Cash & Carry (Infocommercio.it, 2012), Factory Outlet Center (Infocommercio.it, 2012). Dall'altro l'intrattenimento: e per quello si è scelto di mappare i Multiplex cinematografici (Infocommercio.it, 2012) e i Parchi tematici (Parksmania.it, 2012) presenti nella regione.

Una volta ricostruita la geografia di questi elementi si può notare che:






- Il commercio e l'intrattenimento sono usciti dal centro consolidato per localizzarsi prima nella periferia moderna-funzionalista della città compatta e poi nel territorio. Si tratta di un movimento progressivo, iniziato negli anni '70 e proseguito con un'intensità crescente fino ai giorni nostri. Il rallentamento attuale è dovuto alla saturazione del mercato e al calo degli investimenti in questo tipo di strutture legato alla diminuzione dei consumi avvenuta con l'attuale crisi economica.
- Le strategie localizzative degli operatori commerciali sono orientate al presidio delle infrastrutture del traffico privato (autostrade, tangenziali, ecc.) così da poter sopperire all'assenza di attrazione di un vero e proprio bacino d'utenza di prossimità (data la bassa densità del tessuto urbano) con quello potenziale legato ai flussi veicolari. Questo aspetto spiega la tendenza all'addensamento delle grandi superfici della distribuzione organizzata sull'asse dell'A4, sulle tangenziali di Milano e

Legenda

Base territoriale

-  DTM
-  Laghi
-  Autostrade
-  Autostrade in costruzione
-  Ferrovie
-  Linea TAV in costruzione

Tessuto metropolizzato

-  Aree urbanizzate
-  Polarità commerciali
-  Polarità commerciali prog.
-  Polarità tempo libero
-  Polarità tempo libero prog.

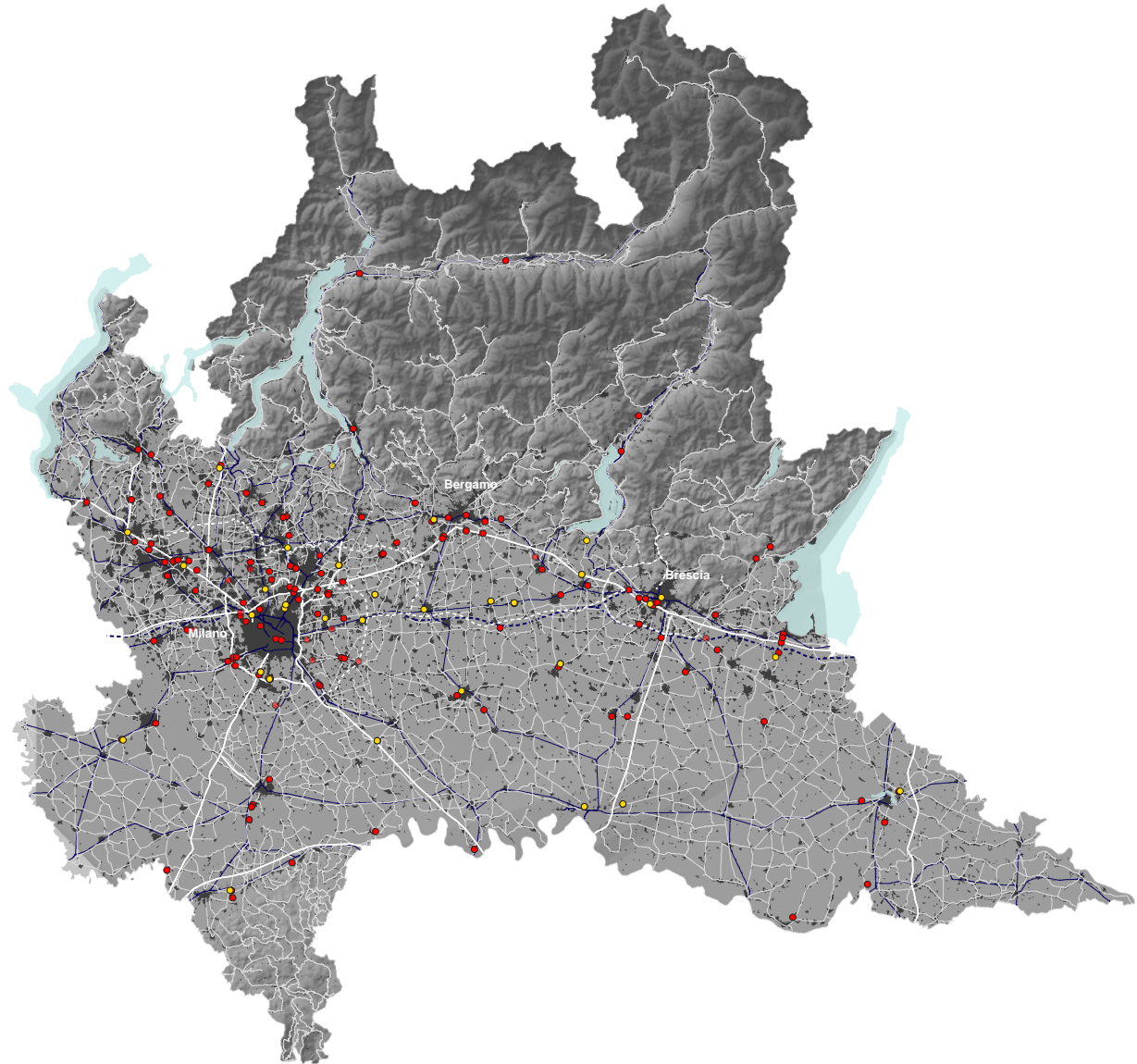


Fig. 5.21:
Mallification in Lombardia (I)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati Osservatorio del commercio - Regione Lombardia, Infocommercio (2012).

nei pressi delle città di Bergamo e Brescia. Pur in un'area interessata da una grande competizione, si è operato negli anni attraverso la moltiplicazione di tipologie convenzionali tese a garantire il presidio d'insegna, al più accrescendo le dimensioni dei format, senza operare una vera e propria riflessione sulle possibilità offerte da un rinnovamento dell'offerta come si può notare nella moltiplicazione dei multiplex attorno alla città di Milano⁴³⁹. Il risultato, tanto dal punto di vista delle superfici commerciali che di quello delle strutture cinematografiche è quello di una saturazione del mercato che ha portato ad alcuni, recenti, fenomeni di dismissione commerciale e dei multiplex.

439 Si faccia riferimento su questo argomento al libro di Bassani A., Gariboldi P., Limonta G. (2004) Il multiplex: Forme, strategie e rapporto con il territorio. Milano, Libreria Clup, testo fondamentale per capire il tema in ambito lombardo

Nella mappa si trovano localizzate anche le aperture previste (2013) che testimoniano come il criterio sia sempre legato alla presenza di infrastrutture o alla previsione di esse, come nella media pianura irrigua, con gli operatori hanno insediato strutture sovradimensionate che troveranno una possibile ragion d'essere solo una volta aperta l'autostrada BreBeMi.

- Fra le strutture dell'intrattenimento, mostrano la diffusione più eterogenea e difficile da modellizzare i parchi a tema: si tratta di una categoria molto eterogenea che va dai grandi parchi divertimenti meccanizzati con bacino d'utenza nazionale o internazionale (Gardaland, Leoland) a realtà locali, legate al mondo dell'acqua (parchi acquatici, ecc.) che hanno un funzionamento stagionale e un bacino d'utenza più limitato. Fra questi due estremi, elementi unici (Mini-Italia, Zoo Safari, ecc.) che hanno una localizzazione unica e legata a realtà puntuali.

In realtà più che per realizzare una riflessione sul commercio e l'intrattenimento puntuale si è scelto di mappare queste funzioni per introdurre un ragionamento su di esse come indicatore: si tratta di funzioni considerate tradizionalmente come esclusiva del centro consolidato che oggi presentano una fenomenologia molto più complessa ed articolata. La loro diffusione nel territorio è una delle ragioni per cui si notano nell'urbano una complessità ed una varietà molto maggiore.

Fig. 5.22:

Milano Fiori: polarità commerciale e non solo

Il complesso di Milano Fiori, insieme a una serie di funzioni di centralità (un forum, uffici, un teatro) e alla residenza raggruppa un centro commerciale, un cinema multisala e un parco commerciale. Si tratta di una grande aggregazione commerciale che si configura come polarità di scala regionale -o interregionale- e non solo uno spazio del commercio per la città di Milano.

Fonte: Fotografia di E. van Egeraat Studio (2011)



TERZIARIZZAZIONE

Insieme alle precedenti, la terza dinamica che ben rappresenta le trasformazioni avvenute nella Regione Lombardia è quella legata alla diffusione nel territorio del mercato del lavoro di tipo non-agricolo.

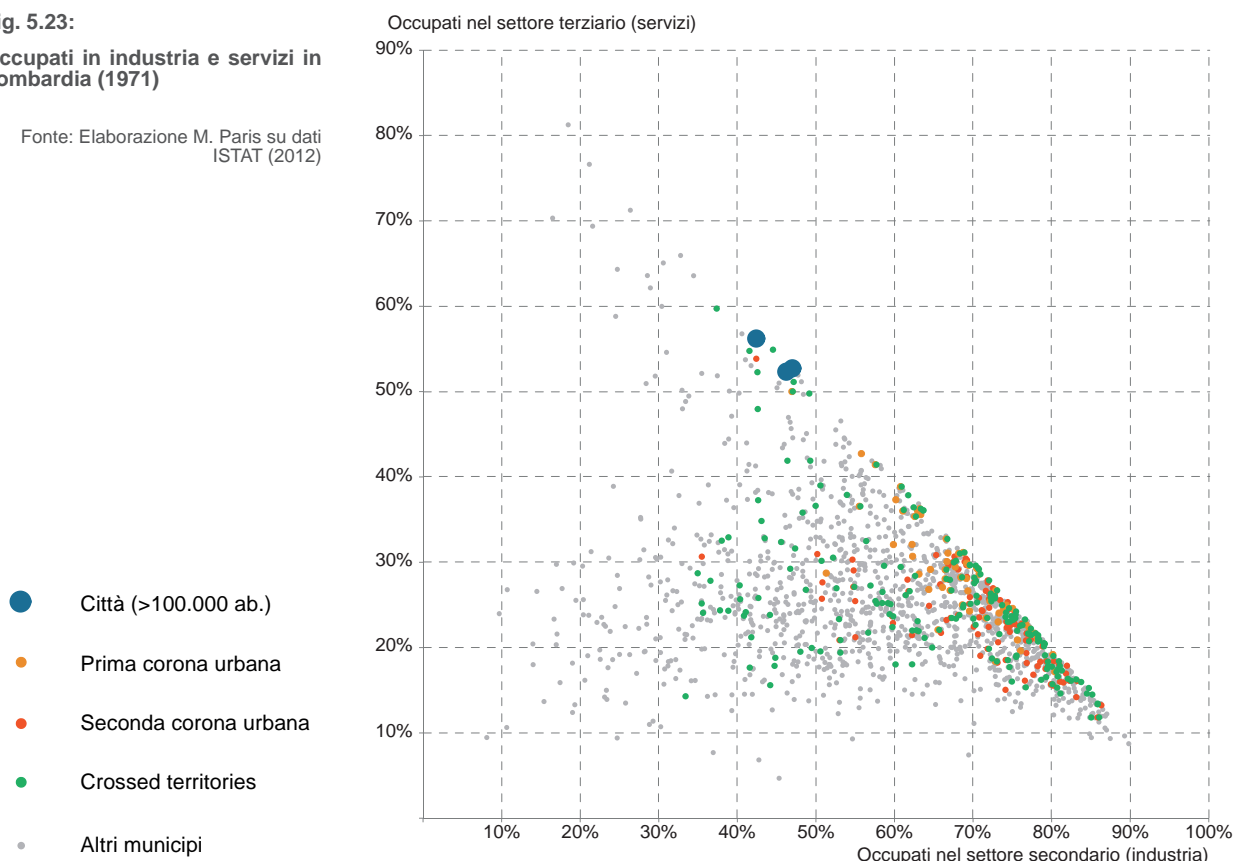
Nella concezione di J. Garreau (1991) l'offerta di posti di lavoro nel campo industriale e soprattutto terziario e dall'apparizione di nuovi tipi residenziali (residenze collettive) fuori dalla città compatta e vicino ai nodi dello sviluppo era il segno di un cambiamento profondo nella natura del territorio, nel quale la dualità urbano/rurale lasciava posto alla Edge city. Ciò che si è cercato di dimostrare attraverso questo approfondimento, più che questa trasformazione, è il cambiamento di vocazione di uno spazio prima agricolo che già si era trasformato in spazio industriale. Ciò risulta evidente nell'analisi dei dati sugli occupati dal 1971 al 2001.

Nel 1971⁴⁴⁰, nel territorio della Lombardia si nota una gran varietà di situazioni e la distribuzione dispersa dei dati dei comuni che non formano

440 Per realizzare questo studio si sono utilizzati i dati forniti dai Censimenti ufficiali 1971, 1991 e 2001 forniti dall'ISTAT (Istituto nazionale di statistica). In particolare ci si è interessati alle attività cui si dedicano gli abitanti della regione e alla relazione che ha legato gli occupati nei settori industriali e in quelli dei servizi. Lo studio è rappresentato da una duplice serie di dati: da un lato si sono studiati tutti i comuni della regione, dall'altro si è effettuato un focus solo sulle aree urbane più importanti scegliendo solo alcuni municipi e classificandoli secondo quattro categorie: le città (municipi con una popolazione maggiore di 100.000 abitanti Milano, Brescia e Bergamo), le periferie (composte dai

Fig. 5.23:
Occupati in industria e servizi in Lombardia (1971)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati ISTAT (2012)



parte di nessun'area urbana ma mostrano la presenza di numerosi processi che si svolgono allo stesso tempo, dall'industrializzazione tardiva, alla incipiente dismissione (rappresentate entrambe dalla curva dei valori che sembrano formare una gaussiana). Allo stesso tempo si nota come si stia delineando un processo di trasformazione da economia industriale a economia dei servizi nelle aree urbane e nelle loro periferie (la correlazione inversa fra i dati). I municipi appartenenti alla seconda periferia, non ancora influenzata da processi chiari di urbanizzazione e legati alla formazione di agglomerazioni urbane presentano questa seconda tendenza anche se rimane meno definita.

Nel 1991 si radicalizzano alcune dinamiche e si fa più evidente la correlazione inversa che lega la crescita degli impiegati nei servizi ed il calo di quelli nell'industria. In questo caso questo tipo di situazioni è comune a quasi tutto il territorio e si nota come anche i municipi della seconda periferia si adattino alla dinamica corrente, tipica delle aree urbane. Nell'arco di un ventennio (1971-1991) l'economia dei servizi ha

municipi confinanti con le città), le seconde periferie (formate da tutti i municipi che confinano con i municipi periferici) e i crossed territory (i municipi attraverso cui scorrono i grandi assi della vitabilità privata). Va riconosciuto che questa classificazione è oltremodo schematica e non tiene conto delle reali condizioni locali legate alle diverse città, così come dell'evoluzione storica della morfologia urbana nei municipi periferici o dei fenomeni collegati alla loro trasformazione in ambiti urbani. D'altro canto a questa semplificazione corrisponde la possibilità di creare uno strumento d'analisi utile alla riflessione e si rimanda a studi più specifici e focalizzati per una comprensione più dettagliata dei fenomeni. In generale lo studio portato avanti in questa fase è servito a testimoniare un cambiamento avvenuto nel territorio, e non si assume la necessità di spiegarne le ragioni o le modalità.

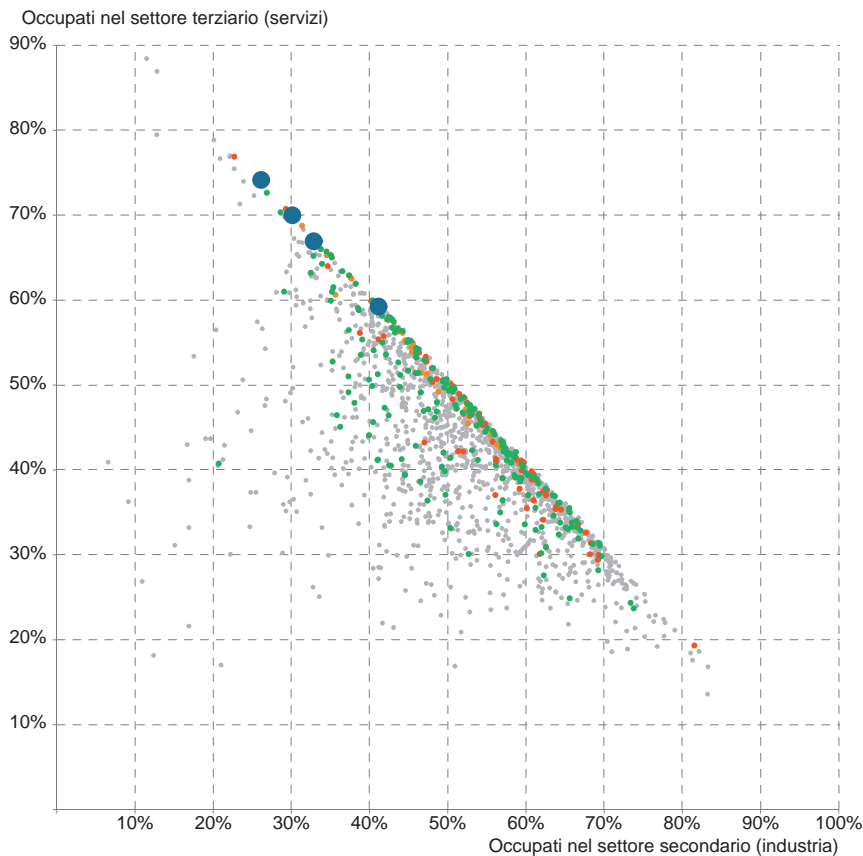


Fig. 5.24:
Occupati in industria e servizi in Lombardia (1991)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati ISTAT (2012)

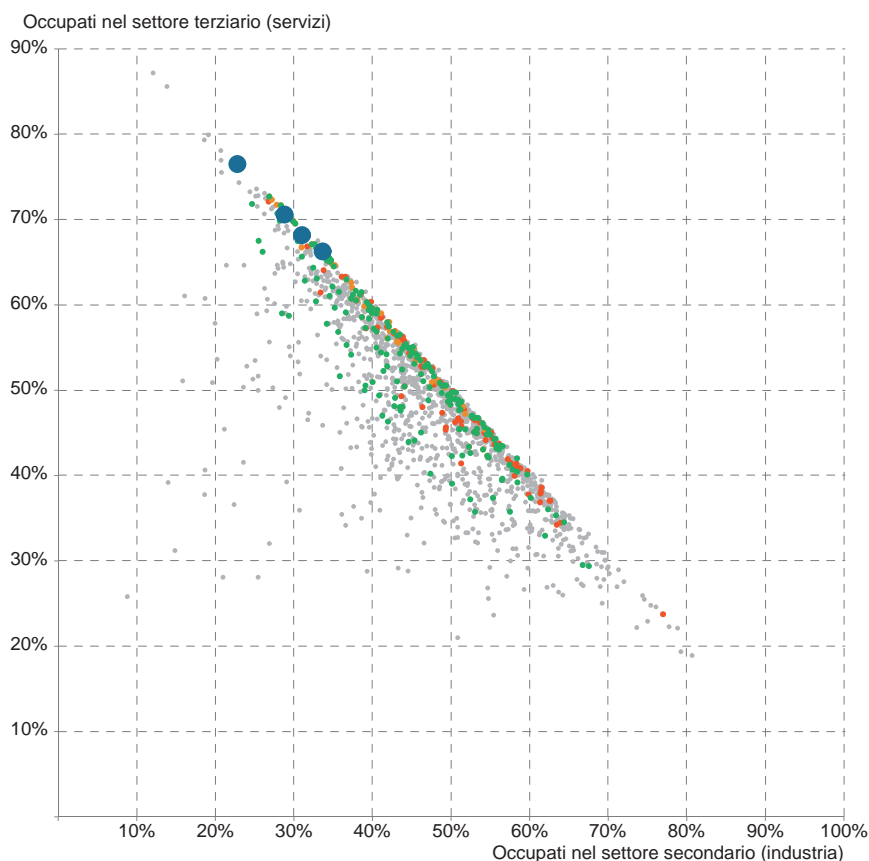
modificato non solo il mercato del lavoro e le occupazioni degli abitanti di un territorio, ma anche il territorio stesso. Il paesaggio lombardo è stato profondamente marcato da queste trasformazioni e risulta ormai profondamente segnato dal processo di metropolizzazione in ogni suo aspetto.

Nell'ultima scansione temporale analizzata, nel 2001, si evidenzia come il fenomeno della trasformazione dell'economia lombarda in un'economia di servizi si faccia ancor più intenso e profondo. Lo spostamento verso l'alto della nube dei valori, testimonia un aumento diffuso delle occupazioni legate al terziario. Allo stesso tempo si accorcia la linea di tendenza, che ha il suo limite nel 70% degli impiegati nei servizi industriali. Tutto ciò mette in evidenza non solo l'aumento degli impiegati nel settore dei servizi rispetto a quello industriale, ma anche che per poter funzionare, le industrie ora necessitano di una serie di funzioni integrative, fornite da imprese esterne che non hanno come clienti gli utenti finali ma le industrie stesse. A livello territoriale si può notare come tutto ciò sia marcato dalla tendenza della seconda periferia a seguire le dinamiche delle città⁴⁴¹ e della sua periferia consolidata.

441 Alle città maggiori di 100.000 abitanti in questo arco temporale si aggiunge Monza.

Fig. 5.25:
Occupati in industria e servizi in Lombardia (2001)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati ISTAT (2012)



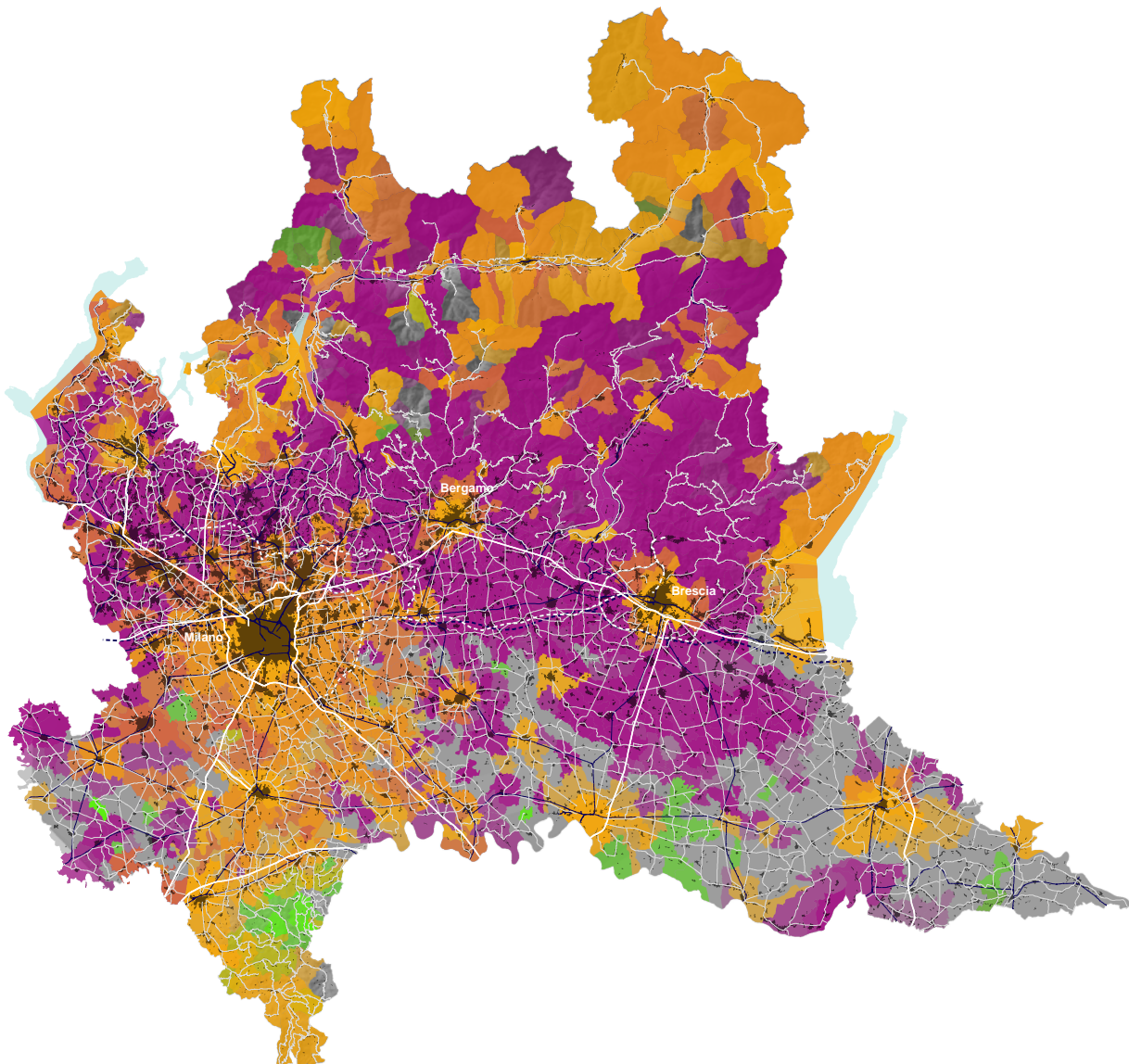
L'immagine finale è eloquente⁴⁴²: in primo luogo la produzione agricola come attività principale è praticamente abbandonata in tutta la regione e rimane solo in alcuni territori della pianura, prossimi al confine sud. Sempre nell'area sud, altri ambiti mantengono un carattere misto (nessuna delle tre attività prevale) per cui è ipotizzabile che si mantenga abbastanza stabile una parte dei posti di lavoro nel settore agricolo, anche se in molti casi si nota come si assista al fenomeno della terziarizzazione anche di questi ambiti. Nella parte nord della regione si assiste ad un cambiamento altrettanto profondo per il quale la riconversione delle attività agricole è virata prima sull'industria e la produzione e, più

442 Si tratta di un'immagine ottenuta attraverso l'elaborazione dei dati ISTAT precedentemente analizzati. Si è scelto di classificare la totalità dei comuni della regione in funzione dei settori di attività (agricoltura, industria e servizi). Quando più del 50% dei suoi degli addetti di un comune è impiegato in un determinato settore, questo assume un colore determinato. L'immagine finale qui presente è ottenuta tramite la sovrapposizione dei dati dei censimenti 1971, 1991, e 2001 con cui si è cercato di dare conto della trasformazione del fenomeno nel tempo.

Fig. 5.26:

Terziarizzazione della regione Lombardia (1971-2001)







Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



recentemente, nei servizi e il terziario, con prevalenza degli impieghi nel settore turistico/alberghiero e nell'indotto di quest'ultimo. Nella fascia centrale, contraddistinta dal corridoio dell'autostrada A4, si nota la robusta presenza dell'industria. Si tratta di uno spazio produttivo consolidato, marcato come si è visto dalla realtà della piccola e media impresa e dalla presenza di alcuni distretti industriali ancora forti. Ciononostante si nota la progressiva trasformazione di questo spazio da territorio dell'industria ad ambito dei servizi. Alcune aree nella prima e seconda periferia delle città, tradizionalmente sedi di industrie (ad esempio Sesto San Giovanni e tutto l'ambito del nord-Milano) hanno cambiato la loro realtà, divenendo luoghi del terziario e completando la conversione "dalla fabbrica agli uffici". Si tratta di una conversione solo parzialmente compiuta: la crisi economica attuale ha messo in luce che alla debolezza messa in mostra, un apparato produttivo che stenta a competere a livello globale, non corrisponde una capacità di assorbimento della forza lavoro nel sistema dei servizi e così anche una realtà economica solida come quella lombarda negli ultimi anni mostra la corda. Pur riconoscendo un grande interesse a questo tema, non è possibile entrare ulteriormente nella dimensione economica e sociale di questa realtà poiché questa è e rimane una ricerca orientata alla dimensione spaziale del fenomeno. Per questa ragione ciò che si vuole mettere in luce in questo caso è la presenza di ambiti terziarizzati che non si spiegano solo attraverso le logiche consolidate che hanno guidato l'analisi fino ad ora. La terziarizzazione di ambiti periferici che formano vere e proprie enclavi non può essere messa in relazione solo con la riconversione produttiva o le dinamiche della crisi economica. Si tratta di altri fattori che hanno influenzato queste trasformazioni e, nel caso specifico, si tratta dell'influenza che il movimento delle funzioni centrali dai nuclei consolidati delle città al territorio hanno avuto a livello economico e sociale.

Legenda

Base territoriale

-  DTM
-  Laghi
-  Autostrade
-  Autostrade in costruzione
-  Ferrovie
-  Linea TAV in costruzione

Tessuto metropolizzato

-  Aree urbanizzate

Attività prevalente (> 50% degli occ.)

-  Servizi
-  Industria
-  Agricoltura

Il cambio di vocazione o di territorialità che è avvenuto in Lombardia è legato a queste trasformazioni spaziali e la nuova geografia del terziario e dei servizi si fa molto più chiara se la si mette in relazione con quella delle figure della centralità nel territorio regionale.

LE POLARITÀ, NODI E CENTRALITÀ EMERGENTI NEL TERRITORIO REGIONALE

Una volta dimostrato il cambiamento e la portata delle trasformazioni avvenute nel territorio lombardo metropolizzato, si è voluto scendere nel dettaglio della situazione del centro e vedere quali influenze avesse la nuova condizione di territorio metropolizzato sulla struttura dello spazio, sulla diffusione delle funzioni centrali e sul comportamento degli utenti. Le trasformazioni avvenute hanno avuto una influenza diretta e sostanziale sulla struttura del territorio, che ora è segnata da un marcato policentrismo. Quest'ultimo si manifesta nello spazio, a diverse scale, in di tutto il territorio regionale. Gli effetti traspaiono nella geografia

delle funzioni, ma anche nei mutamenti nella mobilità, negli stili di vita e di consumo delle persone (Irer, 2009).

Tutti questi aspetti sono stati considerati all'interno di un recente programma interuniversitario di ricerca che, attraverso un approccio interdisciplinare, ha studiato la presenza di polarità commerciali nel territorio di tre regioni del Nord Italia⁴⁴³. Secondo quanto affermato nella presentazione del volume che riassume la ricerca all'interno del lavoro, grazie a quest'ultimo, è stata definita una metodologia analitica e valutativa dei nuovi formati del commercio, e sono state rappresentate le tendenze localizzative all'interno dell'ambito di studio (comprendente i territori delle tre Regioni) per fornire un inedito quadro unitario del fenomeno (Brunetta & Morandi, 2009). Uno dei grandi pregi di questa ricerca è stato quello di ricostruire un quadro conoscitivo territoriale della presenza di grandi strutture di offerta commerciale. Un altro è quello di aver elaborato una metodologia orientata ad individuare quali di queste grandi strutture assumono il carattere di polarità nel territorio.

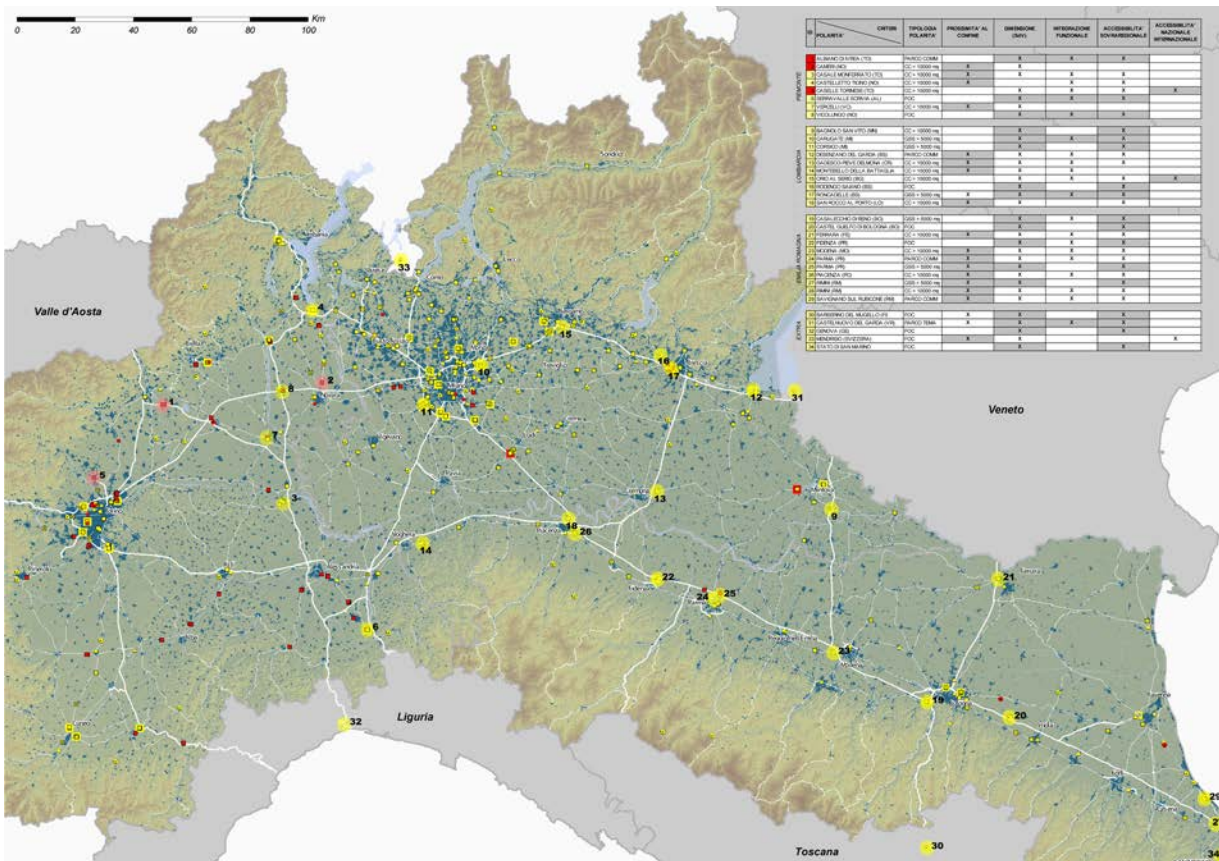
443 Ci si riferisce al Programma di ricerca interuniversitario "La valutazione dell'impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: factory outlet centre, multiplex, parchi commerciali. Un approccio interregionale" promosso dal DITER del Politecnico di Torino e Università di Torino, dal DiAP del Politecnico di Milano e dal Dipartimento di Economia dell'Università di Parma e la sua realizzazione è stata supportata dal contributo economico delle Regioni Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna. L'autore ha partecipato al Programma di ricerca in qualità di collaboratore del Laboratorio Urb&Com del DiAP del Politecnico di Milano. Gli esiti del lavoro sono raccolti nel libro Brunetta G., Morandi C. (2009) Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale. Firenze, Alinea

Fig. 5.27:

Polarità commerciali, uno sguardo interregionale

Un'immagine tratta dalla pubblicazione che raccoglie i risultati della ricerca interregionale promossa dai politecnici di Torino e Milano e dall'Università di Parma. Nell'opera si ricorda che i fenomeni di polarizzazione delle attività commerciali, dipendono secondo C. Morandi (2009), dalla propensione delle attività a concentrarsi in un numero limitato di poli molto densi. Di recente, quindi, la constatazione che le attività commerciali possono generare degli effetti di polarizzazione in alcuni punti discreti del territorio - che vanno al di là delle storiche formazioni centrali o mercatali - con capacità di attrazione di ampi bacini gravitazionali, è legata in buona parte alla evoluzione dei "nuovi formati" dove più tipologie di attività si presentano in modo aggregato e dove i confini tra distribuzione, consumo di merci, di tempo libero e di altri beni immateriali diviene labile (Morandi, 2009; 59).

Fonte: Brunetta G., Morandi C. (2009) Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale. Firenze, Alinea pag. 59



Questa metodologia, precisa e basata sia su fattori quantitativi con osservazioni strategiche, è particolarmente efficace per analizzare aggregazioni di funzioni commerciali. Per ricostruire una geografia della centralità, le funzioni commerciali (e le loro aggregazioni) sono una delle componenti da considerare, ma non l'unica. I risultati contenuti nella pubblicazione citata sono stati considerati come riferimento in questo caso di studio e la metodologia elaborata nella ricerca italiana è stata considerata la base per lo studio della geografia della centralità nella Regione Lombardia che si descriverà nelle pagine successive. Il vantaggio di usare come caso di studio un territorio già approfondito da una ricerca settoriale così specifica e completa permette di testare la validità dell'ipotesi formulata e della metodologia proposta⁴⁴⁴.

Per approfondire lo studio del caso, in primo luogo, si vuole re-interpretare la categorizzazione proposta da N. Portas, A. Domingues e J. Cabral⁴⁴⁵, che guardano al territorio e suddividono le diverse aggregazioni di funzioni centrali in centri, nodi e polarità e centralità emergenti (v. 3.D). Per fare ciò si è scelto di mappare una serie di funzioni-campione⁴⁴⁶ che tradizionalmente erano esclusiva dei centri consolidati ma che negli ultimi anni ed in funzione del processo di metropolizzazione si sono diffuse nel territorio.

Durante questa operazione si è ricostruita la geografia delle funzioni centrali in Lombardia e dalla quale emerge una realtà complessa: le figure individuate dagli autori portoghesi si trovano in ambiti urbani consolidati, nelle periferie funzionaliste (città compatta o semi-compatta), nell'urbano disperso o, ancora, isolate nel territorio..

Il paesaggio metropolitano si è arricchito di nuove polarità che sono anche nodi e centralità emergenti e che manifestano nella realtà le trasformazioni descritte nei capitoli precedenti. Un altro dato che non ha fatto altro che confermare le ipotesi espresse nella conclusione del capitolo 3 è che pur utilizzando una tassonomia definita e dei criteri di

444 Il primo risultato del tentativo di descrizione del territorio della regione Lombardia è stato pubblicato nell'articolo: Paris M. (2013) De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio in Ciudades 16 (2013). Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística pag. 47-69

445 La metodologia ed il lavoro di mappatura sono stati sviluppati durante il mio soggiorno come visiting researcher presso il CASA - Centre for Advanced Spatial Analysis dell'UCL - University College of London (UK) nel 2012 e grazie alla supervisione del mio tutor accademico, Sir. Andrew Hudson-Smith.

446 Le funzioni centrali mappate sono legate a tre distinti campi di interesse (fra parentesi la fonte dei dati). Per il commercio: Centri commerciali con una superficie di vendita autorizzata maggiore di 10.000 mq (Regione Lombardia, Osservatorio del commercio, Sistema Informativo del commercio. Atto ricognitivo 30 giugno 2011), Centri commerciali in progetto con una GLA di 15.000 mq (Infocommercio.it, 2012), Parchi commerciali con una GLA > di 15.000 mq (Infocommercio.it, 2012), Grandi Strutture di Vendita con una SdV di almeno 5.000 mq (fonte dei dati: Regione Lombardia, Osservatorio del commercio, Sistema Informativo del commercio. Atto ricognitivo 30 giugno 2011), Cash & Carry (Infocommercio.it, 2012), Factory Outlet Center (Infocommercio.it, 2012). Per la cultura: Poli culturali (Teatri, Archivi, Biblioteche) riconosciuti a livello statale e a livello regionale (Regione Lombardia, Elenco delle raccolte museali e dei musei riconosciuti in Lombardia, pubblicato sul BURL Serie Ordinaria n. 26 - Lunedì 27 giugno 2011), Siti Unesco (Unesco, 2012), Fiere (Regione Lombardia). Per l'intrattenimento: Impianti sportivi con più di 4.000 posti (Fonte dei dati: Regione Lombardia), Multiplex cinematografici (Infocommercio.it, 2012), Parchi tematici (Parksmania.it, 2012).



selezioni chiari, si segnalano nel territorio tutta una serie di situazioni ibride che sovvertono questo possibile sistema di classificazione. Si tratta di spazi in cui le funzioni commerciali si trovano combinate con imprese del terziario avanzato, spazi logistici con quelli dell'intrattenimento. Ma non solo: si tratta di ambiti in cui convivono funzioni pubbliche e private, di scala sovralocale (regionale, sopraregionale, ecc.) e dotate di una notevole capacità attrattiva per gli utenti.

La distribuzione spaziale degli elementi di questo sistema è eterogenea. Poco raccontano le funzioni centrali isolate che si localizzano in modo puntuale in una pluralità di situazioni diverse, legate sia a ragioni di opportunità che di eredità storiche. Cercare di costruire un discorso partendo dalla loro distribuzione spaziale sarebbe impossibile e, probabilmente, sbagliato. Così come esplicitato nella seconda parte di questa ricerca, maggior attenzione si è dedicata agli agglomerati di funzioni centrali che manifestano una geografia più chiara e una casistica più limitata. Si tratta comunque di una rete di agglomerati che manifesta l'assenza totale di coordinamento: a questa ragione si deve il proliferare di elementi simili spesso in conflitto tra loro per il presidio delle arterie del traffico veicolare o dei nodi di intercambio fra traffico privato e collettivo. Infatti il carattere dei luoghi in cui si localizzano fuori dai centri consolidati è abbastanza simile in tutte ed è marcato dalla buona/ottima accessibilità dal punto di vista del traffico privato e spesso di quello pubblico, in modo parassitario. Si pensi per esempio a quelle formazioni poste a ridosso delle strade statali che fungono da tangenziali per le città di Mantova e Cremona o agli agglomerati localizzati nella pianura irrigua fra Milano e Brescia con la speranza di captare i flussi di traffico futuri legati alla BreBeMi. Allo stesso tempo si nota la presenza di poche grandi polarità che nell'intento di prevalere nella competizione per il presidio territoriale spesso sono state dotate di una dimensione maggiore rispetto alle altre e, solo per questo,

Fig. 5.28:

La facciata del Kilometro Rosso dall'autostrada

Il parco scientifico/tecnologico di Kilometro Rosso è un insediamento destinato ad accogliere le nuove sedi di istituti di ricerca ed aziende. Gli uffici, i laboratori, i centri di ricerca e sviluppo saranno collocati nel verde alberato di un'area di circa 400.000 mq, in parte destinata a parco fruibile al pubblico, rivolta per tutta la sua estensione verso il tracciato dell'autostrada A4. Ancor prima che ai nuclei abitati dell'intorno, Kilometro Rosso si rapporta al nastro stradale riconoscendo in esso l'elemento significativo di un contesto metropolitano decisamente marcato dai flussi trasportistici. La A4, molto più che una semplice autostrada, è la dorsale circolatoria che attraversa in senso longitudinale la cosiddetta "megapolis padana", il grande territorio urbanizzato che caratterizza con il suo sviluppo tutto il nord d'Italia e che si contraddistingue per l'incredibile assembramento costruito cresciuto nel tempo ai suoi lati (Perletti, 2008)

Fonte: Fotografia di M. Nastasi (2010)







Nella pagina successiva:

Fig. 5.29:

Analisi della centralità nella regione Lombardia (I)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)




Base territoriale

-  DTM
-  Laghi
-  Autostrade
-  Autostrade in costruzione
-  Ferrovie
-  Linea TAV in costruzione

Tessuto metropolitano

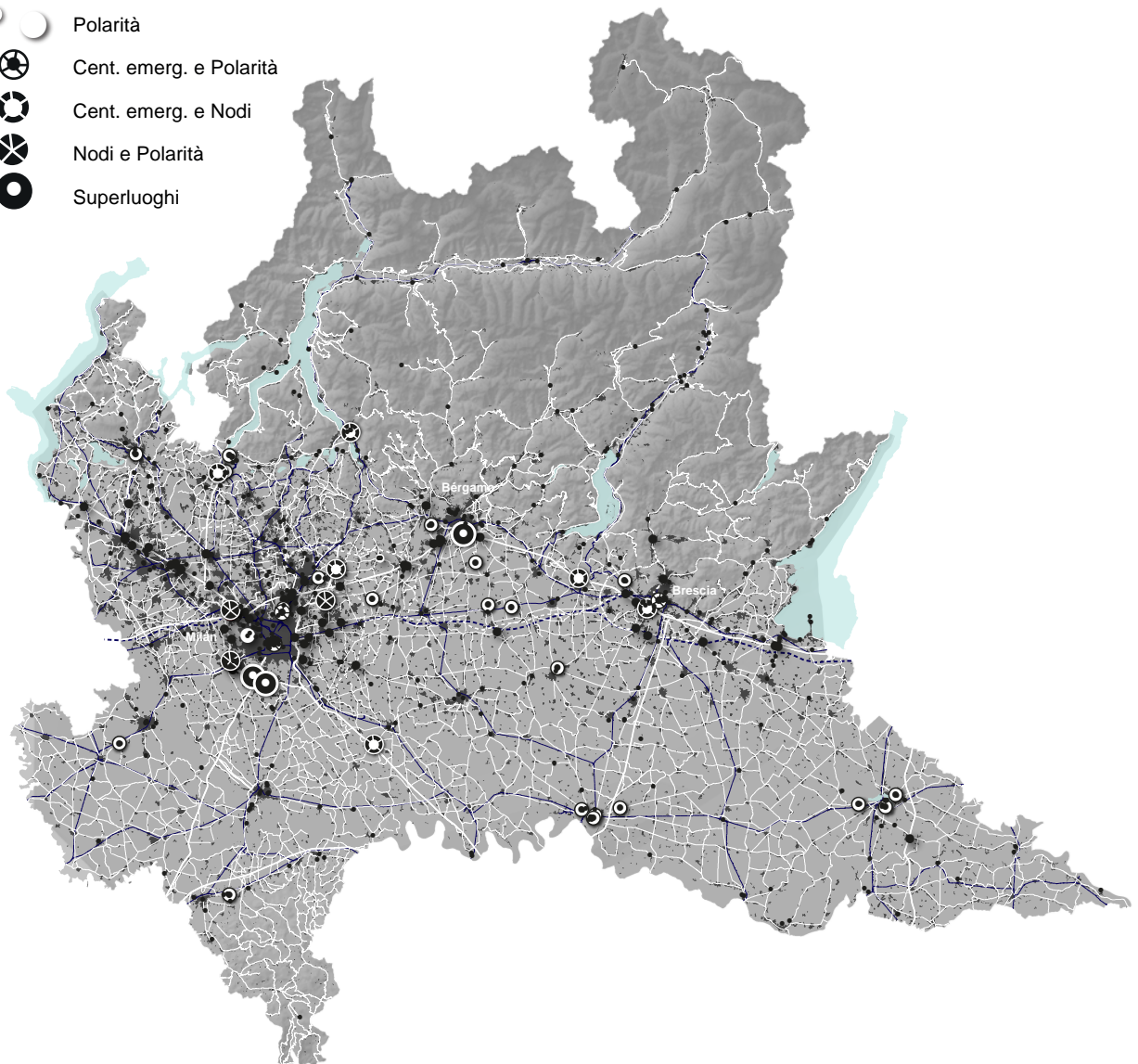
-  Aree urbanizzate

Analisi centralità

-  Funzioni centrali
-  Nodi
-  Centralità emergenti
-  Polarità
-  Cent. emerg. e Polarità
-  Cent. emerg. e Nodi
-  Nodi e Polarità
-  Superluoghi

raggiungono la qualità della bigness. In realtà si tratta di un numero molto limitato (3 in tutto il territorio regionale) poichè, come riferito nella descrizione (3.D.), le polarità hanno la caratteristica di riuscire, solo grazie alla propria massa, ad imprimere al territorio dinamiche e trasformazioni e, ovviamente, si tratta di una qualità che hanno pochi ambiti eccezionali. Il sistema dei nodi, di difficile definizione nella realtà, è stato definito in base a fattori oggettivi⁴⁴⁷ e, anche in questo caso, si tratta di ambiti dove molto spesso sono state insediate funzioni

447 I nodi che si trovano nella figura tre appartengono a tre tipologie di infrastrutture. Fra le stazioni ferroviarie sono state scelte quelle classificate come Grandi impianti (> di 6.000 passeggeri al giorno) e Impianti medio-grandi e gli scali classificati come Terminali ferroviari merci da RFI – Rete ferroviaria italiana (dati disponibili sul sito www.rfi.it). Sono stati mappati tutti gli aeroporti con licenza ENAC della Lombardia (Milano Malpensa, MXP; Milano Linate, LIN; Il Caravaggio Bergamo - Orio al Serio, BGY; Brescia Montichiari, MON). Allo stesso tempo è stato acquisito lo shape fornito dalla Regione Lombardia sulle infrastrutture (disponibile al sito <http://www.cartografia.regione.lombardia.it>), sul quale si sono rese necessarie delle operazioni di aggiornamento per inserire le nuove infrastrutture realizzate ed in trasformazione. Per le funzioni della logistica i dati mappati si riferiscono sia alla classificazione fornita da Terminali Italia S.R.L. (disponibile sul sito www.terminalitalia.it) che al libro



di tipo centrale e formano, un primo esempio di ibrido (centralità emergenti e nodi). Si tratta, ad esempio, di casi come quello dello stadio Brianteo di Monza, nei pressi del quale si incrociano la strada statale "Valassina" e l'autostrada A4. Altri ibridi, meno frequenti per la verità, sono quelli costituiti dai nodi dove sono insediate delle polarità monofunzionali (polarità e nodi): fra questi i casi più ricorrenti sono quelli legati all'incrocio di più infrastrutture del traffico automobilistico dove si localizzano funzioni del commercio, come per Carugate (MI), dove una Grande Superficie di Vendita (IKEA) un Centro Commerciale (Carosello) e una serie di Medie Superfici di Vendita sono localizzate dentro un parco commerciale nei pressi dell'incrocio fra la Autostrada A4 e la tangenziale Est di Milano, o Corsico dove si ripete un'aggregazione molto simile nell'incrocio fra la tangenziale Ovest e la SS 494. L'ultima tipologia possibile di ibrido è quella composta dalle polarità divenute polifunzionali, in cui gli operatori hanno localizzato delle funzioni di tipo

Da Rios G., Gattuso D. (2003) La mobilità delle merci nell'area metropolitana milanese. Milano, Franco Angeli.



Fig. 5.30 e 5.31:

Centro Commerciale "Frecciarossa" a Brescia (I)

Un'ubicazione eccezionale, vicina al centro della città, nella vecchia zona industriale del Comparto Milano. Il nome Freccia Rossa è un omaggio alla Mille Miglia e tutto il centro commerciale si ispira al mondo dell'auto e della velocità. Il concept architettonico prende spunto dall'immaginario della di corsa automobilistica per lo sviluppo tematico dei diversi ambienti. Lo schema è disegnato come una pista con accessi su due livelli. Il parcheggio si sviluppa sotto l'edificio ed è collegato con scale mobili e rampe meccaniche. Freccia Rossa ospita un ricco mix di attività commerciali, una food court e un'area leisure e tempo libero con un cinema e un Family Entertainment Center (Lombardini22, 2008)

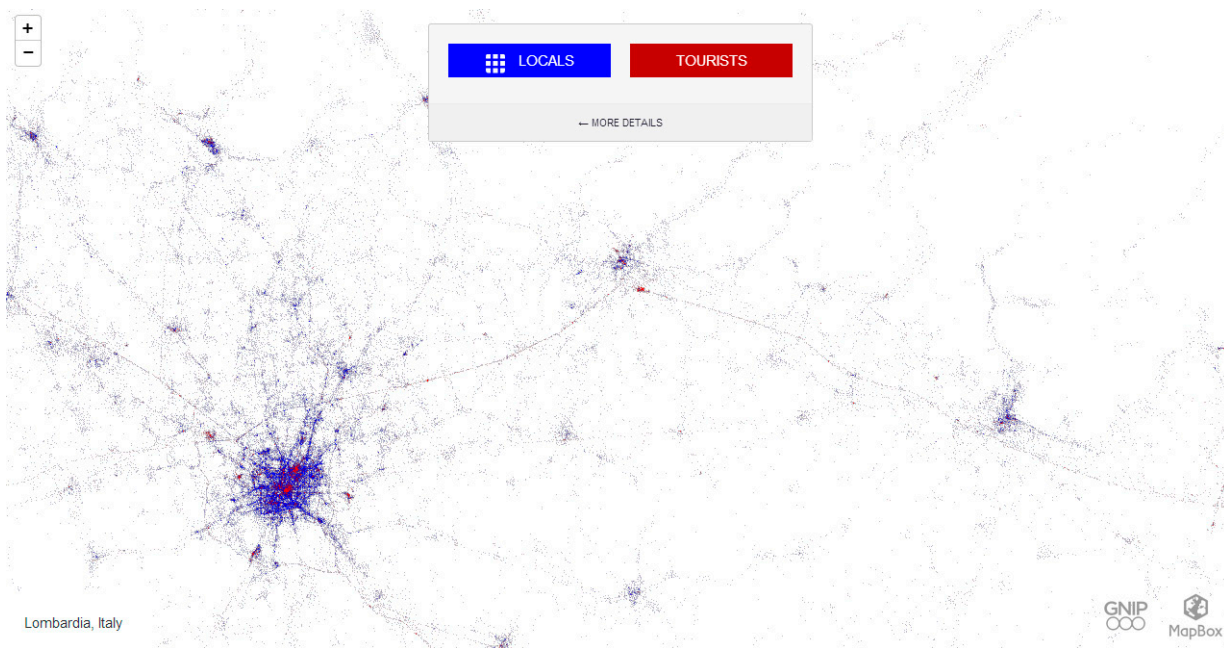
Fonte: Sonae Sierra (2008)



centrale. Si tratta di realtà integrate, nelle quali si segnala la presenza di attività private e pubbliche, e dentro le quali trovano luogo anche spazi pubblici. Un caso interessante è quello costituito dal Centro commerciale "Frecciarossa" di Brescia. In questo intervento, attorno ad una piazza pubblica oltre alla superficie commerciale trovano spazio un museo, un multiplex ed una serie di funzioni integrate.

Nel cap. 4 della ricerca si è ampiamente discusso sull'identità ibrida dei superluoghi: si tratta di ambiti eccezionali per localizzazione, dimensione, mix funzionale e flussi attratti. Nell'esercizio di mappatura delle figure della centralità in Lombardia risultano presenti tre superluoghi: il complesso commerciale/terziario di Rozzano (MI), l'aggregato direzionale/commerciale/culturale/recettivo di Assago (MI) e il sistema composto dall'aeroporto "Il Caravaggio" international Airport di Orio al Serio (BG), il centro commerciale (Orio Center) e le funzioni accessorie localizzate (o progettate) in prossimità di queste due funzioni principali. Quest'ultimo sarà oggetto di un approfondimento nel paragrafo successivo. Da un punto di vista generale si tratta di un sistema di ambiti molto eterogenei: dalle monofunzioni moderne fino a veri e propri luoghi, capaci di attirare flussi di beni, persone ed informazioni anche grazie alla loro crescente complessità. Proprio su quest'ultimo punto si è cercato di fissare l'attenzione e di studiare ancor di più il fenomeno. Dopo aver ricostruito la geografia della centralità in Lombardia ci si è chiesti come dimostrare questo potere suggestivo ed attrattivo di alcuni superluoghi e, in generale, la capacità di convogliare i flussi che hanno alcuni aggregati di funzioni centrali rispetto, per esempio, a singole attività o dotazioni disperse nel territorio. Appurato il fatto che è molto difficile trovare un dato sulla frequentazione univoca e trasversale per una serie di destinazioni d'uso così diverse, si è deciso di operare in altro modo, tramite una modellizzazione che prendesse in considerazione i dati forniti dalle applicazioni di georeferenziazione degli *smartphone*. La gran quantità di dati sensibili forniti dal tracciamento dei telefoni cellulari e dei loro sensori GPS possono essere una fonte importante di dati per modellizzare l'urbano contemporaneo⁴⁴⁸. Alcune tecniche permettono di estrarre utili riferimenti per studiare il modo di muoversi e di usare lo spazio entro territori metropolizzati. Questi dati possono essere usati per studiare gli spostamenti delle persone, il loro modo di muoversi e comunicare come soggetti autonomi. Allo stesso tempo si può raffinare la qualità dei dati estratti, comparando i risultati ottenuti e creando dei profili-tipo in funzione di parametri, così da ottenere categorie specifiche di utenti, suddivise in funzione, per esempio, dell'età, del sesso, della nazionalità, ecc. Studi ancor più raffinati permettono di unire tutte insieme queste variabili e di ottenere

448 Su questo tema esiste una bibliografia molto estesa, che sarebbe impossibile da riassumere in questa sede. I riferimenti fondamentali per ciò che riguarda l'applicazione di queste tecniche di analisi di mobile data per quanto riguarda l'urbanistica e la pianificazione territoriale sono contenute in A.L. Barabasi P.S. Dodds (2003), D. Liben-Nowell (2005), F. Calabrese, C. Ratti (2006), J.P. Onnela (2007), M.C. González & al. (2008), R. Lambiotte & al. (2008), M. Seshadri & al. (2008), D. Quercia & al. (2010), F. Calabrese & al. (2011), Cho & al. (2011), solo per citarne alcuni fra i più importanti.



dei profili molto precisi degli utenti che frequentano un determinato luogo o, al contrario, di capire da che tipi di persone sono composte le moltitudini che transitano da un luogo all'altro. Non è l'obiettivo di questa ricerca raggiungere un risultato così dettagliato e si rimanda a successive indagini la possibilità di approfondire questo aspetto del problema. Già da tempo nelle scienze sociali si è cercato di mettere in relazione questo tipo di dati con gli spostamenti ed i comportamenti umani e, grazie alla disponibilità di questi dati e alla possibilità di accedervi abbastanza agevolmente, sono stati usati per numerosi studi di carattere urbanistico-territoriale⁴⁴⁹.

I dati utilizzati nello studio qui presentato sono quelli forniti dalla applicazione "Forsquare" e disponibili al sito www.forsquare.com. Si tratta di un servizio fornito ai possessori di smartphone col quale "marcare" (check in) grazie al proprio terminale dotato di GPS luoghi georiferiti che si trovino interessanti, eventualmente georiferendone di nuovi e/o corredando con note e immagini, in modo da poter condividere queste marcature attraverso la piattaforma e le reti sociali maggiori (Facebook, Twitter, Google+). Secondo R. Peretta (2012) ciò che contraddistingue Foursquare rispetto ad altri social network è che si basa sul concetto di georeferenziazione e sulla mappatura di comportamenti localizzati. Si tratta di un servizio che ha più di 20 milioni di utenti registrati (Dati: Foursquare, 2012) con una media di 3

Fig. 5.32:

Tweet: abitanti e turisti. La situazione in Lombardia (I)

L'operazione di mappatura di oltre 3 miliardi di tweet nel 2011 ha permesso di ricostruire un'immagine nuova, della struttura demografica, sociale e culturale degli insediamenti umani intorno al mondo. L'opera di E. Fisher, che qui rappresenta la differenza nei tweet lanciati dagli abitanti di un territorio e dai turisti, è servita a mostrare nuove realtà spaziali e permette di riflettere, per esempio, sulla necessità di comunicare delle persone, sul loro modo di farlo e sulla loro capacità di usare a questo scopo la tecnologia. Allo stesso tempo l'insieme di questi dati permette di conoscere un territorio in un modo nuovo, attraverso un dataset originale e che racconta molto del modo di vivere lo spazio nella contemporaneità.

Fonte: Elaborazione Eric Fisher (2013) disponibile a MapBox Blog

449 Due centri in particolare hanno sviluppato recentemente il legame fra questi studi e la loro possibile applicazione da un punto di vista urbanistico: si tratta del SENSEable city laboratory del Massachusetts Institute of Technology (Mass) e il CASA Centre for Advanced Spatial Analysis del University College of London (UK). Insieme a questi numerosi altri istituti centri di ricerca stanno lavorando, in questi anni, sui temi della georeferenziazione dei dati mobile, ma nessuno come questi ha approfondito il tema della relazione fra questi ultimi e il planning grazie anche al contributo di alcune figure importanti che lavorano al loro interno, come C. Ratti nel MIT e M. Batty, A. Wilson e A. Hudson-Smith per la UCL.

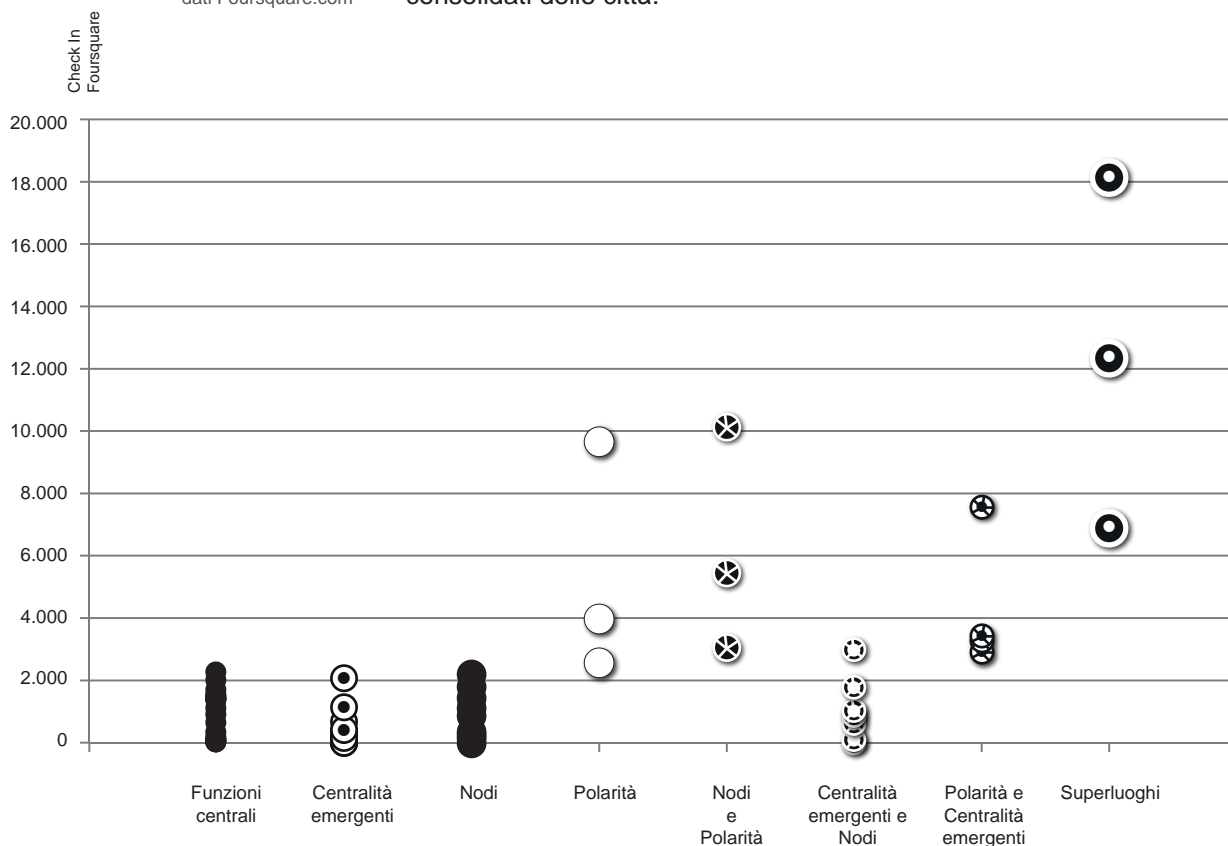
milioni di check-in al giorno. L'utenza maschile e femminile equamente rappresentata, anche se, come in tutti campi legati alla diffusione della tecnologia, vi è una netta prevalenza di alcune fasce d'età, in particolare 14-25 e 26-40. Questo servizio ha una buona diffusione in Europa e tramite lo strumento "liste" (sorta di elenco di luoghi che è possibile creare da parte degli utenti e che permette di monitorare una serie di località nel tempo) permette un accesso abbastanza agile ai dati, che sono liberi e disponibili tramite il sito internet dell'applicazione. Tutto ciò rende questa app una fonte di dati interessante per mappare il territorio. Sempre secondo R. Peretta (2012) Foursquare raccoglie tutti i check-in dei suoi iscritti in tutti quei luoghi, creati dagli utenti stessi o dagli operatori (chiamati POI o *Point Of Interest*), in base alla loro posizione geografica; dunque sono rappresentabili in forma di cartografie. Inoltre ogni luogo è associato ad una attività –o una serie di attività- a cui si dedica l'utente mentre effettua il check-in. Foursquare incoraggia a riferire i luoghi marcati a categorie d'uso precise, definite in modo univoco e disponibili nel sito. Ogni volta che l'utente marca la sua posizione in un luogo lo fa associando la propria posizione ad una pratica, un comportamento o una funzione ben precisa. In questo modo si può assumere che la mappatura non riguardi solo dei luoghi ma anche dei comportamenti nello spazio. L'obiettivo di questo studio era quello di dimostrare, attraverso un approccio quantitativo, l'idea che alcuni luoghi dove si concentrano più funzioni centrali fosse maggiormente attrattive per gli utenti ed entrino in competizione diretta con i centri consolidati delle città.

Fig. 5.33:

Check-in degli utenti delle funzioni centrali in Lombardia (I)

La dimostrazione della tesi sostenuta passa anche dalla costruzione di un set di indicatori per rendere più solido quanto detto: in questo caso si nota come le diverse figure della centralità dell'urbano contemporaneo superino sensibilmente in attrattività le semplici funzioni centrali. Quando le figure stesse si sovrappongono e danno luogo a diversi ibridi risultano ancor più frequentate, fino ad arrivare al caso dei superluoghi, che superano le altre tipologie.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2012) su dati Foursquare.com



Il risultato di questo approccio empirico è soddisfacente e consolida in modo inequivocabile la tesi sostenuta. In primo luogo i dati provenienti dall'applicazione mettono in evidenza la tendenza ad effettuare check-in da parte degli utenti quando si trovano nei pressi di una funzione centrale, sia essa localizzata nel tessuto compatto o dispersa nel territorio. Le differenze emergono quando si studiano i dati suddividendoli per le tipologie descritte da N. Portas & al. (2012) e per gli ibridi formati da esse. Come prima conclusione si può evidenziare che la capacità di polarizzare un territorio da parte di alcuni ambiti (legata alla "massa" di questi elementi, v. 3.D.) si manifesta anche nell'attrazione di un numero maggiore di utenti. Un risultato che può sembrare inaspettato è quello di quegli ambiti che sono, al contempo, "centralità emergenti e nodi" che mostrano una serie di risultati più bassi rispetto agli altri ibridi. In realtà si tratta di una realtà abbastanza logica poiché, se si riflette, l'attrattività per gli utenti è legata alla presenza di funzioni capaci di convogliare su di sé attenzioni e flussi che solo in un secondo tempo sono favoriti da una buona accessibilità. In realtà molte delle località classificate in questa categoria manifestano una buona/ottima localizzazione ma una scarsa capacità attrattiva degli utenti. Quest'idea è evidente quando si confrontano i risultati con quelli delle "centralità emergenti e polarità". Il risultato più importante ed evidente, in ogni caso, è quello riguardante i superluoghi. La capacità attrattiva delle diverse funzioni insediate, così come la loro localizzazione in ambiti di un eccezionale livello di accessibilità permettono a questi luoghi di attrarre flussi di utenti che superano di molto i risultati di qualsiasi altro spazio della regione.

L'importanza del concetto di superluogo non si esaurisce solo nella loro capacità attrattiva (dimensione sociale) o nel ruolo preminente all'interno della gerarchia spaziale regionale (dimensione gerarchica). Una terza dimensione da considerare è quella "adattativa" che coinvolge la capacità dei superluoghi di adattarsi meglio di altri alla struttura socio-economica del contesto. Questa capacità richiede una certa flessibilità per superare difficoltà e performance a volte poco brillanti, fino a trovare l'esatta configurazione che funziona in un determinato territorio. Si è visto che il ruolo dei superluoghi a livello spaziale influisce anche sulla struttura economica ed imprenditoriale di un territorio, cambiandone la vocazione. In questo senso si possono spiegare alcune trasformazioni nel territorio solo se si sovrappone la mappa della geografia della centralità in Lombardia a quella dove si evidenzia il passaggio da una realtà economica industriale a quella di un'economia dei servizi.

L'immagine finale racconta di una realtà territoriale fortemente influenzata dalla geografia della centralità. Quest'ultima si materializza sia negli ambiti della città compatta, con la presenza di numerose funzioni integrate nel tessuto urbano e nel territorio. Proprio negli ambiti dispersi, spesso relazionati con i nodi delle infrastrutture o ambiti di insediamento delle polarità, le attività economiche prevalenti sono quelle del terziario, dei servizi alle persone e alle imprese, della

Legenda


Base territoriale

-  DTM
-  Laghi
-  Autostrade
-  Autostrade in costruzione
-  Ferrovie
-  Linea TAV in costruzione









Tessuto metropolizzato

-  Aree urbanizzate

Attività prevalente (> 50% degli occ.)

-  Servizi
-  Industria
-  Agricoltura

Analisi centralità

-  Funzioni centrali
-  Nodi
-  Centralità emergenti
-  Polarità
-  Cent. emerg. e Polarità
-  Cent. emerg. e Nodi
-  Nodi e Polarità
-  Superluoghi

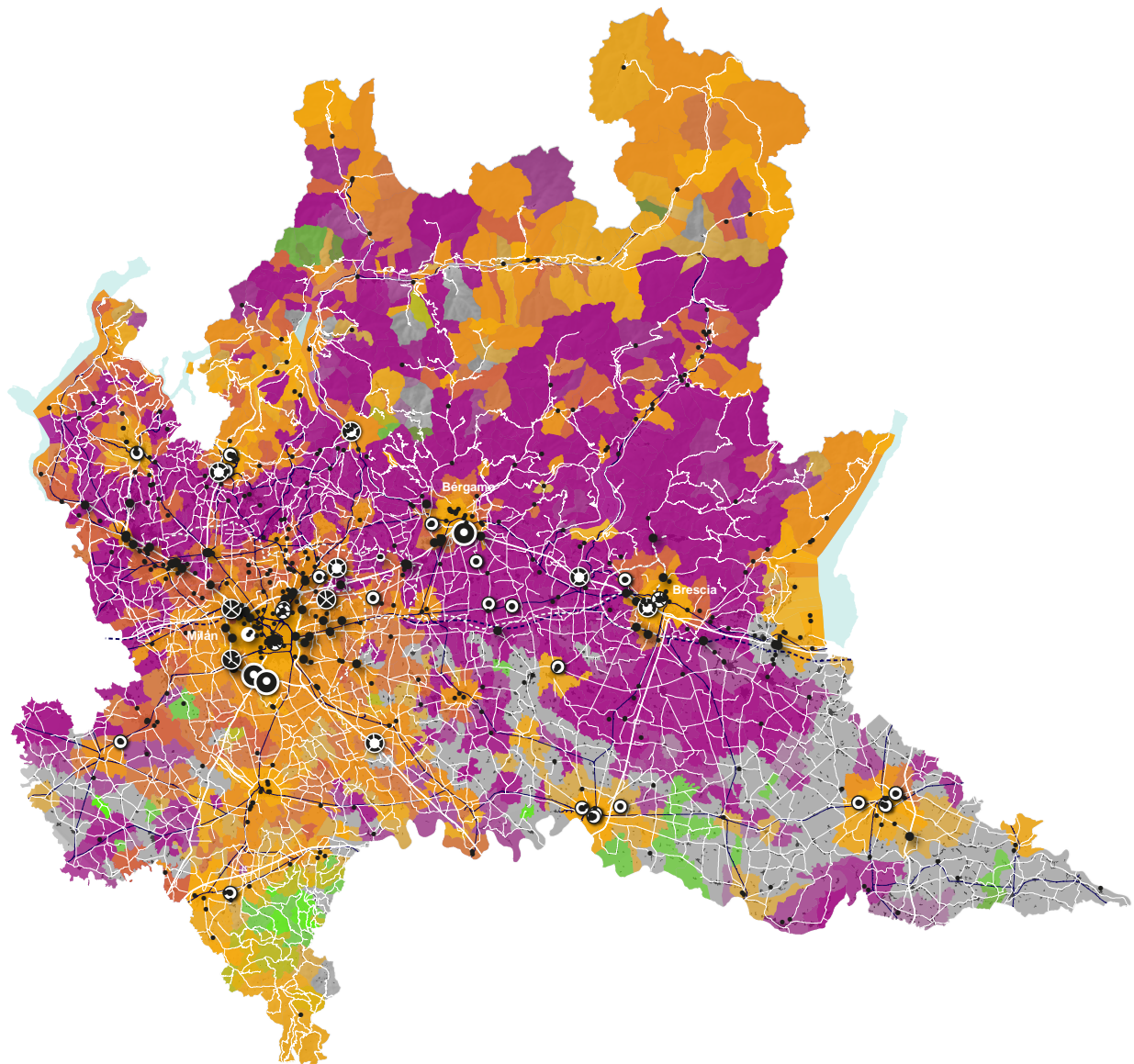


Fig. 5.34:

Centralità e territorialità in Lombardia (I)

La geografia della centralità e dei superluoghi spiega alcuni dei cambiamenti del territorio regionale

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

ricerca e del commercio. Questa trasformazione non si avverte solo a scala locale (nell'ambito o nel territorio comunale dove si insediano i superluoghi o gli ambiti di nuova centralità) ma ad una scala più grande: si tratta di dinamiche di tipo trasversale che coinvolgono spesso territori vasti come province e appartenenti ad ambiti amministrativi diversi. Questa realtà è così profondamente diversa da quella consolidata che rappresenta uno spazio di indagine ed azione per l'urbanistica e le discipline che studiano il territorio. Nel paragrafo successivo, dopo aver descritto il processo costitutivo di un superluogo, si cercherà di caratterizzare le esternalità ad esso collegate e una delle difficoltà sarà proprio quella di trovare una scala adeguata per rappresentarle, visto che nessuna di quelle utilizzate in precedenza per descrivere fenomeni territoriali sembra essere efficace.

5.B. Un superluogo: Aeroporto “Il Caravaggio” e Centro Commerciale Orio Center, Orio al Serio (Bergamo, I)

La presenza di un approfondimento⁴⁵⁰ all'interno di questo capitolo serve a dimostrare l'esistenza nel territorio dei fenomeni presentati e a presentarne la realtà materiale, concreta. Allo stesso tempo è utile perchè permette di arricchire l'ipotesi teorizzata con un esempio concreto, senza per questo voler presentare un caso esemplare o “modello”. Per raggiungere questo doppio obiettivo si presenta l'esempio degli aeroporti utilizzati come scalo dalle compagnie low cost ed in particolare il caso dell'Aeroporto Internazionale “Il Caravaggio” e del Centro Commerciale Orio Center. L'obiettivo di quest'analisi non è quello di spiegare i cambiamenti intervenuti nel mercato aereo, nè tantomeno le trasformazioni sociali che sottendono. Si vuole invece mettere in luce gli effetti territoriali dell'evoluzione di un aeroporto, vicino al quale si sono insediate –e si stanno insediando- diverse funzioni di centralità. Negli ultimi anni molti scali utilizzati dalle compagnie low cost sono stati sottoposti ad ampliamenti e trasformazioni. Alcuni sono rimasti semplici aerostazioni mentre altri, in funzione di caratteri del contesto, sono stati interessati da cambiamenti più profondi. Il risultato dell'opera di numerosi agenti che intervengono è un aumento del numero delle funzioni presenti in questi aeroporti. In questo modo essi rappresentano degli ambiti complessi in cui l'attività aeronautica è affiancata dall'offerta di beni e servizi.

Dai primi anni '90 gli aeroporti sono, contemporaneamente, “interessati da” e “generatori di” trasformazioni che riguardano sia la loro realtà fisica, sia le pratiche di frequentazione ed utilizzo di questi spazi da parte degli utenti. In questo articolo questi due aspetti vengono letti in modo trasversale, senza approfondire in maniera specifica le cause sociali, logistiche ed economiche di questi cambiamenti ma solo le conseguenze relative al territorio. Per sommi capi si può dire che le società di gestione degli aeroporti si devono confrontare con tre nuove domande: la crescita della domanda di mobilità aerea, sia legata all'aumento dell'utenza, che la frequenza con cui si utilizza questo mezzo di trasporto, la richiesta di servizi da fornire a un numero sempre crescente di passeggeri ed accompagnatori all'interno delle

450 In una ricerca precedente l'autore (Paris, 2009) ha affrontato lo studio dei superluoghi come oggetto e per farlo ha approfondito otto casi di studio europei. Oltre al caso di Orio al Serio (Bergamo, Italia) vi era quello del Refurbishment dell'aeroporto di Torino (Caselle Torinese, Italia), le stazioni dell'alta velocità di Malaga Maria Zambrano (E) e Roma Tiburtina (I). Gli stadi di Amsterdam (Amsterdam ArenA and Arena Boulevard, NL) e Global center (Brescia, I), il Parque Warner Madrid Resort y Parks, Madrid (E) ed il Polo Turistico Integrato, Valmontone (Roma, Italia). Questo insieme di casi è eterogeneo per livello di sviluppo e realizzazione, per dimensione dell'intervento e per localizzazione. Allo stesso tempo lo studio di tale complessità è stata utile poichè ha permesso di analizzare, di volta in volta, le ragioni alla base dei progetti di trasformazione, le strategie e gli obiettivi degli operatori e, infine l'impatto territoriale di questi interventi. Lo studio di questo caso è stato ha subito una profonda revisione recentemente, quando l'autore ha intrapreso la redazione di un articolo sul tema con la prof.ssa C. Morandi, tutt'ora in fase di elaborazione/pubblicazione. Per un maggiore approfondimento su alcuni temi del caso studio si rimanda quindi a queste due pubblicazioni.

aerostazioni o nelle loro immediate vicinanze, la necessità di rendere l'aeroporto un contenitore di attività collaterali al trasporto aereo come elemento di diversificazione degli investimenti per gli investitori privati, in un contesto in cui i territori concorrono per attrarli.

In Europa ed in particolare in Italia le aerostazioni che hanno avuto il maggior incremento di utenti negli ultimi 10 anni e spesso sono quelle più frequentate in termini assoluti sono gli scali utilizzati dalle compagnie aeree low cost⁴⁵¹. (vd. tab. 15).

451 Nel caso dell'Italia solo nel periodo 2009-2010 i passeggeri nazionali trasportati (arrivi + partenze) da vettori low cost sono aumentati del 8,38% mentre per i vettori tradizionali si registra un più modesto aumento del 6,17% (Dati ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile, 2010)

Tab. 18:

Incremento dei passeggeri nel periodo 1999-2010 nei 15 maggiori aeroporti italiani

Si considerano aeroporti maggiori quelli con un più di 2,5 mln di passeggeri in transito durante il 2010

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile (2010)

	Passeggeri in transito nel 2010	Incremento 1999-2010 (%)	Collegamenti low cost sul totale (%)
ROMA Ciampino	4.563.852	610,3	99,2
BERGAMO Orio al Serio	7.674.679	586,8	88,3
PISA San Giusto	4.048.068	262,3	84,2
BARI Palese Macchie	3.371.693	254,2	50,1
CAGLIARI Elmas	3.426.864	90,5	46,7
VERONA Villafranca	2.983.483	83,5	16
VENEZIA Tessera	6.801.941	82,9	15,9
CATANIA Fontanarossa	6.301.832	77,1	37,7
BOLOGNA Borgo Panigale	5.432.248	66,9	35,8
NAPOLI Capodichino	5.535.984	56,2	33,6
ROMA Fiumicino	35.969.295	52,4	16,1
PALERMO Punta Raisi	4.341.696	49,3	39,4
TORINO Caselle	3.541.073	42,3	21,9
MILANO Linate	8.295.436	24,5	6
MILANO Malpensa	18.714.187	10,9	34,2

A questa evoluzione corrisponde un ruolo attivo da parte delle società di gestione di tali aerostazioni, che attivano progetti innovativi e strategie per sfruttare l'aumento del numero di utenti –non solo viaggiatori- a fini commerciali. Parte di queste strategie sono di carattere immobiliare e riguardano la valorizzazione di superfici ed edifici presenti all'interno del perimetro dell'aeroporto che passano da essere meri volumi tecnici a nuovi spazi dedicati ai passeggeri. Altre prevedono la trasformazione di aree limitrofe –spesso agricole- che permettano la concentrazione di nuove funzioni di supporto e servizio all'attività aeronautica.

Molti aeroporti secondari, divenuti hub in funzione di logiche strategiche degli operatori dell'aviazione commerciale (Ryanair, Virgin, ecc.), hanno subito questo tipo di trasformazioni. Anche se nelle intenzioni e nei tavoli decisionali si è posto grande accento sull'aspetto territoriale di questi progetti, solo alcuni hanno una reale influenza all'esterno del perimetro dell'intervento. In molti casi i progetti si riducono a un ampliamento dell'edificato, alla rifunzionalizzazione di alcuni volumi presenti e alla localizzazione di funzioni legate alla logistica o al trasporto aereo. Solo in rari casi si assiste allo sviluppo di veri e propri "sistemi funzionali". In questi ultimi un insieme di trasformazioni che superano le previsioni della semplice operazione guidata da logiche immobiliari e divengono qualcosa di diverso, più dinamico e più complesso. Per studiare questo tipo di trasformazioni che, come già detto, hanno un carattere eccezionale, non ci si può riferire solo a ciò che avviene dentro il sedime aeroportuale ma anche ai suoi margini, non solo al progetto di una società di gestione ma all'insieme delle operazioni portate avanti da diversi stakeholders, non solo agli effetti (territoriali, economici, sociali) locali ma a diverse scale.



Il risultato di tutto ciò è uno spazio diverso. Un luogo denso, complesso e intenso rispetto agli altri nel suo intorno. Per spiegare attraverso un esempio questa realtà utilizziamo l'aeroporto di Bergamo - Orio al Serio e del C.C. Orio Center. Questo rappresenta un caso limite in cui si nota che sono specifici carattere della localizzazione e la relazione che si sviluppa tra l'ambito di progetto e il contesto –a diverse scale– che contraddistingue l'eccezionalità delle trasformazioni, che rende un luogo un 'superluogo'.

Fig. 5.35:

Aeroporto "Il Caravaggio" e Centro Commerciale Orio Center, Orio al Serio (Bergamo, I)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

LE FASI DI SVILUPPO

1937 Il Caravaggio International Airport (BGY) nasce nel 1937 come scalo militare a Orio al Serio, comune in provincia di Bergamo, a 45 km da Milano. Nel 1970 viene fondata la SACBO (Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio), società che riunisce importanti imprese e banche della provincia, come agente di sviluppo dello scalo in chiave commerciale, e che nel 1972 raggiunge l'obiettivo di far aprire lo scalo al traffico civile. Nei primi venti anni di attività le compagnie di bandiera prendono in scarsa considerazione l'aerostazione bergamasca, considerata periferica. Al contrario le compagnie cargo considerano quello di Orio un aeroporto strategico, per la vicinanza alla città di Milano, ma anche per la relazione diretta con l'autostrada A4 e la presenza del ricco e vivace tessuto imprenditoriale bergamasco.

Anni '90 Fino ai primi anni '90 si susseguono i finanziamenti per gli ampliamenti della pista di atterraggio (che passa da 1.800 fino a 2.800 metri) e i passeggeri aumentano (134.000 nel 1975, 186.000 nel 1988, 358.000 nel 1992, dati ENAC). Questa data è importante nella storia dell'aeroporto poiché corrisponde al suo inserimento nel sistema aeroportuale milanese (in funzione del regolamento CEE) e, di conseguenza, al suo divenire scalo internazionale. Inoltre gli investimenti legati ai mondiali di calcio di Italia 90 hanno notevolmente migliorato la connessione tra aeroporto e autostrada. Tra il 1993 e il 1997 la SACBO vara una serie di interventi tesi ad adeguare le infrastrutture ed a razionalizzare le operazioni legate all'attività aeronautica. Gli interventi riguardanti gli spazi dedicati ai passeggeri prevedono l'inserimento di nuove attività commerciali nell'aerostazione e la creazione di spazi più confortevoli.

1998 L'insieme delle operazioni viene incluso nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PN 16) elaborato nel 1998 dove si stabilisce un programma preciso dei lavori teso a separare in modo netto l'attività cargo (cui vengono destinati i fabbricati di nuova costruzione a nord dell'area) e del traffico passeggeri (che occupa la rinnovata aerostazione a sud). Nello stesso anno il Gruppo Percassi inaugura il centro commerciale Orio Center, dotato di una Grande Superficie di Vendita ad insegna Iper e 160 negozi nell'area prospiciente all'aeroporto che aveva acquisito attraverso la società Pro.Gen. La struttura è situata esattamente di fronte all'aeroporto di Orio al Serio, tanto che, durante il processo di autorizzazione, viene allegata una precisa richiesta di lavori da eseguire sulla viabilità in modo da favorire l'accessibilità veicolare ad entrambe le funzioni. L'idea degli sviluppatori è che il centro commerciale dovrebbe riuscire sia ad attrarre utenti da un doppio bacino d'utenza: da un lato i consumatori che vi si recherebbero per questioni di prossimità, dall'altro dovrebbe intercettare il flusso veicolare dell'A4, convogliandolo poi nella SS. 671. Fra gli interventi previsti sulla viabilità vi è anche un sottopassaggio pedonale che collega aeroporto e centro commerciale

che permetta di superare l'effetto barriera legato alla presenza dell'autostrada.

Col "Masterplan 2001"⁴⁵² si concretizza l'ultima versione del piano di sviluppo aeroportuale in cui si individua una fase II del piano investimenti per la rifunzionalizzazione dell'aerostazione nel periodo 2001-2015. Nel progetto si ribadisce la netta separazione fra il traffico merci e quello passeggeri e si privilegia cronologicamente la trasformazione dei fabbricati dedicati a questi ultimi poiché si prevede un netto incremento di traffico a breve termine.

Questo si verifica dal 2002, quando la compagnia aerea Ryanair sceglie l'aeroporto di Orio al Serio come slot (destinazione) e già nel 2003 vi localizza il suo terzo hub (base di appoggio) per le attività aeronautiche per l'Europa continentale. In funzione di questa novità i passeggeri in transito (1.061.397 nel 2001) passano a 1.287.059 nel 2002 e 2.822.746 nel 2003⁴⁵³. Nel bilancio consuntivo della SACBO, si riconosce che in questi anni l'aeroporto ha visto incrementare considerevolmente i ricavi legati alla gestione commerciale (+65% solo fra il 2002 e il 2003, dati SACBO): "Tale considerevole crescita è direttamente conseguente al forte aumento del traffico passeggeri ed ai correlati maggiori consumi registrati dagli operatori, sia nelle attività connesse a quelle aeronautiche, che in quelle più tipicamente commerciali"⁴⁵⁴.

452 SACBO s.p.a., (2001) Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Orio al Serio, studio di impatto ambientale, ottobre 2001. Studio realizzato da Studio Gambirasio, Studio EcoNet, Progetto Ambientale.

453 Dati ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

454 SACBO s.p.a., (2003) Bilancio Esercizio 2003. Pag.12

2001

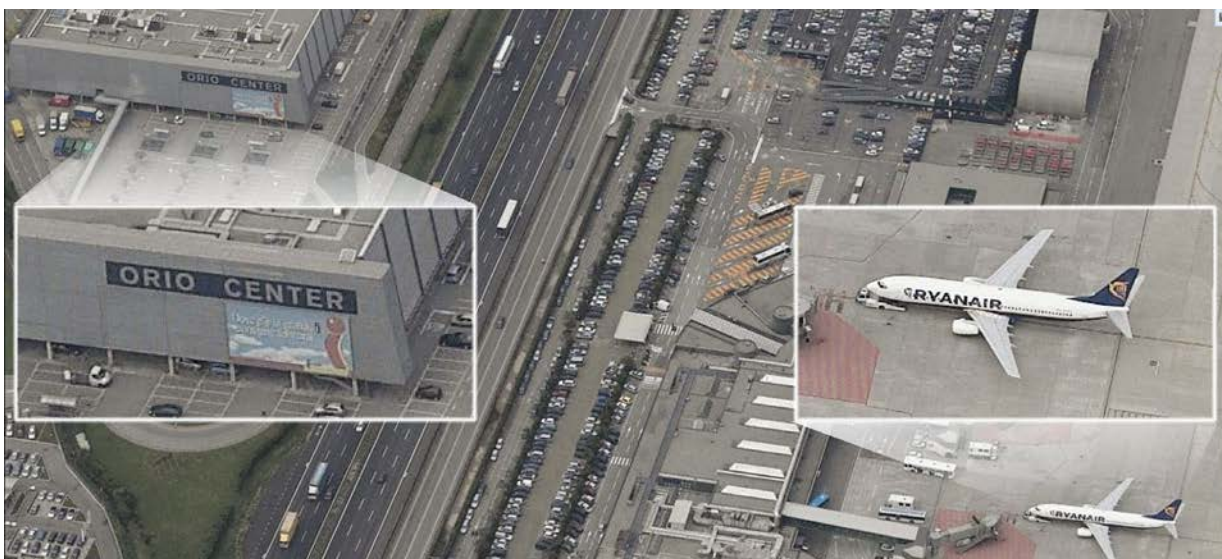
2002-2003

Fig. 5.36:

Il superluogo e la presenza di Ryanair

Molte delle dinamiche descritte prendono corpo solo dopo l'arrivo di Ryanair come vettore nell'aerostazione. L'aumento del numero dei passeggeri conseguente ha portato allo sviluppo delle pratiche urbane di uso degli spazi del superluogo

Fonte: Elaborazione M. Paris (2009) su base Bing.com



2004 Nel 2004 viene inaugurato l'ampliamento del Centro Commerciale Orio Center (ulteriori 40 negozi per una SdV totale di 49.000 mq). Nelle MSV previste si localizzano alcuni marchi fortemente attrattivi dei settori merceologici non alimentari, come H&M e, più recentemente, Abercrombie nella sua prima localizzazione non urbana nel continente europeo. Insieme a queste alcuni operatori localizzano nelle aree immediatamente limitrofe all'ambito alcune attività commerciali specializzate (Unieuro, Sport Specialist, ecc.) per sfruttare in modo parassitario i flussi di utenti attratti dal centro commerciale. Nello stesso anno il PTCP della provincia di Bergamo riconosce che la strategia di sviluppo dell'aeroporto è un nodo chiave per la pianificazione di tutto il territorio e da cui dipendono diversi fattori. Infatti l'aerostazione "costituisce, ormai, una realtà fondamentale per l'interesse di Bergamo e della Provincia nel quadro dell'organizzazione aeroportuale lombarda e apre prospettive importanti per i rapporti con il tessuto economico europeo, senza dimenticare la altrettanto fondamentale valenza per il supporto al rilancio del turismo nella provincia"⁴⁵⁵. In una nota all'interno del bilancio societario del 2005 la SACBO afferma che ha rinunciato definitivamente al progetto del cargo center, a nord dell'ambito aeroportuale, per privilegiare solo il traffico-passeggeri, che aumentano costantemente (3.334.106 nel 2004 e 4.352.134 nel 2005, con un incremento maggiore del 300% dal 2001⁴⁵⁶). Sempre nel PTCP si prevede un bando per la realizzazione di uno studio di fattibilità per la realizzazione di una linea metro-tranviaria di collegamento fra la stazione FS di Bergamo e l'aeroporto. Sempre in questi anni la società Aviostil S.r.l. acquisisce un comparto agricolo del territorio comunale di Bergamo in prossimità dell'aeroporto, indicato nell'allora vigente PRG come edificabile, previa presentazione di un piano attuativo, chiamato "progetto norma PN16". Nelle prescrizioni progettuali si indica che tale piano deve servire alla costruzione di un "Centro Mercati Urbano e servizi doganali".

2006 Nel 2006 è stata approvata l'autorizzazione a costruire nei pressi del centro commerciale un hotel (della catena NH hotels) da 600 posti letto con annessa sala congressi e accessibile direttamente dall'interno della galleria commerciale del mall. Contestualmente si è rimarcata la necessità di ripensare la viabilità pedonale fra aeroporto e centro commerciale poiché il sottopasso pedonale si presenta in una condizione di degrado e non facilita l'interscambio dei flussi che, d'altra parte, animano il percorso in modo sempre crescente.

Nel frattempo la società Sacbo S.p.a. manifesta l'impossibilità di far fronte nella sola aerostazione alla crescente domanda di spazi e servizi collegata all'aumento dei passeggeri in transito nell'aeroporto e indica

455 Provincia di Bergamo, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n. 40 del 22/04/2004. Pag. 122.

456 Dati ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

nel comparto di proprietà di Aviostil s.r.l. l'ambito adeguato a risolvere questo problema.

Nel 2007 il Comune di Bergamo, la provincia e la SACBO raggiungono un'intesa, concretizzata in un Accordo di Programma, per la localizzazione nell'ambito, suddiviso in tre unità minime di intervento, del Centro di servizi aeroportuali – Flypark (UMI 1 - 204.922 m²) e del comando provinciale dei vigili del fuoco (UMI 2 – 71.930 m²). Nella UMI 1 oltre agli uffici doganali verranno localizzate una stazione di collegamento con l'aeroporto (con integrate funzioni di tipo ricettivo-commerciale) di 10.000 m² di SIp e 30.000 m² di superfici produttive e commerciali, oltre che dei parcheggi destinati al servizio dell'aeroporto⁴⁵⁷.

2007

L'anno successivo la Regione Lombardia promuove⁴⁵⁸ un Accordo di Programma fra Regione, Provincia di Bergamo e il comune di Azzano San Paolo proposto da Finiper s.p.a., la società già promotrice di Orio Center, per la realizzazione di un nuovo polo terziario-commerciale-direzionale nell'area a sud del centro commerciale come ampliamento di quest'ultimo. Il piano attuativo in variante al PRG, curato da Asymptote, prevede la realizzazione di un sistema composto da superfici commerciali (90.000 m² di SIp e 49.000 m² di SdV), un hotel da (12.000 m²), spazi museali e un multiplex cinematografico (31.000 m²), attività terziarie per 10.000 m² e una struttura sanitaria (5.000 m²) per un totale di 148.000 m² di slp. Nel 2009 il documento di piano del PGT di Azzano San Paolo⁴⁵⁹ indica la realizzazione del "Polo del lusso e della Cultura" come l'elemento in grado di aumentare la capacità attrattiva del territorio e dell'offerta qualificata di posti di lavoro. Il progetto, si afferma nel PGT, sarà l'ambito per l'allocazione di attrezzature pubblico/private di interesse sovracomunale. Intanto l'aeroporto ha aumentato costantemente il numero dei passeggeri in transito: 5,2 mln nel 2006 e 5,7 mln nel 2007, 6,4 l'anno successivo fino ai 7,1 mln nel 2009 mentre nel 2010 sono stati 7,6 mln. Nello stesso anno è stata concessa un'autorizzazione a Finiper s.p.a. per la realizzazione di una GSV da 49.000 m² (5.000 sup alimentare, 44.000 non alimentare) nell'area del Polo della Cultura. Così il Centro Commerciale Orio Center, con le sue due fasi di ampliamento assume una SdV complessiva in progetto⁴⁶⁰ di 98.304 m². Ad oggi nell'aeroporto è stata ultimata la trasformazione dell'area imbarchi, in cui si sono ricavati spazi per negozi ed attività di ristorazione. È stato presentato il progetto definitivo per l'aerea della nuova dogana, con annesso un ostello e i nuovi parcheggi mentre non sono ancora avviati i cantieri del polo della cultura.

2008

457 Fonte dei dati: Allegato 2 - Schede progetto degli ambiti di trasformazione del Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio del comune di Bergamo, 2011. Ambito Strategico 11, At_a/e/s37.

458 Attraverso il d.g.r. n. 8/7912 del 6 agosto 2008, successivamente approvato in via definitiva con D.p.g.r. n. 5217 del 25 maggio 2009 e pubblicato nel 5° supplemento straordinario al n. 21 del BURL il 29 maggio 2009.

459 Adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 24 del 21 aprile 2009

460 Fonte dei dati: Regione Lombardia, Direzione Generale Territorio e Urbanistica, Accordo di Programma in variante al PRGU del Comune di Azzano San Paolo (BG)

2011-2015

L'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio nel 2011 ha visto un incremento nel numero di passeggeri in transito del 9,7%, per un totale di quasi 8,5 mln di passeggeri, con un altissimo coefficiente di occupazione dei posti. Inoltre, pur in una situazione di profonda crisi economica internazionale, il trasporto delle merci ha segnato un incremento del 5,8% rispetto all'anno precedente. Anche per queste ragioni la Sacbo ha deciso di non abbandonare il piano di investimenti (quasi 200 mln di Euro) per il quinquennio 2009-2014 per consentire l'adeguamento di infrastrutture e servizi alla crescita del movimento passeggeri. Come si afferma nel bilancio della società, in questi anni lo scalo bergamasco è diventato un volano per l'economia del territorio: in chiave turistica, occupazionale, per il movimento delle persone e delle merci (Sacbo, 2011). Fra questi è stato ultimato lo studio di fattibilità per il collegamento via ferro dell'aeroporto con la stazione di Bergamo che è stato inserito fra i progetti prioritari della Regione Lombardia in vista del Expo 2015, ma la situazione di crisi economica ha rallentato il procedimento di approvazione e finanziamento dell'opera, così come l'inizio dei lavori per la realizzazione della nuova fase del centro commerciale.

IL CARATTERE DEL SUPERLUOGO

L'ambito considerato è quindi uno spazio ibrido, complesso e –ancor oggi- in evoluzione. La ragione principale per cui si è scelto di utilizzarlo come caso di studio è che rappresenta una realtà eccezionale, forse poco studiata poichè risultato di un processo di accumulazione nello spazio, più che di un progetto. Le trasformazioni dell'ambito di studio esemplificano il processo di creazione e sviluppo di un sistema i cui elementi principali sono costituiti dall'aeroporto e dal centro commerciale, a cui si sono sommati nel tempo altri elementi accessori. La dimensione fisica di questo sistema è quella di uno spazio che si fa luogo, quella di un ambito in cui la prossimità degli elementi favorisce la loro integrazione spaziale e l'interazione funzionale.

Sarebbe però una semplificazione concludere che è la vicinanza fra l'aeroporto ed il centro commerciale a dare origine alla relazione. Questa è nata poichè in questo ambito si trovano due funzioni con caratteristiche eccezionali. Nel 2010, con oltre 7,6 mln di passeggeri in transito l'aeroporto di Orio al Serio è stato il quarto scalo italiano per volumi di traffico trasportati superando, per esempio, l'aeroporto di Venezia. Inoltre, negli ultimi 10 anni, l'incremento di passeggeri è stato di oltre il 580%: solo lo scalo di Roma Ciampino ha subito un incremento maggiore (610%) ma con volumi di traffico inferiori (4,5 mln di passeggeri in transito nel 2010)⁴⁶¹. Allo stesso tempo il centro commerciale Orio Center è uno fra i più grandi (73.516 m² di GLA⁴⁶²) e

461 Elaborazioni dell'autore su dati ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

462 Fonte dei dati: Sincron Inova, Allegato a Scenari di Mark Up - Urbanistica, real estate & centri commerciali - giugno 2011

frequentati d'Italia (una media di 40.000 presenze giornaliere, con picchi di 60.000 visitatori al giorno, per un totale di circa 12 milioni di presenze annue⁴⁶³). Inoltre è localizzato in prossimità dell'autostrada A4, uno dei più importanti assi viari del nord d'Italia, e in una delle aree con la maggior densità di popolazione d'Europa. Prese singolarmente queste due funzioni sono già in sé, elementi che segnano il territorio: secondo la tassonomia di N. Portas & al. (2011) potrebbero essere definiti una polarità ed un nodo. Ma da quest'analisi emergerebbe solo che essi sono formati ben localizzati anche se non pensati da una strategia di planning ma attraverso logiche economiche e costruiti con i criteri dell'efficienza, della logistica. L'elemento di novità è dato dal fatto che essi non solo rappresentano due spazi tecnici ma, visti insieme, rappresentano un luogo costruito e reso vivo dalle pratiche degli utenti che, di fatto, hanno iniziato ad utilizzare le due funzioni come parti di un unico insieme. Il programma triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2006-2008 della Regione Lombardia riconosce la specificità del caso bergamasco e lo definisce un "addensamento commerciale integrato a un grande nodo infrastrutturale del trasporto". Nel documento si spiega che quello di Orio al Serio è l'unico caso lombardo in cui si realizza "una efficace sinergia fra la propria funzione di infrastruttura specializzata per i voli low cost e le attività commerciali, specie non alimentari"⁴⁶⁴ tanto che per il 2007 è stato stimato un guadagno di 3 euro per ogni passeggero in transito nell'aerostazione per il centro commerciale⁴⁶⁵.

Inoltre dall'analisi dei dati degli ultimi 5 anni si nota come a un incremento costante, ma relativamente contenuto, dei passeggeri in transito nell'aerostazione stia aumentando nettamente il valore medio dei ricavi non dipendenti dall'attività aeronautica per ogni passeggero. Le strategie commerciali e di marketing messe in campo dalla società di gestione dell'aeroporto, nonché l'aumento delle superfici commerciali e delle attività di ristorazione, hanno di fatto aumentato il rendimento delle attività insediate⁴⁶⁶.

L'abbassamento degli incrementi del 2009 (che, in ogni caso, sono positivi cioè hanno solo avuto una crescita meno evidente) è dovuto alle opere civili all'interno del fabbricato viaggiatori nell'aeroporto. In ogni caso la performance dell'anno 2010 ha permesso di superare il periodo di difficoltà, raggiungendo risultati insperati anche a causa del contesto globale di crisi economica.

463 Fonte: Ufficio Stama Dm&C – Direct Marketing e Comunicazione d'impresa. Comunicato stampa del 17 giugno 2009

464 Regione Lombardia, programma triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2006-2008. Approvato con delibera del Consiglio regionale VIII/0215 del 2 ottobre 2006 e pubblicato sul 3°supplemento straordinario al BURL n.42 del 20 ottobre 2006

465 Fonte: rapporto annuale Sacbo.spa 2007

466 "L'ampiezza e la differenziazione dell'offerta commerciale realizzata ed oggi pienamente operante, unitamente alla segmentazione delle categorie merceologiche disponibili, entrambe conseguenti all'ampliamento del terminal, hanno stimolato una domanda di prodotti e di servizi che ha generato risultati più che soddisfacenti in termini di revenues, ma le cui potenzialità sono certamente superiori e tali da tradursi in risultati ancora più interessanti e profittevoli in presenza di una auspicabile rinnovata fiducia nel trend congiunturale positivo" Fonte Sacbo spa, Bilancio d'esercizio 2010 pag. 32

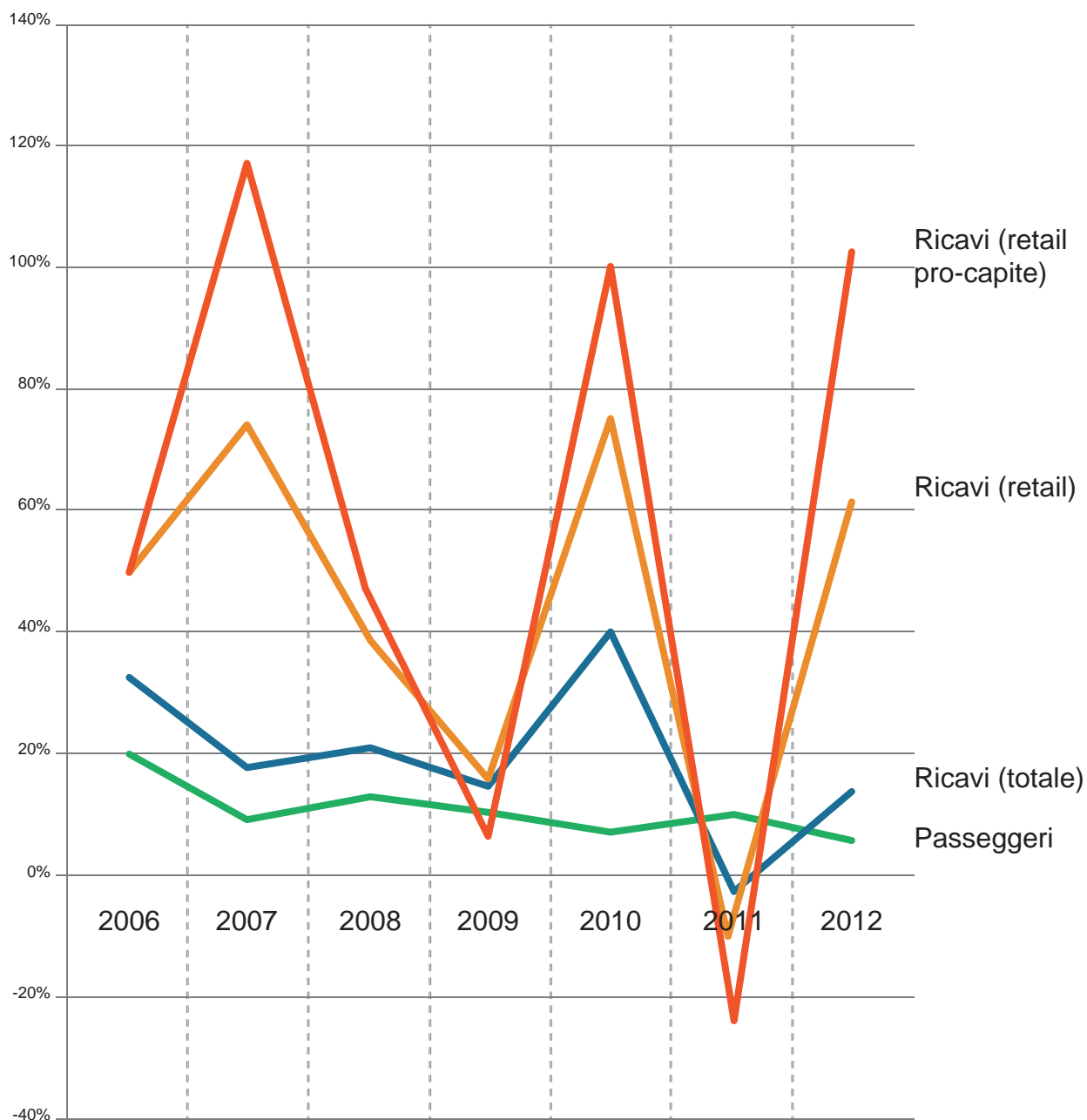


Fig. 5.37:

Incremento ricavi del Caravaggio International Airport di Orio al Serio (BG) nel periodo 2006-2012

La geografia della centralità e dei superluoghi spiega alcuni dei cambiamenti del territorio regionale

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Sacbo spa

Il 2011 è coinciso con i lavori di ulteriore ampliamento della stazione e con l'acuirsi della crisi economica. Questo spiega il notevole crollo avvenuto per quanto riguarda i ricavi dell'aerostazione (che hanno toccato un -12,4% rispetto all'anno precedente) così come i ricavi retail per passeggero in transito (-15%). Tutto ciò significa che i passeggeri dell'aerostazione pur non rinunciando a viaggiare hanno optato per evitare le spese accessorie dentro l'aeroporto (in particolare, segnala Sacbo, per quanto riguarda il comparto food and beverage). L'anno successivo però lo scenario è ulteriormente cambiato. Il completamento dei lavori nell'aerostazione ha permesso alle superfici commerciali di entrare pienamente a regime, garantendo un ritorno alla redditività simile –o superiore– agli anni precedenti, così come è successo

per i ricavi retail. Il dato piú significativo, ancora una volta è quello dell'incremento dei guadagni suddiviso per il numero dei passeggeri in transito che è aumentato fino a un +40% in un solo anno. Questa performance è da imputarsi tanto all'anomalia dell'anno precedente (che aveva rappresentato un'interruzione in un trend piú che positivo, frutto di una serie di concause) che all'aumentata disponibilità di superfici commerciali e di somministrazione all'interno della stazione. La conclusione che si può avanzare osservando i dati è che il costante aumento delle attività all'interno dell'aerostazione porta i passeggeri in transito a spendere una quantità sempre maggiore di denaro per le spese accessorie. La ragione dell'importanza di questa sinergia è che attraverso di essa si producono pratiche di utilizzo dello spazio da parte degli utenti che sono uniche e possono avere luogo solo in questo ambito specifico. I passeggeri dell'aeroporto di Orio al Serio consumano beni e servizi in modo maggiore e diverso rispetto a qualsiasi altro aeroporto lombardo e il centro commerciale ha la capacità di attrarre flussi di consumatori che altri superfici commerciali –anche aggregate– non hanno. Prima dell'avvento del periodo di crisi economica si stimava che una parte dei passeggeri dei voli ryanair viaggiasse, non solo scegliesse di atterrare a Orio al Serio, ma direttamente decidesse di effettuare il viaggio su Orio per poter accedere al centro commerciale e che una parte crescente dei passeggeri lo facesse in giornata⁴⁶⁷.

Questo ambito è un superluogo perchè le pratiche di utilizzo dello spazio messe in atto dagli utenti danno a due spazi tecnici, a due "non luoghi", caratteri di urbanità e centralità. Questi nuovi caratteri spiegano la presenza di fenomeni di tipo urbano in uno spazio che urbano non è, sia nei comportamenti degli utenti che nelle scelte degli operatori.

IL SUPERLUOGO E IL TERRITORIO

L'approfondimento di un caso studio è necessario perchè permette di capire –attraverso un esempio– due aspetti fondamentali dei superluoghi. Da un lato i caratteri del territorio che ne permettono la nascita e lo sviluppo, dall'altro le esternalità che la presenza di un superluogo produce a diverse scale. Queste esternalità riguardano sia la realtà spaziale come ambiente fisico del territorio che la forma di uso dello spazio da parte dei suoi abitanti.

Il superluogo é l'unione di un aeroporto e di attività logistiche, commerciali, e servizi. L'ambito spaziale di Orio funge da condensatore di elementi e potenzialità già presenti nel territorio. Esso diviene un'interfaccia in cui possono fluire utenti, servizi, e beni fra i volumi entro cui sono localizzate le varie funzioni.

⁴⁶⁷ La Sacbo ha sottolineato in un'analisi del 2007 che il 15% dei passeggeri dei voli con formula "andata e ritorno in giornata" (voli effettuati nello stesso giorno e che permettono un periodo di almeno 6 ore fra un viaggio e l'altro) viaggia con l'intento di servirsi della galleria commerciale per fare shopping.

Il ruolo del contesto è discriminante per la formazione del superluogo e nel caso di Orio al Serio lo è per due ragioni. In primo luogo l'aumento di traffico dei passeggeri dipende dal buon livello di accessibilità dell'area, dalla sua vicinanza con Milano e di altri centri di interesse turistico in Lombardia, ma anche dalla presenza nel contesto lombardo di un tessuto produttivo e logistico, memoria dei distretti industriali, che ha nella città di Bergamo il suo baricentro. L'aeroporto -ma anche il centro commerciale- sfruttano questi caratteri in modo parassitario; così che l'insediamento in quest'area specifica permette un vantaggio posizionale e una capacità di attrazione di un bacino d'utenza regionale, grazie all'accessibilità veicolare, e internazionale, per la presenza dell'aeroporto. Il secondo carattere proprio del contesto che ha facilitato lo sviluppo dell'ambito come superluogo è la capacità degli operatori, degli sviluppatori e dei decisori pubblici di aprirsi ed integrare le trasformazioni e le dinamiche legate alle varie funzioni. I PGT dei vari comuni interessati considerano l'ambito come una fonte di opportunità e di sviluppo. Allo stesso tempo il piano di gestione dell'aeroporto si è modificato nel tempo ed ha accolto gli stimoli provenienti dai vari decisori pubblici. Inoltre questo strumento è divenuto elemento strategico di integrazione fra le funzioni, tanto che attraverso di esso si sta cercando di migliorare la circolazione dei flussi fra centro commerciale e aerostazione.

Il futuro polo della cultura rappresenta un tentativo, almeno nelle intenzioni dei developers, di dotare l'ambito di una nuova centralità urbana e di legare il complesso formato da superluogo ed intorno in un unico sistema. In modo più disincantato si può affermare che in realtà la strategia è quella di rafforzare ancor di più la capacità attrattiva del luogo, aumentandone la massa critica e l'offerta di servizi e superfici commerciali. Il ruolo multi-scalare del superluogo è quindi legato al suo imporsi come centralità regionale ma anche come elemento di connessione locale e come nuova area dotazionale di Azzano San Paolo. Tutti questi ruoli si sovrappongono in uno stesso spazio in cui convivono e si sovrappongono scale diverse. Il tema dell'inter-scalarità è evidente anche quando si riflette sugli effetti sociali ed economici della presenza del superluogo nel territorio. Questi effetti sono generati dall'eccezionalità del sistema nel suo complesso. Per questo nel presente articolo si vuole mettere in luce solo quegli aspetti che non sono riconducibili all'indotto legato alle singole funzioni, ma alla presenza del superluogo come tale. Fra questi i principali sono: (i) l'attivazione di nuove forme di territorialità, (ii) la nascita di forme innovative di business locale e (iii) la rivitalizzazione del sistema aeroportuale regionale. La forza attrattiva esercitata sui consumatori del centro commerciale e dei viaggiatori hanno portato al moltiplicarsi delle superfici commerciali presenti nell'aeroporto e all'ampliamento del centro commerciale. Inoltre nelle vicinanze dell'insediamento si vanno condensando ulteriori superfici specializzate. È in atto un processo di trasformazione

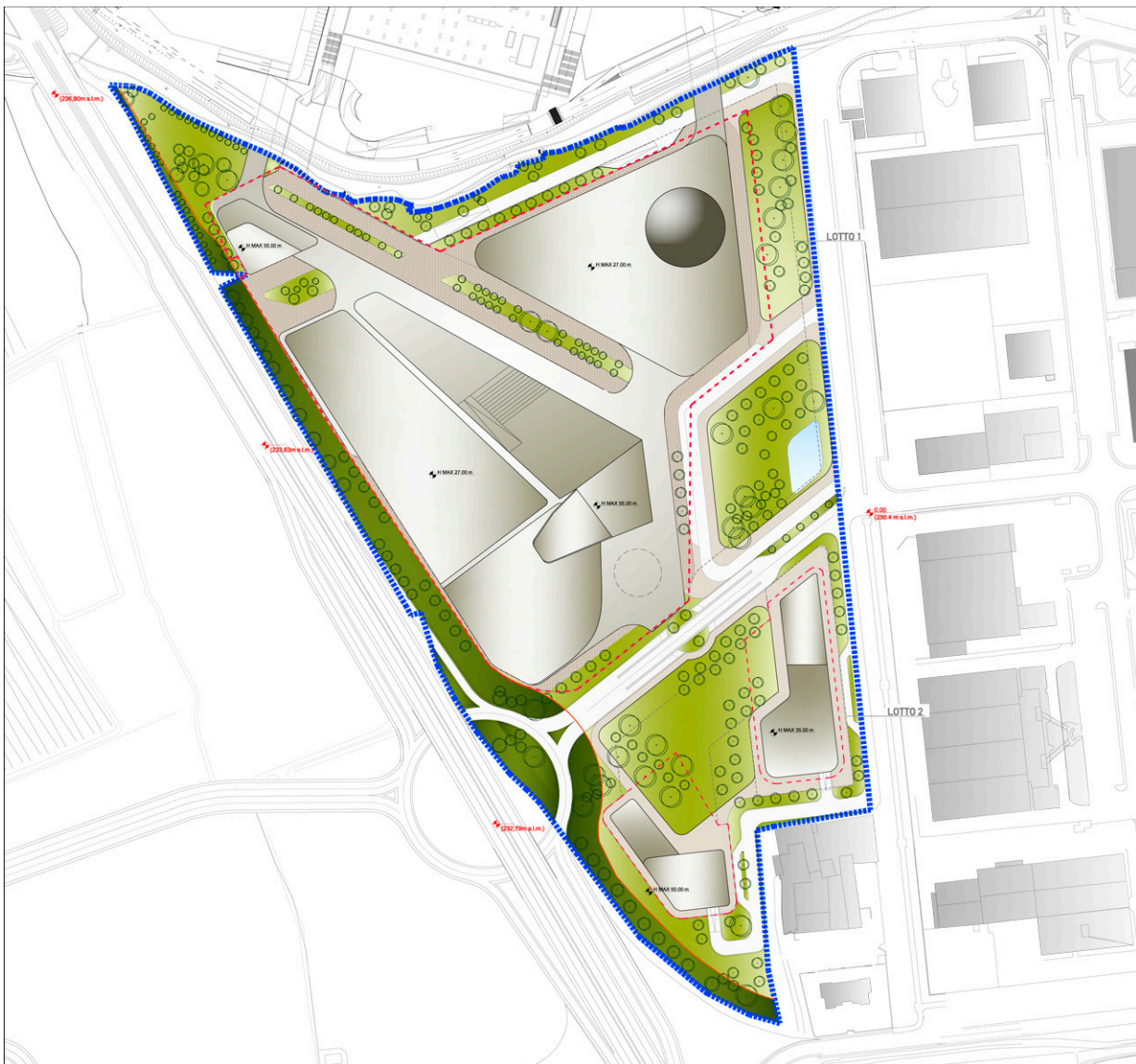


Fig. 5.38:
Planivolumetrico del piano attuativo del "Polo della Cultura"

Fonte: De8 studio e Asymptote (2008)

dell'ambito, e gli operatori acquistano volumi e superfici produttive e le riconvertono a servizi logistici, commerciali o di supporto all'attività aeronautica. Sta lentamente cambiando la vocazione produttiva dell'area ma, allo stesso tempo, diverse realtà industriali bergamasche utilizzano l'aeroporto di Orio al Serio ed il centro commerciale come vetrina per i propri prodotti. Un dato che può essere utile per dimostrare la portata del fenomeno è che una volta completato l'ampliamento del Centro Commerciale con il Polo della Cultura, avrebbe un totale di 98.304 m² di SdV e 73.516 m² di GLA⁴⁶⁸ (vd. tab. 19).

468 Fonte dei dati: Sincron Inova, Allegato a Scenari di Mark Up - Urbanistica, real estate & centri commerciali - giugno 2011

Centro Commerciale	Comune (Prov)	GLA (m2)	PdV	Insegna
Etnapolis	Belpasso (CT)	105.000	130	Iperfamilia
Campania	Marcianise (CE)	102.000	172	Carrefour
RomaEst	Roma (Rm)	98.000	210	Panorama
Porta di Roma	Roma (Rm)	97.000	219	Auchan
Shopville Le Gru	Grugliasco (TO)	78.500	165	Carrefour
Orio Center*	Orio al Serio (BG)	73.516	184**	Iper
Il Globo	Busnago (MB)	71.500	155	Iper
Vulcano Buono	Nola (NA)	68.600	159	Auchan
I Gigli	Campi Bisenzio (FI)	68.000	124	Panorama
Forum Palermo	Palermo (PA)	65.550	124	Ipercoop
Leonardo	Fiumicino (Rm)	61.052	209	Auchan
Auchan	Casamassima (BA)	54.349	64	Auchan
Le Acciaierie	Cortenuova (BG)	54.000	152	Bennet
Fiordaliso	Rozzano (MI)	53.200	126	Iper
Corte Lombarda	Bellinzago Lombardo (MI)	52.090	127	Il Gigante
La Grande Mela	Sona (VR)	52.000	122	Iper
Le Befane	Rimini (RN)	51.959	131	E.Leclerc-Conad
Le Fornaci	Beinasco (TO)	51.631	118	Ipercoop
Euroma2	Roma (Rm)	51.375	222	Ipercoop
Auchan ai Laghi	Rescaldina (MI)	50.000	79	Auchan
Megalò	Chieti (CH)	50.000	110	Billa Superstore

Tab. 19:

I maggiori centri commerciali italiani

Si considerano i Centri Commerciali con GLA > di 50.000 m². La GLA è la misura della superficie affittabile o vendibile di un immobile, quella utile a produrre reddito. Questo dato, serve agli operatori immobiliari per classificare gli immobili commerciali e valutarne la capacità di produrre reddito. Va sottolineato però come da questo dato siano esclusi gli spazi comuni come le gallerie, le piazze interne ed esterne, tutti quegli spazi che, si è detto, sono quelli dove si svolge una parte importante dell'esperienza d'acquisto e nei quali hanno luogo quelle pratiche d'uso dello spazio di tipo urbano, così importanti e decisive nei superluoghi.

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati Sincron Inova, Allegato a Scenari di Mark Up - Urbanistica, real estate & centri commerciali (giugno 2011)

*compreso ampliamento Fase 3, con le superfici commerciali del Polo della Cultura di Azzano San Paolo (BG).

** a giugno 2011, senza considerare le future aperture nella fase III

A questo dato andrebbero aggiunte le superfici degli altri elementi del sistema, una volta completati i progetti in essere. Così l'ambito sarà dotato di un totale di 126.267 m² superficie di vendita autorizzata⁴⁶⁹.

Un secondo aspetto interessante è quello relativo alla nascita di nuove attività e forme di business nel territorio come effetto secondario dell'aumento della presenza di passeggeri e turisti. Queste attività non sono legate solo alla realtà locale (servizi al passeggero, ecc.) ma a tutta la provincia. I comprensori sciistici delle Orobie hanno registrato un significativo aumento delle presenze (quasi esclusivamente straniere +3,3% nel 2010, e rappresentano il 14% del numero totale di turisti), così come gli spazi espositivi di Bergamo (+13,6% nelle presenze e +15% negli arrivi) e dei centri turistici minori. Inoltre si è registrato negli ultimi anni un netto aumento delle attività ricettive (alberghiere e non) non solo in città ma anche in provincia (ad esempio

469 Risultato della somma di 49.000 m² C.C. Orio Center Fase 1 e Fase 2, 3.300 m² di SdV degli spazi commerciali presenti all'interno dell'aerostazione, 49.300 m² SdV in progetto nel Polo della cultura come Fase 3 dell'ampliamento del C.C. Orio Center e 9.663 m² SdV delle MSV situate in un raggio minore di 500 m. dall'ambito del superluogo e relazionate con la viabilità di accesso allo stesso. (Fonte dei dati: D.g.r. n. 8/7912 del 6 agosto 2008, successivamente approvato in via definitiva con d.p.g.r. n. 5217 del 25 maggio 2009 e pubblicato nel 5° supplemento straordinario al n. 21 del BURL il 29 maggio 2009, Allegato 2 - Schede progetto degli ambiti di trasformazione del Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio del comune di Bergamo, 2011. Ambito Strategico 11, At_a/e/s37, Sacbo spa, 2010, Sistema Informativo Commercio dell'osservatorio del Commercio, D.G. Commercio, turismo e servizi, Regione Lombardia, atto ricognitivo al 30 giugno 2010).

nel comprensorio del Lago d'Iseo). Nell'analisi del fenomeno turistico curata annualmente dalla Provincia di Bergamo si sottolinea nel 2010 che si sta verificando per il comprensorio "un cambiamento del tipo di domanda, che tende a passare dal soggiorno di lunga durata alla breve sosta; e questa tendenza sembra essere più evidente nel turismo straniero, che scopre il lago come destinazione facilmente raggiungibile da Orio"⁴⁷⁰. Il Caravaggio International Airport è così determinante per il settore turistico della provincia di Bergamo che nella stessa analisi si afferma che "le provenienze sono fortemente condizionate dai collegamenti aerei dell'aeroporto di Orio, per cui presentano una fisionomia diversa rispetto alla media nazionale"⁴⁷¹. Il ruolo centrale di motore dell'economia non si ferma ai soli confini provinciali tanto che le trasformazioni dell'aeroporto bergamasco hanno ricadute sul sistema aeroportuale regionale. Il relativo abbandono dell'asset cargo in favore del servizio passeggeri nelle strategie del gestore dell'aeroporto orobico ha comportato il dirottamento di parte del traffico merci sull'aeroporto di Milano Malpensa (che ha incrementato del +25,8% i risultati in questo settore nel 2010⁴⁷²). Possiamo affermare che questo modo di procedere è legato ad una dinamica di concorrenza fra aeroporti, tanto che è stata presentata un'offerta a DHL (uno dei maggiori vettori cargo ad utilizzare lo scalo di Orio al Serio: nel 2010 ha trasportato il 12% delle merci in transito) per insediare le proprie basi a Malpensa, abbandonando il Caravaggio International Airport dal 2013. D'altro canto la politica di altre società di gestione dimostra come sia possibile pensare ad un ruolo di integrazione fra aeroporti che permetta, attraverso un approccio sistemico, un migliore sfruttamento delle potenzialità del sistema aeroportuale a scala regionale. L'impossibilità di costruire una seconda pista e la scelta di limitare i voli notturni riduce, nell'immediato futuro, la possibilità di ulteriori incrementi del traffico sullo scalo bergamasco. Per questo il gruppo Aeroporti del Garda, società di gestione degli aeroporti di Montichiari (BS) e Verona (VR) ha previsto una strategia che possa integrarsi con quella della Sacbo, e non farle concorrenza. Il progetto prevede l'adeguamento dell'aerostazione di Verona, che nel 2010 ha raggiunto i 3 mln di passeggeri in transito, con l'obiettivo di aumentare la presenza di vettori low-cost sullo scalo. Mentre per lo scalo di Brescia Montichiari, più vicino geograficamente a quello di Bergamo, si prevede un rafforzamento nel settore cargo⁴⁷³.

In questo modo la capacità attrattiva di traffico di del Caravaggio International Airport è sfruttata anche da altri aeroporti che offrono opzioni diversificate (e non alternative) ai vettori che utilizzano lo scalo bergamasco. In questo paragrafo si è scelto di raccontare gli effetti relativi alla presenza del sistema nel suo insieme e non delle funzioni

470 Oss. Turistico della Provincia di Bergamo (2010) Analisi e monitoraggio dei fenomeni sul territorio – Rapporto 2010. Bergamo, Provincia di Bergamo pag. 35

471 Oss. Turistico della Provincia di Bergamo (2010) op. cit., pag. 35

472 Fonte: Sacbo spa, Bilancio d'esercizio 2010 pag. 11

473 Fonte: Bilancio Consolidato dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona spa, 2010.

specifiche anche dal punto di vista delle criticità generate. In questo modo si vuole evitare il dibattito legato alle singole realtà settoriali (effetti sul commercio locale della presenza dei CC, o dell'inquinamento acustico legato all'aeroporto) per focalizzare il discorso sulla natura strategica dei problemi e delle loro possibili soluzioni. L'idea che si vuole sostenere è che al di là dei giudizi di valore non sia l'aeroporto in sé a creare pesanti effetti di carattere territoriale, ma una gestione delle sue potenzialità poco efficace. In questo senso si può usare il tema dell'accessibilità come esempio, e declinarlo a due scale concrete: il cosiddetto "effetto barriera" prodotto dall'ambito –a scala locale- e la difficile programmazione delle infrastrutture a scala regionale.

L'origine militare e le norme di sicurezza legate all'aeroporto hanno sempre reso il suo perimetro una barriera impenetrabile ai flussi. Anche il progetto del Centro Commerciale è stato incentrato sull'accessibilità di tipo veicolare della struttura, così da ignorare quasi completamente l'aspetto della pedonalità. Solo recentemente si è iniziato a lavorare sul tema: il passaggio pedonale di collegamento ha permesso un flusso di passaggio fra le due strutture, ma il problema non può dirsi risolto. La Sacbo si è fatta carico della costruzione del tratto di pista ciclopedonale che collega l'aerostazione al centro abitato di Orio al Serio, ma il collegamento risulta ancora oggi troppo scomodo e poco frequentato. Nel progetto del Polo della Cultura, d'altro canto, è previsto un percorso ciclo pedonale che colleghi il centro storico di Azzano San Paolo al sistema di spazi pubblici presente nella struttura. Questo passo da un lato e la realizzazione del collegamento sopraelevato sull'autostrada dall'altro permetterebbero di rendere il sistema maggiormente permeabile ai flussi di attraversamento. Un secondo effetto potrebbe essere la trasformazione dell'intorno che, raggiungibile attraverso mezzi alternativi all'auto potrebbe ospitare funzioni non legate all'accessibilità veicolare e destinare parte degli spazi di sosta a spazio pubblico di qualità. Questo è possibile solo attraverso un lavoro di coordinamento da parte del decisore pubblico in fase di approvazione ed autorizzazione dei progetti, che devono considerare criteri legati alla qualità dello spazio ed alla sua vivibilità a scala locale, ponendo attenzione a quella che M. de Sola-Morales (1996) chiamava la giocata corta. Lo stesso tema può essere declinato a grande scala.

5.C. La polarizzazione di un ambito spaziale complesso: il corridoio Valladolid-Palencia

Ogni territorio deve il suo “genius loci” ai caratteri specifici del contesto geografico in cui sorge e alle influenze economiche, sociali e culturali a cui questo spazio è sottoposto nel tempo. In questa ricerca si è scelto di proporre la successione due casi studio estremamente diversi con il preciso intento di dimostrare che nella contemporaneità, alcuni fenomeni spaziali si manifestano in modo trasversale e le diversità di un territorio nascono anche dall’adattamento di questi fattori “globali” alle specifiche condizioni locali di un luogo. Si tratta quindi di studiare le conseguenze delle dinamiche di metropolizzazione in un territorio concreto. All’interno di questo costante esercizio di adattamento è necessario riuscire a trovare un approccio che possa riuscire ad inquadrare e di conseguenza a spiegare i fenomeni spaziali. Uno dei temi più complessi è quello della scala e la capacità di usarne più d’una per interpretare, con efficacia e in modo integrato, i fattori che marcano e che influenzano i luoghi e la loro evoluzione. In questo caso il tema è riuscire a scegliere un ambito da analizzare all’interno di un territorio molto vasto ed eterogeneo per riuscire a mettere in evidenza le dinamiche collegate al processo di metropolizzazione. Quest’ultimo si manifesta in modo diverso rispetto a quanto succede in Lombardia poiché il territorio della Castilla y León è diverso, anche se sottoposto a sollecitazioni simili. In questo caso la bassa densità generale di un territorio ancora marcato dalla matrice agricola e dalla presenza di un alto numero di insediamenti di piccole dimensioni costringe gli operatori ad insediare qualsiasi tipo di funzione dentro o nei pressi delle poche città presenti. Il risultato è la presenza di un numero limitato di nuclei storici con una importante periferia rur-urbana che funge da gradiente, in contrasto con un sistema territoriale ancora profondamente agricolo. Questo spazio della interazione fra la città ed il suo intorno immediato, fra dinamiche di urbanizzazione ed il luogo geografico è l’ambito dove si manifestano le dinamiche della metropolizzazione e dove si sta sviluppando un tipo, nuovo e diverso, di insediamento umano. Ma questo ambito non ha un limite preciso, una definizione univoca né una precisa coscienza di sé. Si tratta di un’area legata alla città grazie alle infrastrutture del traffico, alla gerarchia funzionale e alla percezione delle persone ma che non è riconoscibile da un punto di vista amministrativo né universalmente accettata. Il primo passo (6.A.) di questa fase della ricerca è stato quello di individuare una possibile area di studio nel territorio della Castilla y León e, fra i molti possibili si è scelto quello della città di Valladolid e della sua area urbana in formazione. Successivamente (6.B.) si è scelto di analizzare i fenomeni connessi alla progressiva urbanizzazione di quest’ambito e le trasformazioni che hanno portato con sé. Infine (6.C.) si è posta

l'attenzione sulle dinamiche della centralità in quest'ambito e sui suoi effetti in una realtà così complessa.

5.C.1. Uno spazio dinamico all'interno della regione

In un recente lavoro di ricerca realizzato dall'Istituto Universitario de Urbanística dell'Università di Valladolid⁴⁷⁴ si è studiato questo spazio estremamente eterogeneo, articolato e caratterizzato da una corrispondenza precisa fra la geo-morfologia regionale (montagne, fiumi e le pianure centrali) e la geometria dei suoi sistemi insediativi. La distribuzione spaziale degli insediamenti urbani è relativamente omogenea ed è la traccia di un insediamento antico e radicato dell'uomo in questo territorio composta da oltre 6.000 nuclei, suddivisi in 2.248 municipi. Nella regione si segnalano quattro città di rango superiore: Valladolid (311.501 ab. nel 2012, Dati INE), Burgos (179.906 ab.), Salamanca e León (152.048 e 131.680 ab. rispettivamente). Gli altri nuclei, di rango inferiore, si distribuiscono nel territorio ma sono spesso influenzati dalle dinamiche che interessano le quattro città principali. Altre influenze derivano dalla singolare conformazione del territorio della Comunidad: si tratta di una pianura continua nel suo interno, marcata da catene montuose da tutti i lati (soprattutto a nord e a sud). Molti dei municipi sono localizzati ai bordi, e questa condizione si manifesta in una serie di fenomeni che danno carattere e ruolo ad ognuno di questi municipi. Il risultato è un sistema urbano a scala regionale singolarmente autocentrato, con la città di Valladolid collocata all'interno di un immaginario poligono costituito dall'unione degli altri nuclei importanti della regione, e una serie di spazi di confine che rappresentano la transizione di questo sistema con le altre realtà del territorio, a scale diverse (nazionale, sovranazionale, ecc.). Molte delle relazioni che si svolgono attraverso questi luoghi sono consolidate ed importanti: il collegamento fra Madrid e il nord della penisola (Santander, Oviedo e Logroño) e con il País Vasco (Bilbao e Vitoria), ma anche il collegamento nord sud che passa attraverso la via della plata e le città di León, Zamora e Salamanca, lo spazio di interazione/integrazione del confine ovest, con il Portogallo, ecc. Si tratta di un ruolo di mediazione e transito che ha contribuito, e continua tutt'ora, a costruire e dinamizzare il sistema urbano della regione. Secondo J.L. De las Rivas (2010), per capire questo spazio è necessario sempre mantenere la doppia prospettiva, da dentro e da fuori, che restituisce alle città il ruolo di spazio nodale aperto e relazionato col territorio, dal quale traggono e al quale devono la loro complessità. Attraverso questa doppia prospettiva si può riuscire a capire il ruolo della regione in un contesto

474 Si tratta dello studio "Elaboración de una auditoría urbana sobre el estado de las ciudades de Castilla y León" diretto da J.L. de las Rivas e al quale l'autore ha partecipato in qualità di responsabile della cartografia e dell'analisi dei dati statistici, con particolare attenzione all'analisi spaziale avanzata. I temi e le considerazioni racchiuse in quello studio sono alla base di alcune delle riflessioni presentate in questo e nei successivi paragrafi. I risultati si trovano pubblicati in De las Rivas J.L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid, Junta de Castilla y León

ampio (nazionale e continentale) e il funzionamento del sistema “in sè”. IL territorio di questa regione è segnato da una serie di città dove ha luogo lo scambio, la produzione ed il consumo, localizzate in un territorio rurale ampio. Si tratta di una serie di situazioni così diverse –a volte addirittura contrastanti- che provare a sintetizzare in questa fase un discorso coerente è difficile e, probabilmente, poco efficace. Ciò che si cercherà di mettere in luce in questa fase della ricerca è la presenza di alcuni spazi dinamici all'interno di un territorio così complesso, dove si svolgono relazioni privilegiate fra urbano e rurale che trasformano il modo di abitare lo spazio. Questa trasformazione, che avviene secondo dinamiche descritte nella prima e seconda parte di questa ricerca, dà luogo ad alcuni dei fenomeni riconducibili alla trasformazione e alla diffusione della centralità nel territorio. Non è un processo uniforme questo, ma si svolge solo negli spazi che circondano le città principali poiché queste ultime fungono da motori economici e agenti dinamizzatori del cambiamento sociale, concentratori di attività; intorno ad essi si stendono gli spazi di nuova urbanizzazione come un laboratorio dove nuove combinazioni funzionali, sociali ed ecologiche prendono vita.

Nella Comunidad Autonoma di Castilla y León le aree che hanno subito il cambiamento più accelerato (in termini dimensionali, sociali ed economici) negli ultimi 10 anni sono state le aree che circondano le grandi città (Valladolid, Burgos, Salamanca e León). Questo dato indica due aspetti importanti: da un lato che le città, come luogo in senso ampio, che comprende il municipio ed un'area funzionalmente vincolata ad esso, fungono come polo attrattore e come motore delle trasformazioni. Questo aspetto è importante perché indica che solo attraverso una loro comprensione si può provare a lavorare nel territorio e ad un possibile progetto di futuro. Dall'altro lato, per giungere alla precisa comprensione della situazione bisogna cambiare la scala delle analisi urbanistiche e così riuscire a capire fenomeni che sono, per loro natura, cangianti, sfuggenti, transitori e non legati –per esempio- ai limiti amministrativi pre stabiliti.

I SISTEMI INSEDIATIVI DI CASTILLA Y LEÓN: PICCOLE CITTÀ E AMPIE ZONE RURALI

La Comunidad Autonoma di Castilla y León si estende su di un'area di 94.225 km² e si tratta del territorio autonomo più grande d'Europa. Localizzata a nord-est della penisola iberica, questa regione non è dotata di sbocchi sul mare ed è composta da nove province. Al suo interno vivono poco più di 2,5 milioni di abitanti: il risultato è quello di un territorio dotato di una densità molto bassa, tanto che si trova in 16^a posizione in questa classifica fra tutte le regioni del continente. Pur caratterizzato da questa bassa densità, il territorio della regione presenta un ricco e variato numero di sistemi insediativi diversi, nei quali spicca un complesso sistema di nuclei storici, già presenti nel

Tab. 20:
Le regioni europee meno densamente popolate (2012)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati Eurostat (2012)

Regione	Densità 2002 (ab./km2)	Densità 2011 (ab./km2)
Guyane (FR)	2,2	2,8
Ísland	2,9	3,2
Övre Norrland	3,3	3,3
Nord-Norge	4,3	4,4
Mellersta Norrland	5,3	5,2
Pohjois- ja Itä-Suomi	6,4	6,4
Hedmark og Oppland	7,4	7,6
Trøndelag	10,2	11,1
Norra Mellansverige	12,9	12,9
Vestlandet	16,8	18,1
Åland	17,1	18,2
Länsi-Suomi	22,7	23,4
Alentejo	24,4	23,9
Småland med öarna	23,9	24,4
Castilla-la Mancha	22,3	26
Castilla y León	26,1	26,5
Extremadura	25,5	26,6
Aragón	25,4	27,7
Sør-Østlandet	25,8	27,9
Agder og Rogaland	26,8	30,6

territorio fin dal medioevo. In realtà questa bassa densità generale é dovuta alla presenza di poche città (15) con una popolazione maggiore di 20.000 abitanti e uno spazio agricolo poco popolato. Non si può capire il territorio di questa regione senza osservare più da vicino il rapporto che esiste fra spazio urbano e spazio agricolo. Questo rapporto si basa sulla presenza di un grande numero di piccoli nuclei disseminati in un'area molto estesa.

“Le analisi territoriali tendono a mettere in luce la debolezza dei nuclei urbani della Comunidad Autonoma, dovuta alle dimensioni limitate e, di conseguenza, al loro scarso peso economico. É evidente che la dispersione demografica per piccoli nuclei rende difficile la creazione di aree minime di mercato con esigenze da soddisfare e che il fragile tessuto industriale presente in molte delle città della Comunidad frena la creazione di servizi. Il fattore dimensionale si configura come un problema di difficile soluzione e porta insieme ad esso una preoccupante dinamica legata allo spopolamento che interessa ampi spazi del territorio regionale”⁴⁷⁵.

Le dinamiche descritte sono più complesse di quanto possa apparire ad un primo sguardo. Non si tratta semplicemente di una perdita di popolazione tout court (anche se nel 1940 la popolazione della Comunidad Autonoma era di 2.694.347 e nel 2012 di 2.546.078 con

475 De las Rivas J.L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid, Junta de Castilla y León pag. 20 – trad. M. Paris

un saldo negativo di 148.269 persone, il 5,8% sul totale). In realtà il territorio è stato segnato –e parzialmente lo è ancora- da una serie di movimenti interni e di emigrazioni verso altre regioni che danno luogo a una serie di fenomeni diversi e coesistenti. In ogni caso la perdita di popolazione nel territorio rurale e dei nuclei minori è un processo diffuso e difficilmente amministrabile. J.L. de las Rivas (2010) ha riconosciuto che il ritmo dello spopolamento si è però rallentato negli ultimi anni e questo risultato è stato raggiunto grazie agli investimenti pubblici per infrastrutture e servizi effettuati dalla stato, dal Governo regionale e grazie ai fondi europei che hanno interessato un gran numero di aree della Comunidad, anche quelle poco popolate o finora poco interessate da questo tipo di investimenti. D'altro canto alcuni fattori demografici e sociologici, come l'invecchiamento e la mascolinizzazione della popolazione che abita il territorio agricolo, o politici, come l'instabilità delle politiche agricole regionali, nazionali e derivanti dalla PAC europea hanno instaurato un circolo spesso perverso. Posto che la situazione di crisi attuale ha sparigliato ulteriormente i fattori in gioco (rallentamento dell'immigrazione straniera, ritorno alla campagna di una percentuale piccola –ma in aumento- della popolazione, ecc.) è necessario ripensare le dinamiche di finanziamento e promozione locale, per incentivare l'attrattività del territorio agricolo non solo da un punto di vista turistico, ma come spazio produttivo, di creazione della conoscenza e di nuova imprenditorialità. Tutto ciò è necessario anche in considerazione delle reali potenzialità presenti nella regione. In primo luogo l'estensione e la qualità del patrimonio naturale. Come ha affermato ancora J.L. de las Rivas (2010):

“Un quarto del territorio di Castilla y León è compreso nella Rete Natura 2000⁴⁷⁶ per il valore della sua flora e della sua fauna, che possono essere considerati degli indicatori della grande qualità del paesaggio regionale. Si tratta di un ambiente profondamente umanizzato, dove anche gli spazi naturali più importanti sono stati legati per secoli ai modi di abitare e di produrre nel territorio. Per questo si tratta di paesaggi nei quali il patrimonio culturale si è sviluppato in stretta relazione con le città e i paesi e questo ha portato alla costruzione di una ricca rete di nuclei storici, fra i quali si segnalano 120 centri storici protetti, oltre a vari spazi dichiarati Patrimonio Mondiale dell'UNESCO. Questa rete di città e paesi, con valori storico-artistici rilevanti, è fondamentale per capire la ricchezza del patrimonio naturale e culturale della regione”⁴⁷⁷.

476 Così come presentata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare italiano, la rete Natura 2000 è “il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici”.

477 De las Rivas J.L. (2010) Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid, Junta de Castilla y León pag. 20 – trad. M. Paris

Fig. 5.39:

Bodega Protos, Peñafiel (E)

Il territorio rurale diviene, in queste condizioni, un elemento di grande importanza dal punto di vista strategico per lo sviluppo economico e sociale della regione: con le sue strutture produttive (coltivazioni ed allevamento), rappresenta una componente importante nel PIL della Comunidad Autonoma, con un alto di occupati in questo settore. Si tratta di un tipo di produzione agro-industriale basata sulla piccola e media impresa, particolarmente legato alla risorsa dell'acqua.

Fonte: Fotografia M. Paris (2013)



Dispersi in questo spazio, nuclei di piccola dimensione che articolano un sistema insediativo tradizionale e poche città, distanziate fra loro. L'analisi dell'evoluzione demografica nel territorio regionale permette di capire meglio i tempi ed i modi delle trasformazioni accennate. Per garantire un più facile confronto fra i due casi di studio presentati, si utilizzarono tre scansioni temporali molto simili (1950-70, 1970-91 e 1991-2012). Questo espediente, basato esclusivamente sulla variazione della popolazione nei periodi indicati serve a mettere in luce dinamiche socio-economiche e, allo stesso tempo, la maggior propensione al cambiamento di alcuni territori, influenzata da diversi aspetti (presenza di infrastrutture, vicinanza alle città) di cui si parlerà in seguito.

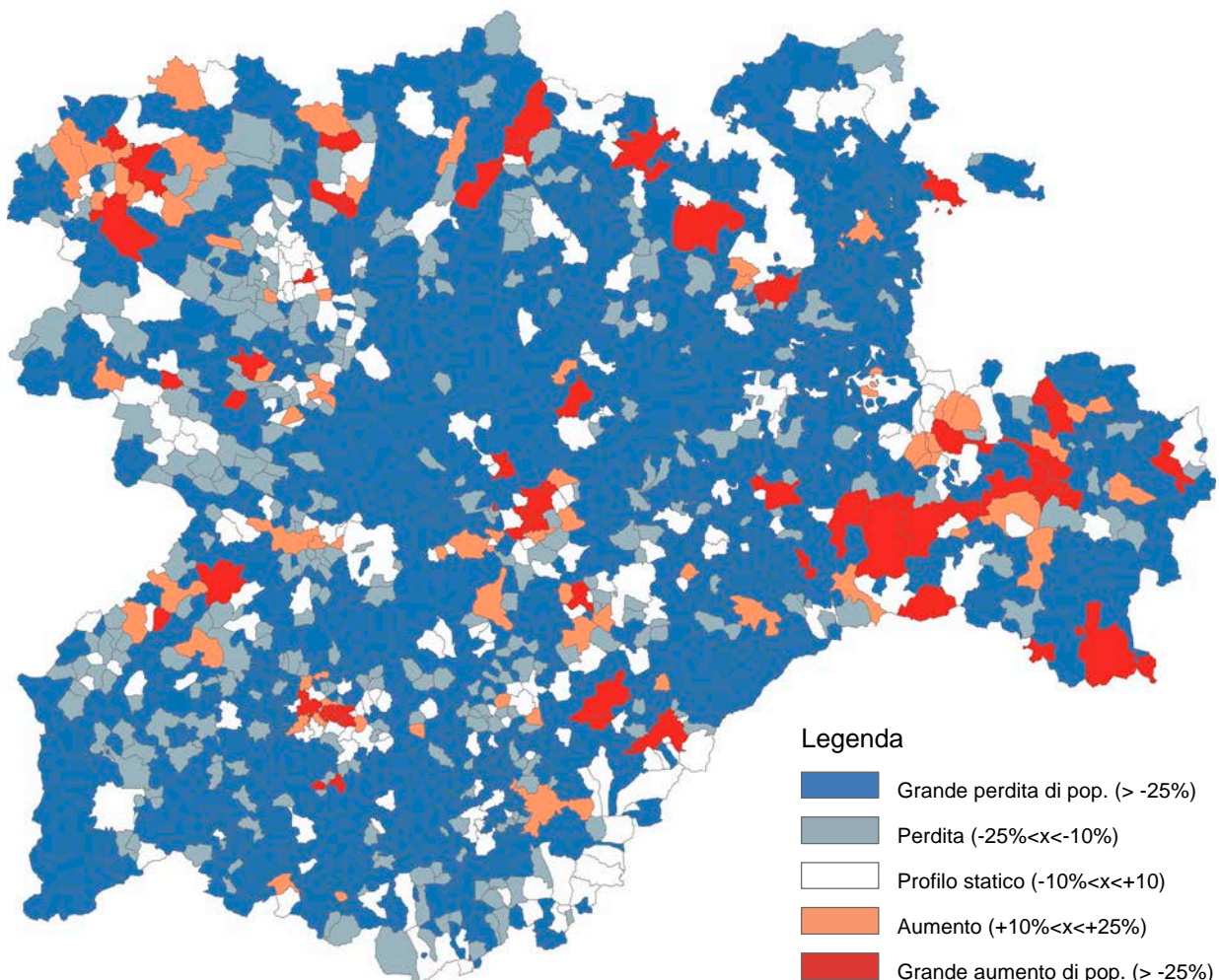
SPOLAMENTO TERRITORI PERIFERICI E CRESCITA DELLE CITTÀ

Nel primo step, compreso tra il 1950 e il 1970, la regione perde popolazione. Si tratta di una diminuzione di quasi il 3% del totale (oltre 70.000 unità). Questo dato però racconta poco rispetto alle trasformazioni reali avvenute nel territorio della Comunidad Autonoma, che si sono mosse lungo due direzioni precise. La prima è legata alla crescita dei nuclei urbani principali. Nel 1950 nei quindici municipi con la popolazione più alta della regione vivevano 582.847 persone, pari al 22,1% del totale. Solo vent'anni dopo negli stessi municipi viveva una popolazione pari a 926.940 unità, più del 36% dell'intera popolazione. La straordinaria crescita delle città è solo uno degli aspetti del problema. Valladolid in questo periodo ha quasi raddoppiato la sua popolazione (+46,9%), passando da 124.212 abitanti a 233.974 (+109.762 unità),

Salamanca si è mantenuta la seconda città della regione con 122.241 abitanti (+34,4%, +42.002 persone). Burgos ha avuto un incremento ancora maggiore in termini percentuali (+36,6%) e ha guadagnato 42.743 abitanti nel periodo, raggiungendo un totale di 116.797. La quarta città della Comunidad Autonoma rimane León, che con i suoi 105.243 abitanti (+45.694 rispetto al 1950) mostra un incremento percentuale secondo solo a quello della capitale (+43,4%). La tendenza alla crescita dei nuclei urbani di maggior rango è confermata anche dai dati riferiti alle altre città: Palencia (41.796 ab. nel 1950 e 56.816 nel 1970), Zamora (38.320 nel 1950 e 48.691 nel 1970) e Ponferrada (23.773 nel 1950 e 46.614 nel 1970) mostrano tutte percentuali di crescita ampiamente positive (rispettivamente 26,5%, 21,3% e addirittura un 49%), così come Segovia (+11.248 ab., +37,6%), Miranda de Ebro (+15.998 ab., +46,9%), Àvila (+7.500 ab., 24,9%) e Soria (+7.577 ab., +31%). A fronte di questa crescita trasversale di tutti i nuclei maggiore si evidenzia una seconda tendenza: il drammatico abbandono dei territori rurali più periferici della regione. Un dato serve a dare l'idea della situazione: nel 1950, nella Comunidad Autonoma esistevano 856 municipi con meno di 500 abitanti. Nel 1970 il loro numero è passato a

Fig. 5.40:
Variazione della popolazione in Castilla y León (E), 1950-1970

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



1215, con un aumento maggiore del 43%. La perdita di popolazione di questi nuclei è solo in parte assorbita dalla crescita delle città. Il saldo demografico di questi comuni nel periodo è eloquente: nel 1950 tutti i 1.586 municipios con una popolazione minore di mille abitanti, presi insieme, potevano contare su di una popolazione di 799.587 unità. Nel 1971, il numero di questi comuni aumenta a 1.764, ma la popolazione scende a 694.084 unità. Questo significa che nello spazio regionale si è instaurata una doppia dinamica: di perdita netta di abitanti da un lato e di polarizzazione dello spazio dall'altro. Bisogna sottolineare che quando si parla di "processo di polarizzazione" non si intende quello relativo al tema del centro ma all'attrazione di abitanti dal territorio verso un municipio specifico (o più municipi). In questo caso questo processo si realizza verso i nuclei maggiori di 10.000 abitanti: oltre alle città già citate, si segnalano Aranda de Duero (+44,8%), Béjar (+12,7%), Medina del Campo (+12,4%), Villablino (+19,8%), Ciudad Rodrigo (+8,0%), San Andrés del Rabanedo (+54,1%), Benavente (+17,6%) e Astorga (+10,7%). Si tratta di municipi di rango medio (nel 1970 raggiunsero una popolazione compresa fra i 18.828 e gli 11.103 abitanti) che marcavano il loro ruolo territoriale di centro di riferimento per un territorio. Il profilo demografico dei municipi che circondano questi centri è tendenzialmente statico. Questo significa che il numero di abitanti si mantiene invariato e questo non fa che accentuare la differenziazione fra territori più vicini a nuclei importanti e aree "periferiche", sia dal punto di vista posizionale (aree di confine, spazi montani, ecc.) che della centralità.

Le ragioni di questa trasformazione non sono facili da riassumere in questa fase: l'insediamento nelle città principali di numerose attività industriali e della produzione ha sicuramente contribuito alla crescita dimensionale di queste città. Quartieri importanti -e oggi al centro di numerosi dibattiti urbanistici e progetti di riabilitazione- furono costruiti sulla spinta della domanda di residenza per i nuovi abitanti insediatisi in questo periodo. Si tratta, al contrario di ciò che è successo in Italia, di una crescita della città per progetti unitari di grande dimensione, tesi a risolvere il problema della casa per la classe operaia attraverso l'immissione nel mercato di un esteso stock di residenza collettiva, racchiusa in quartieri (barriadas) spesso poco dotati di infrastrutture e spazio pubblico, e che oggi presentano forti problemi di degrado materiale e sociale.

Da un punto di vista territoriale si può mettere in evidenza che l'abbandono del territorio rurale è stato un fenomeno omogeneo in questa fase, anche se si è presentato in modo più marcato nelle aree di bordo, soprattutto a nord della regione (area montuosa delle provincie di León, Palencia e Burgos) e nell'area di confine delle provincie di Salamanca e Zamora.

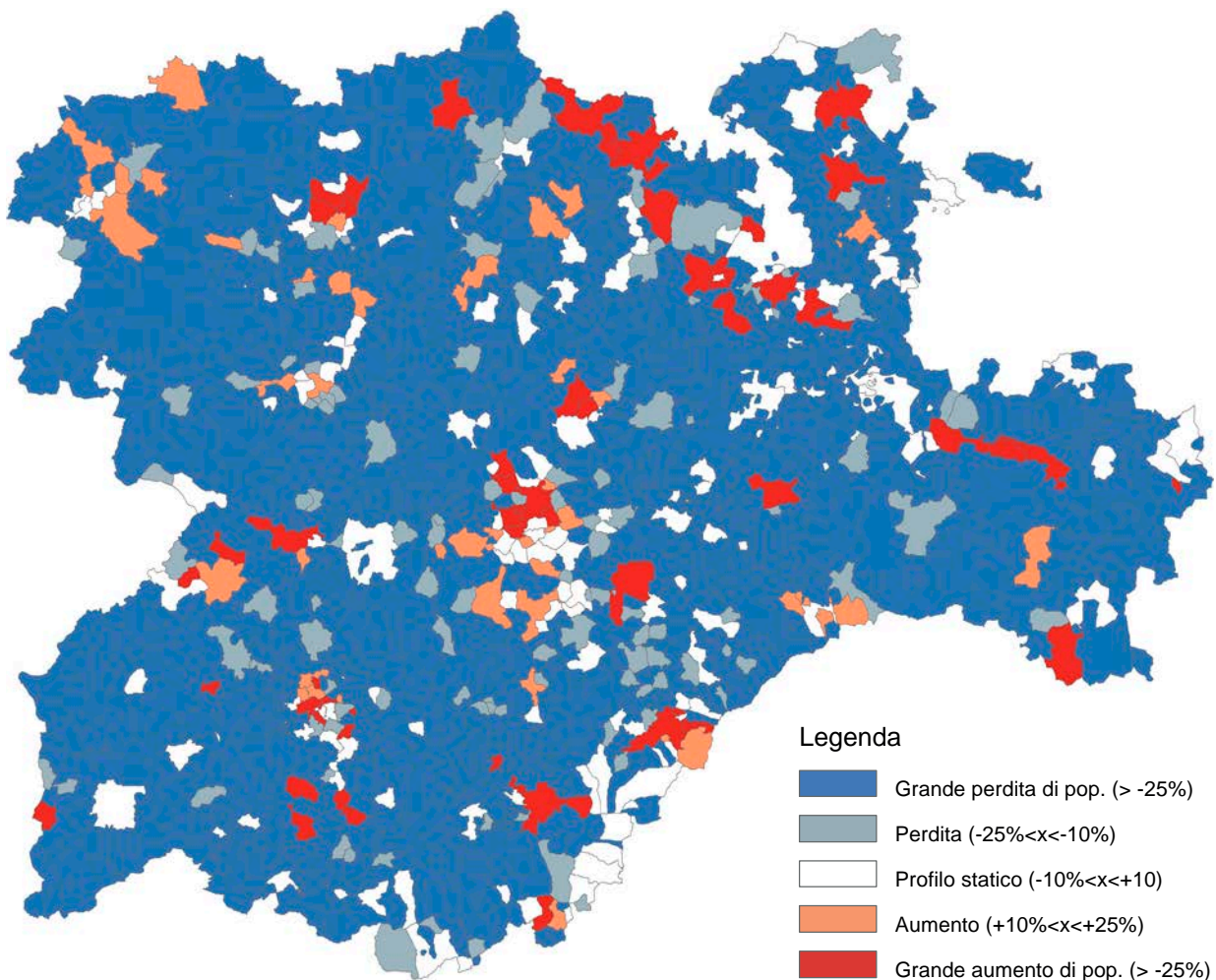
LA POLARIZZAZIONE DEL TERRITORIO REGIONALE: GRANDI CENTRI ED UN AMPIO SPAZIO RURALE

In questo periodo la popolazione della regione rimane pressoché invariata. Nel 1970 Castilla y León aveva una popolazione di 2.562.602 abitanti e nel 1991 di 2.562.979. La stabilità di questo dato però non significa, come traspare dai dati precedenti, che i cambiamenti demografici si siano fermati. In realtà durante il secondo periodo analizzato le dinamiche precedentemente descritte nella regione si sono radicalizzate. Da un lato le città più importanti continuano ad incrementare la loro popolazione e mantengono il loro tasso di crescita vicino a un deciso +30%. Valladolid in questa fase passa dai 233.974 abitanti a 345.891, con un saldo positivo di 111.917 unità (+32,4%). Salamanca si conferma come la seconda città della regione ed incrementa di 64.081 abitanti la sua popolazione, che passa da 122.241 a 186.322 unità (+34,4%) seguita da Burgos che passa da 116.797 abitanti a 169.111, con un incremento di 52.314 persone (+30,9%). Infine León, che passa dai 105.243 abitanti del 1970 ai 147.625 del 1991 marca il risultato di crescita più contenuto sia in termini relativi (+42.382 abitanti) che assoluti (+28,7%) fra i nuclei di rango superiore.

Fig. 5.41:

Variazione della popolazione in Castilla y León (E), 1970-1991

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



In questa fase il numero dei nuclei di rango intermedio⁴⁷⁸ aumenta, passando da 7 nel 1970 (Palencia, Zamora, Ponferrada, Segovia, Àvila, Miranda de Ebro e Soria) a 10 nel 1991 (ai precedenti si aggiungono Aranda de Duero, San Andrés de Rabanedo e Medina del Campo). Tutti questi municipi presentano incrementi della popolazione molto marcati e, a parte Miranda de Ebro che in termini percentuali segna un +8,3%, tutte mostrano un tasso di crescita compreso dai +20,4% di Medina del Campo (da 34.092 a 37.197 ab.) al +39,7% di Àvila (da 30.080 a 49.868 ab.). Dentro questo ventaglio si segnalano i risultati di Palencia (+30,7%, che passa dai 56.816 abitanti del 1970 ai 81.988 del 1991), Soria (+31,2%, da 24.455 a 35.540), Aranda de Duero (+36,1%, da 18.828 a 29.446). Tutto ciò serve a dimostrare il rafforzamento della posizione gerarchica di quei municipi che già tradizionalmente erano considerati centri di riferimento del territorio e che in questa fase aumentano ancor di più il divario con i municipi meno popolati.

Nel 1970 ben 1.863.518 persone (il 72,7% dell'intera popolazione) vivevano nei 456 municipi (su 2.248) che avevano più di 1.000 abitanti. Nel 1991 la situazione si è modificata, per cui 2.015.152 persone (il 78,1%) degli abitanti viveva nei 285 municipios con più di 1.000 abitanti. Si tratta di un fenomeno di concentrazione e addensamento che, di contro, ha svuotato (di persone, funzioni e vitalità economica) i comuni più piccoli. Nel 1991 esistono nella regione 320 municipi con una popolazione compresa tra i 500 e i 1.000 abitanti e 1.642 con meno di 500 abitanti. Solo vent'anni prima i municipios con meno di 500 abitanti erano 1.215. A fronte di questo aumento del numero dei municipi con una popolazione molto ridotta si nota, in questa fase, la conservazione

Tab. 21:

Municipi con una popolazione in crescita in un contesto che perde popolazione (1970-1991)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati INE (2012)

478 Si tratta di quei municipi che hanno una popolazione compresa fra i 20.000 abitanti ed inferiore ai 100.000 nel 1970 e nel 1991.

Municipio	Pop. 1970	Pop. 1991	Variazione 1970-1991 (ab.)	Variazione 1970-1991 (%)	Vicino a grande città
Castrillo del Val	219	1.612	1.393	86,4	Burgos
Palacios de la Sierra	138	876	738	84,2	
Villanueva de Duero	178	1.058	880	83,2	Valladolid
Terradillos	338	1.762	1.424	80,8	Salamanca
Santa Marta de Tormes	1.626	6.932	5.306	76,5	Salamanca
Villanueva de Argáño	36	124	88	71	
Pedrosa de Duero	188	642	454	70,7	
Laguna de Duero	3.428	11.625	8.197	70,5	Valladolid
Encinas de Arriba	91	290	199	68,6	
Lastrilla, La	287	834	547	65,6	Segovia
Villamuriel de Cerrato	1.404	4.015	2.611	65	Palencia
Estépar	337	909	572	62,9	
Arroyo de la Encomienda	571	1.427	856	60	Valladolid
San Pedro del Arroyo	218	497	279	56,1	

della popolazione in quelli più grandi: nel 1970 in Castilla y León vi erano 41 comuni con più di 5.000 abitanti e nel 1991 il loro numero passa a 44: la realtà è che questi dati dimostrano una grande fragilità del territorio rurale regionale, nel quale la mancanza di popolazione si somma –e allo stesso tempo dá origine- ad uno scarso dinamismo economico e alla tendenza all'abbandono del settore agricolo per un passaggio progressivo all'impiego industriale offerto nei poligono delle città più grandi.

Gli unici ambiti che manifestano un certo dinamismo –o almeno una situazione di relativa stabilità- sono quelli nell'immediato intorno delle città, tanto che ad un'attenta analisi degli incrementi percentuali non può sfuggire la tendenza allo sviluppo di quei comuni –anche di piccola dimensione- che si trovano localizzati nell'intorno prossimo dei nuclei più importanti a livello regionale e che manifestano un grande sviluppo in questo periodo.

AMBITI DINAMICI NELL'INTORNO DELLE CITTÀ MAGGIORI

La terza tappa di quest'analisi va dall'anno 1991 al 2012 e comprende una certa inversione di tendenza in alcune delle dinamiche regionali mentre se ne confermano altre. In questi anni la regione nel suo complesso ha sostanzialmente mantenuto la popolazione; dai 2.562.979 abitanti del 1991 agli attuali 2.546.078. Anche in questo caso il mantenimento del numero degli abitanti non significa che la situazione si sia mantentuta stabile ma, anzi, ha mostrato una certa tendenza al cambiamento.

La prima di queste trasformazioni è il rallentamento del processo di spopolamento del territorio rurale. Si tratta di una tendenza che interessa in modo differente il territorio della Comunidad Autonoma, così che si mantiene la popolazione di alcune aree mentre, al contrario, si nota come continui il processo di svuotamento delle aree montane a nord o degli spazi posti ai bordi della regione. In generale però si ravvisa una nuova tendenza alla conservazione della popolazione insediata, anche se una volta approfondita la lettura demografica, si nota come questo territorio sia interessato da dinamiche di invecchiamento e mascolinizzazione. Le provincie dell'antico regno di León sono maggiormente segnate da questa tendenza, anche se allo stesso tempo presentano alcuni segni di una possibile inversione di tendenza.

Questo fenomeno può essere legato alla seconda delle trasformazioni che si intende presentare in questa fase che, come già analizzato anche nel caso lombardo, è legata alla diminuzione della popolazione all'interno del territorio delle città principali. Valladolid mostra un netto calo (-11,0%) nel periodo, passando dai 345.891 abitanti ai 311.501 (-34.390). Lo stesso succede a Salamanca (con un decremento di addirittura il 22,5%), che passa dai 186.322 abitanti del 1991 agli attuali 152.048 (-34.274) e ha perso il posto di seconda città della regione

in favore di Burgos. Anche la città di León marca un calo in termini di popolazione: dai 147.625 abitanti del 1991 ai 131.680 del 2012, con un saldo netto di -15.945 abitanti (-12,1%). In controtendenza si presenta solo la città di Burgos, che è passata dai 169.111 abitanti agli attuali 179.906, acquisendo come detto il ruolo di seconda città della Comunidad Autonoma per abitanti.

A questa tendenza a perdere abitanti da parte delle città principali corrisponde un lieve rafforzamento dei centri intermedi: i municipi con più di 5.000 abitanti nel 1991 erano 44 mentre nel 2012 sono 58. Fra questi vi sono casi molto diversi: Villablino, per esempio, storico nucleo della provincia di León che durante tutto il periodo analizzato aveva guadagnato abitanti (11.225 del 1950, 14.028 del 1970, 15.628 del 1991) nel 2012 marca una contrazione di quasi il 52,9% -la maggiore di questo tipo di municipi-, arrivando a 10.220 abitanti. Una storia simile è condivisa da altri centri come Guardo, Fabero e Béjar (che hanno perso rispettivamente -30,0%, -23,1% e -18,2% della loro popolazione durante il periodo analizzato). Allo stesso tempo si nota la tendenza di un gruppo specifico di municipios a incrementare la loro popolazione. Si tratta di nuclei di rango medio (tra 1.000 e 10.000 abitanti) localizzati in

Tab. 22:

Effetto polarizzatore delle grandi città nel contesto regionale (1991-2012)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati INE (2012)

Municipio	Pop. 1991	Pop. 2012	Variazione 1991-2012 (ab.)	Variazione 1991-2012 (%)	Vicino a grande città
Arroyo de la Encomienda	1.427	15.680	14.253	998,8	Valladolid
Carbajosa de la Sagrada	677	6.528	5.851	864,2	Salamanca
Villamayor	1.175	6.683	5.508	468,7	Salamanca
Villares de la Reina	1.125	6.033	4.908	436,2	Salamanca
Zaratàn	1.125	5.843	4.718	419,3	Valladolid
Cistèrniga	1.752	8.449	6.697	382,2	Valladolid
Villaquilambre	5.221	18.124	12.903	247,1	León
Simancas	2.031	5.360	3.329	163,9	Valladolid
Santa Marta de Tormes	6.932	14.920	7.988	115,2	Salamanca
Laguna de Duero	11.625	22.455	10.830	93,1	Valladolid
Espinar, El	5.101	9.711	4.610	90,3	
Valverde de la Virgen	3.776	7.118	3.342	88,5	León
Tudela de Duero	4.842	8.836	3.994	82,4	Valladolid
Villamuriel de Cerrato	4.015	6.354	2.339	58,2	Palencia
San Andrés del Rabanedo	21.643	31.742	10.099	46,6	León
Navas del Marqués, Las	4.087	5.728	1.641	40,1	
Benavente	14.410	19.259	4.849	33,6	
Valencia de Don Juan	3.920	5.184	1.264	32,2	
Briviesca	5.795	7.627	1.832	31,6	
Guijuelo	4.755	6.001	1.246	26,2	
Alba de Tormes	4.422	5.382	960	21,7	Salamanca
Íscar	5.659	6.844	1.185	20,9	Valladolid
Tordesillas	7.637	9.186	1.549	20,2	Valladolid

ambiti prossimi alle grandi città, che conferma la tendenza già segnalata nella fase precedente.

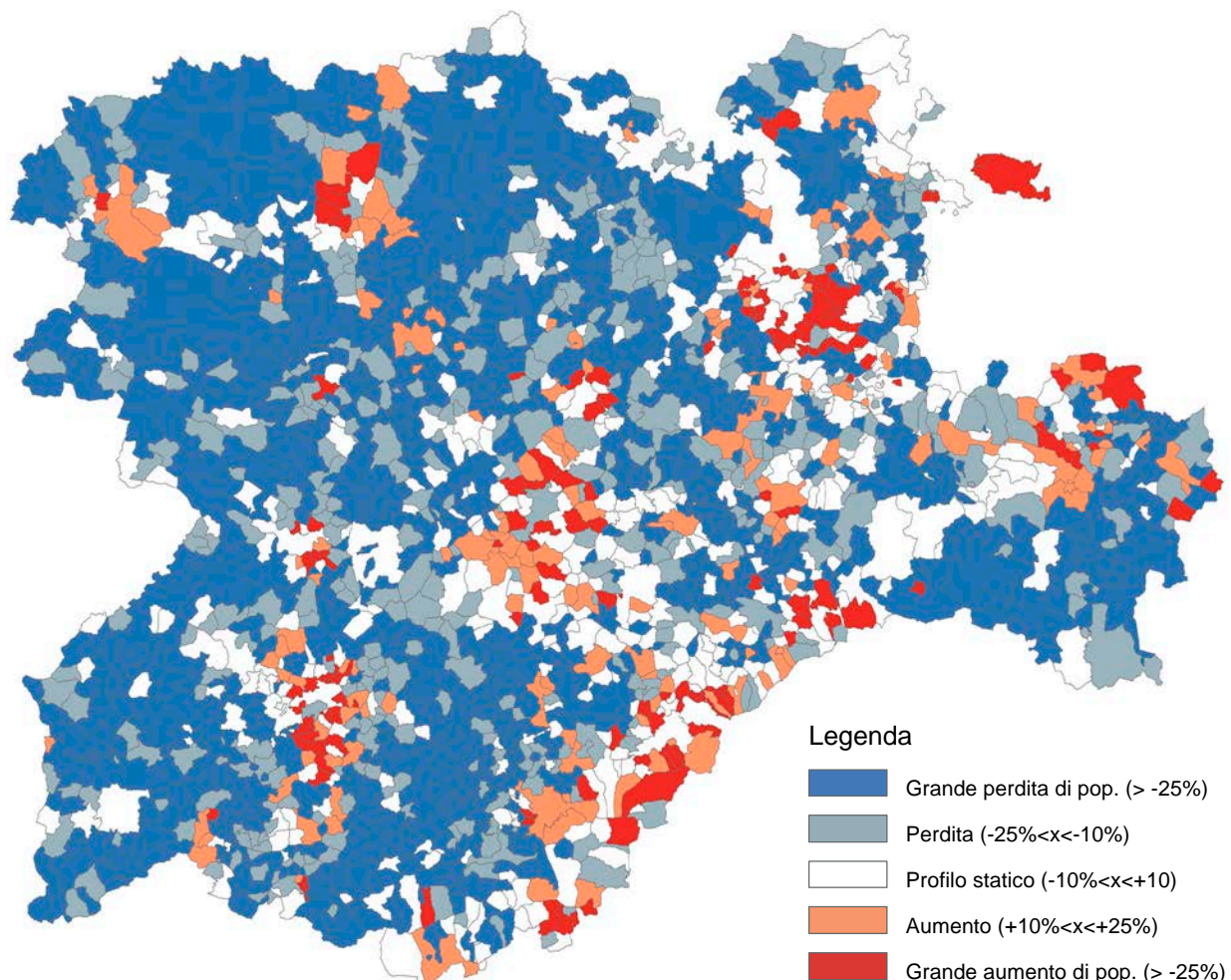
Fra i municipios che non appaiono associati a nessuna città nella lista, si vuole segnalare il caso di El Espinar e Las Navas del Marqués che, localizzati ai piedi della Sierra e favoriti dalla presenza di un ottimo collegamento infrastrutturale con la città di Madrid, possono essere considerati come parte della sua area urbana, pur appartenendo amministrativamente ad un'altra Comunidad Autónoma. In realtà tutta la parte sud-est delle provincie di Ávila e Segovia appare influenzata da questa dinamica. Il cosiddetto "effetto Madrid" serve a spiegare il dinamismo demografico (ma anche economico ed immobiliare) di quest'area della regione. Altri, come Benavente, Valencia de Don Juan e Briviesca sono nuclei in cui la presenza di infrastrutture e di attività produttive ha permesso il consolidamento della realtà urbana ed oggi si configurano come nuclei che servono il territorio circostante.

Non si può, in questa fase, dedicare più tempo allo studio di tutta la realtà regionale e approfondire tutte le dinamiche in corso quindi si vuole porre l'accento su di un fattore specifico che serve a spiegare

Fig. 5.42:

Variatione della popolazione in Castilla y León (E), 1991-2012

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



la conformazione del territorio della Comunidad Autonoma. Studiare la condizione di quegli ambiti che hanno mostrato maggior dinamismo nella regione può permettere di capire la realtà di un territorio che mostra "velocità" diverse e, grazie a tutto ciò, orientarne le trasformazioni, gestirlo e provare a sfruttarne le potenzialità.

UN TERRITORIO A TRE VELOCITÀ: CASTILLA Y LEÓN TRA LO SPOPOLAMENTO E LA METROPOLIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Il confronto tra l'evoluzione demografica dei tre periodi mostra un risultato eloquente. Si tratta in tutti e tre i casi di una correlazione lineare fra i risultati, attraverso i quali si può stabilire una linea di regressione.

L'aumento della pendenza delle linee di regressione mette in evidenza una radicalizzazione dei fenomeni, che si fanno sempre più marcati e veloci. L'aumento dell'angolo che divide le linee del 1991 e del 2012, rispetto all'altra è dato proprio dal progressivo concentrarsi degli abitanti nei nuclei che già erano i più popolosi, svuotando di conseguenza il resto del territorio.

Il primo elemento di interesse da analizzare è la città di Valladolid. La sua posizione nel grafico, (è il punto sempre più a destra e più in alto) mostra il carattere preminente che ha sempre avuto la città nel periodo di tempo analizzato: non esiste nella regione un'altra città che abbia il peso demografico, il ruolo territoriale ed il dinamismo (inteso come portata delle trasformazioni che ha subito) di Valladolid. Questo ruolo preminente si nota soprattutto con il progressivo allontanamento dal resto dei municipi della retta. L'aumento della distanza –per esempio nel 1991- è indice di una diversità materiale della città rispetto agli altri municipios ma anche rispetto a tutto il territorio della regione. Il successivo ri-avvicinamento del punto di Valladolid agli altri va spiegato con l'analisi delle dinamiche demografiche interne alla regione per cui la città ha perso popolazione e la realtà locale e la dimensione della città e del suo territorio prossimo saranno spiegati nel paragrafo successivo.

Le altre tre città importanti della regione (Burgos, León e Salamanca) appartengono ad una scala diversa. Negli anni è cresciuta la distanza fra loro e la maggioranza dei municipi della regione ma, allo stesso tempo, anche fra loro e la città di Valladolid. La differenza si è acuita e, evidentemente, i risultati non sono solo a livello demografico. Una maggior popolazione in quella che di fatto è la città capitale ha portato all'aumento della diversità, della varietà urbana, all'insediamento di tessuto economico e sociale ricco ed eterogeneo. Gli altri tre centri hanno sempre recitato un ruolo di comprimari nel territorio ma ora corrono il rischio di perderlo. Una ulteriore perdita di popolazione potrebbe portare alla crisi irrimediabile del ruolo di sede di servizi, imprese ed istituzioni per un territorio ampio, così da de-classarli nella gerarchia regionale. D'altro canto sembra improbabile che una regione

così ampia, seppur poco popolata, possa fare a meno di una serie di centri di secondo livello che possano soddisfare la domanda di servizi e beni di ampie fasce del territorio. Il ruolo consolidato di centralità non sembra essere in discussione ma la riflessione territoriale dovrebbe poter contribuire a mantenere questa gerarchia grazie all'incremento del livello dei servizi (e della qualità di questi ultimi) all'interno delle città lasciando momentaneamente sullo sfondo la realtà dei ranghi intermedi si può commentare quella dei municipi con una popolazione più bassa.

La rappresentazione nello schema non aiuta alla comprensione a causa della sovrapposizione ma si nota come, nella successione delle analisi temporali, vi sia la tendenza allo schiacciamento della nube dei punti verso sinistra. Questo significa che i comuni che hanno pochi abitanti tendono, irrimediabilmente, ad averne sempre meno.

La tabella di analisi per rango indica proprio l'aumento costante dei nuclei più piccoli (< di 500 abitanti) così come la progressiva tendenza a rafforzarsi di quelli con più di 5.000. Le due tendenze in contrasto creano un territorio a "tre velocità". Da un lato quella delle città e dei nuclei maggiori, dove si creano episodi di urbanità, più o meno solidi a seconda dei casi, ma che non sembrano soffrire troppo di questa situazione. Dall'altro il territorio rurale, in cui lo spopolamento e la tendenza alla concentrazione nelle città sta lasciando questo spazio in una situazione

Fig. 5.43:

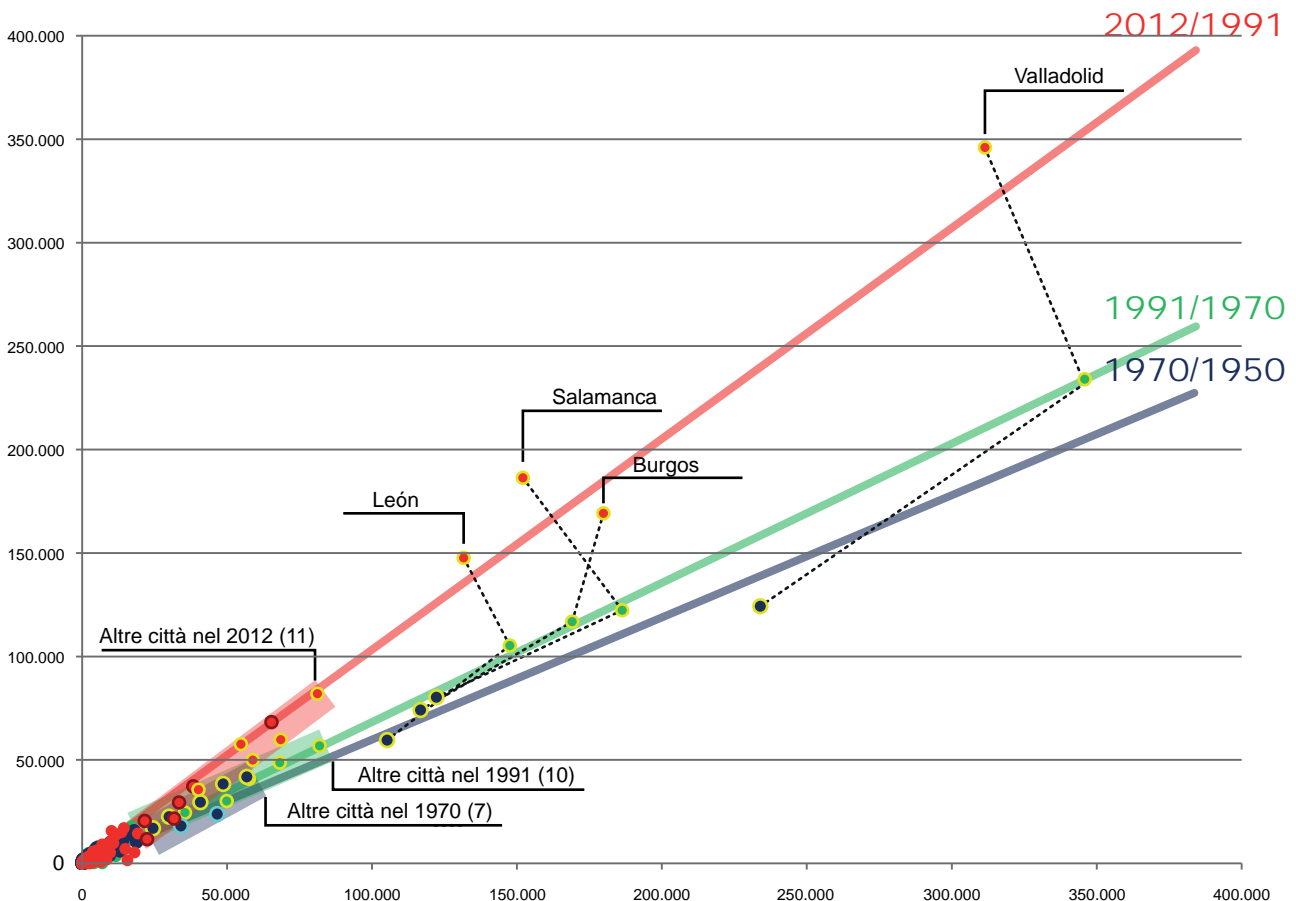
Analisi comparata dell'evoluzione demografica (1950-70, 1970-91, 1991-2012)

La concentrazione verso il basso dei punti indica la presenza nella regione di una grande massa di municipi rango inferiore. I pochi punti che si distribuiscono nello spazio (alla destra del grafico) corrispondono alle città di rango superiore. In questo modo si può mettere in evidenza, allo stesso tempo, il comportamento nel tempo di alcuni comuni, ma anche la situazione relativa fra municipi di rango diverso.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE

Popolazione urbana

- Popolazione 1970
- Popolazione 1991
- Popolazione 2012
- Capoluoghi di provincia
- Altre città (> 20.000 ab.)



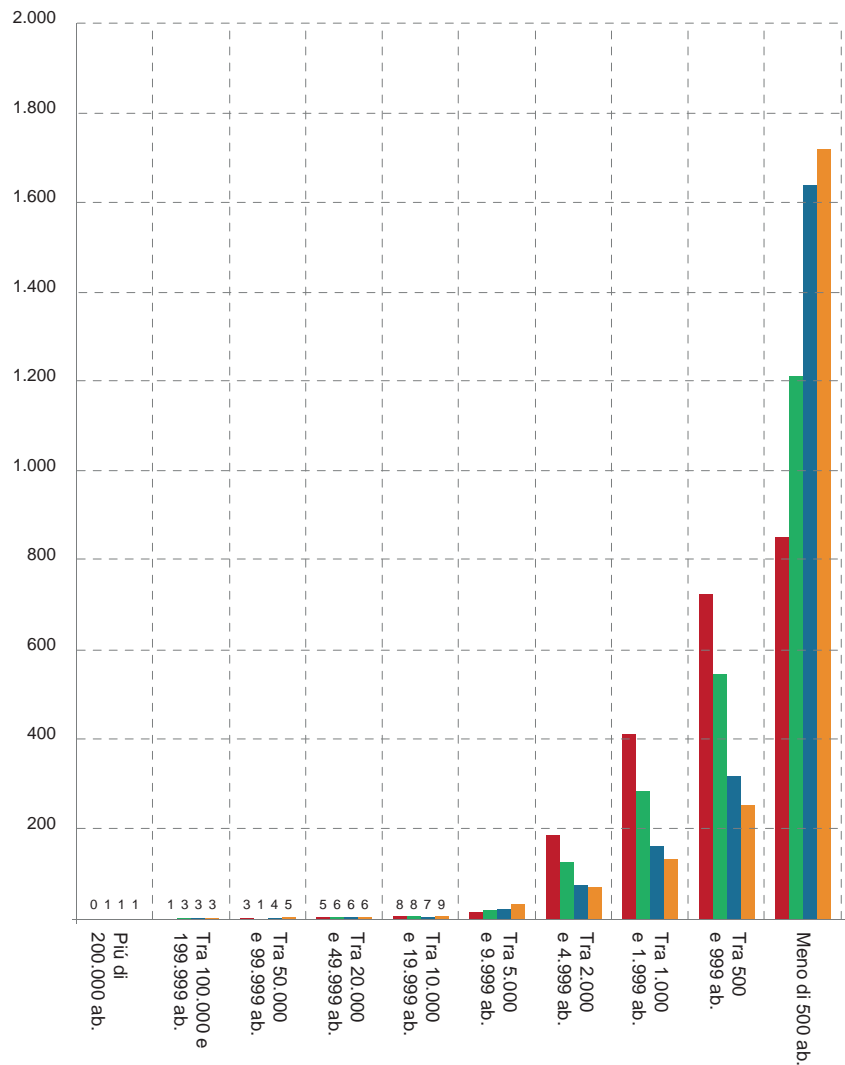
Tab. 23:
Suddivisione dei municipios di Castilla y León per rango

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati INE (2012)

	1950	1970	1991	2012
Più di 200.000 ab.	0	1	1	1
tra 100.000 e 199.999	1	3	3	3
tra 50.000 e 99.999	3	1	4	5
tra 20.000 e 49.999	5	6	6	6
tra 10.000 e 19.999	8	8	7	9
tra 5.000 e 9.999	17	22	23	34
tra 2.000 e 4.999	189	128	77	74
tra 1.000 e 1.999	415	287	164	136
tra 500 e 999	729	549	320	256
Meno di 500 ab.	856	1.215	1.642	1.724

Fig. 5.44:
Suddivisione dei municipios di Castilla y León per rango - istogramma comparativo

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



drammatica di abbandono e scarsa vitalità. Lo spopolamento ha delle conseguenze significative anche dal punto di vista funzionale e dell'uso del suolo: la diminuzione della pressione antropica sull'ambiente può generare allo stesso tempo rischi e vantaggi: la scarsità di controllo e gestione delle aree montuose, dell'intorno dei fiumi e delle aree di erosione può portare ad un progressivo abbandono che può a sua volta generare forti rischi di carattere ambientale. Dall'altro lato l'abbandono delle attività agroforestali tradizionali mette a rischio l'integrità e la conservazione di un numero consistente di paesaggi, così come la loro ricchezza e varietà che, nell'incertezza e nella mancanza di un uso redditizio, possono soccombere alle pressioni esterne (urbanizzazione, sfruttamento energetico, ecc.) che li possono compromettere.

In mezzo a tutto ciò una serie di nuclei dinamici, che ha una velocità ancor maggiore delle città consolidate e che si trova proprio nel loro territorio prossimo. Questo spazio è quello dove, oggi, stanno avvenendo le trasformazioni più significative e che, in un periodo di grandi cambiamenti (si intende qui fino al 2008-2009, prima della crisi) ha subito una crescita straordinaria e del quale oggi non si sa bene cosa fare. Come ha affermato J.L. de las Rivas (2010) in contrasto con gli spazi rurali, meno dinamici, le città della Castilla y León hanno sperimentato durante tutto il XX secolo e fino alla prima decade del nuovo secolo un cambiamento considerevole, simile a quello sperimentato da molte città europee e caratterizzato non solo dai processi di suburbanizzazione diffusa ma dall'emergere di qualcosa di più complesso, pur non essendo città dalle grandi dimensioni come Madrid, Barcellona o Valencia o di poli internazionali del turismo. Si tratta di nuovi sistemi insediativi attraverso i quali si attiva in modo complesso una periferia composta da municipi ancora rurali, i cui nuclei erano stati caratterizzati da un profilo statico dal punto di vista demografico e funzionale fino agli anni '90. Non si tratta per questo del solo emergere di città dormitorio che



eppure esistono, come Laguna de Duero e San Andrés del Rabanedo, o di spazi ispirati al suburb di matrice anglosassone.

L'impatto territoriale di questi processi di urbanizzazione recente è stato quello di accentuare le differenze fra spazi periferici, sfavoriti dalla dotazione infrastrutturale e lontani dalle città e quelli ad esse più vicine che mostrano un maggior dinamismo⁴⁷⁹. Il modello urbano espansivo, base e allo stesso tempo prodotto di un sistema immobiliare e finanziario che dal 2008 è entrato profondamente in crisi, non si è materializzato solo con la crescita dimensionale degli spazi urbani ma anche con l'aumento della domanda di aree urbanizzabili che hanno sottoposto il territorio ad una eccezionale pressione immobiliare. Per questo si nota il ricorso alla revisione di numerosi strumenti urbanistici locali che oggi devono confrontarsi con un orizzonte socio-economico ben diverso da quello che ne aveva condizionato le previsioni espansive. In generale il risultato di questa pratica nel territorio regionale è la creazione di un territorio urbano-rurale nella periferia della città che può essere capito in funzione di caratteri del nucleo centrale e grazie ai diversi condizionanti territoriali. Si tratta di sistemi urbani complessi che, di fatto, hanno sostituito le grandi città come entità fisica definita nel territorio della Comunidad Autónoma e che condizionano la vita e le trasformazioni di uno spazio sempre più ampio poiché attraverso di essi viene attivato e definito (de las Rivas, 2010).

Il fenomeno dell'industrializzazione tardiva ha generato questo ritardo nel processo di urbanizzazione in Castilla y León; questo ritardo,

Fig. 5.45:

Processi di urbanizzazione recente nella periferia sud della città di Valladolid

Fonte: Fotografia Instituto Universitario de Urbanística (2013)

479 Dice ancora J.L. de las Rivas (2010) che fra il 1987 e il 2000 le "superfici artificiali" hanno occupato il 33% in più di suolo su base regionale, pur —come si è visto— in una situazione di relativa stabilità demografica. Questo risultato è più alto della media spagnola (+29,5%) nello stesso periodo. In ogni caso il territorio urbanizzato, in quel periodo, occupava l'1,3% del totale del territorio della regione quindi si potrebbe erroneamente pensare che questo aumento può non essere stato percepito. In realtà si è materializzato soprattutto in aree già dotate di un maggior grado di urbanizzazione, come l'area urbana di Valladolid, una delle maggiori 20 di Spagna, che è cresciuta in quel periodo del 49%, un ritmo simile solo alla città di Madrid e a città costiere come Alicante e Murcia (OSE, 2006).



recuperato in malo modo con una veloce rincorsa -così come successo in numerose altre realtà europee per ragioni diverse- ha però significato la creazione di una periferia urbana fallimentare. In un quadro segnato dalla crisi del modello urbano tradizionale compatto si è creato un inquietante paesaggio in cui un'urbanizzazione discontinua ed eterogenea è penetrata nei paesaggi naturali. Tutto ciò ha cancellato la memoria agraria di questi spazi ma non ha raggiunto lo status di città. Il risultato dell'innesto forzato di ambiente urbano, spesso sovradimensionato o costruito senza un reale quadro generale o strategia, su di un ambiente rurale abbandonato o spogliato del suo ruolo ecologico è stato quello di creare uno spazio ibrido, multiforme, frammentato e poco coerente.

Secondo J.L. de las Rivas (2010) in Castilla y León è possibile individuare tracce del processo di metropolizzazione del territorio solo in questi ambiti. La dimensione urbana si espande e penetra in quello spazio che fino a pochi anni prima era un territorio rurale più o meno convenzionale. La pressione urbanizzatrice modifica il carattere di questi municipi e li sottopone ad ampie trasformazioni. In alcuni casi, come Burgos e Salamanca, il risultato è una suburbanizzazione della popolazione con la tendenza alla creazione di alcuni poligoni –quelle che sono state definite “placche” nel caso di studio lombardo- nel tessuto eminentemente residenziale lungo le infrastrutture principali del traffico. In altri, come León o Valladolid, il tessuto risultante è complesso e richiama l'immagine del mosaico. Si tratta di spazi in cui il territorio urbano si estende e modifica il territorio rurale preesistente; in questo ambiente intermedio si è diffusa una popolazione che ha modi di abitare e usare il territorio tipicamente urbani e che interessa la periferia urbana in modo eterogeneo e in funzione dei suoi caratteri specifici. Si tratta di uno spazio in cui l'interazione fra urbano e rurale dipende dall'accessibilità garantita dalle infrastrutture, dalla qualità ambientale e paesaggistica del luogo, così come dalla complessità dei “condizionanti territoriali” (De las Rivas & Paris, 2013). Per approfondire lo studio di caso in questo territorio è quindi necessario cambiare di scala ed avvicinarsi a una di queste realtà complesse. Dopo una lunga e non facile selezione si è scelto di studiare più da vicino il caso della città di Valladolid. In realtà –ed è la ragione per cui alla fine la scelta è ricaduta su questo spazio e non su altri- si tratta di un ambito più complesso che quello del semplice municipio. In realtà l'area di studio spazia da Tordesillas, fino alla città di Palencia. Si tratta di un ambito geografico chiaro: la valle formata dal corso del fiume Pisuerga entro cui scorre un asse combinato di trasporto (autostrada, canale, linea ferroviaria). Il limite sud (Tordesillas) è stato scelto perchè nel municipio si incrociano l'asse della A-6, l'infrastruttura che collega Madrid ai porti di Asturias e Galizia (e che genera un suo specifico sistema insediativo) e l'autopista E-80, che dá origine all'asse infrastrutturale che forma il corridoio. L'ambito comprende poi l'area urbana in formazione di Valladolid, alcuni

municipi dove la presenza di una così grande varietà di infrastrutture ha favorito l'insediamento di numerose industrie e poligoni produttivi ed infine la città di Palencia ed alcuni municipi che con essa condividono alcuni caratteri e presenze (industria, relazione con le infrastrutture, ecc) come Venta de Baños. Si tratta di studiare gli effetti territoriali della presenza di due città così vicine e così dinamiche, che hanno portato alla formazione di un arcipelago urbano sempre più complesso ed interdipendente che si appoggia all'asse combinato di trasporto e che è marcato dalla presenza di numerose installazioni industriali. Il caso di studio in questo caso ha una scala urbano-metropolitana (mentre quello precedente era più metropolitana-territoriale) che permette l'analisi di un sistema conurbato lineare emergente, che convive con le centralità consolidate delle due città e la pressione dell'urbanizzazione che si avverte sempre più intensamente nei municipi che lo compongono. La grande accessibilità garantita dal corridoio non ha attratto solo l'industria ma è anche la causa della dispersione di alcune funzioni urbane nel territorio (centri commerciali, spazi logistici, ecc.) che si inseriscono e trasformano la gerarchia territoriale consolidata (De las Rivas & al., 2013).

5.C.2. Un corridoio fortemente polarizzato: ambito Valladolid-Palencia⁴⁸⁰

Nel caso di studio precedente si è cercato di dare conto della varietà e dell'ampiezza dei cambiamenti avvenuti nel territorio grazie alla terminologia mutuata da J. Garreau (1991) e la si è applicata a tutta la regione, traendo la conclusione che solo una parte di essa aveva alcuni punti in comune "Edge city" (e decisamente non lo era tout court). Il caso di Castilla y León è molto diverso ed il territorio analizzato è così grande che sembra necessario, una volta individuata un'area dinamica ed interessata dai fenomeni che si stanno studiando, scendere direttamente di scala e dedicarsi esclusivamente all'approfondimento di quest'ultima. Per questa ragione in questa fase si abbandona la scala regionale per scendere a una intermedia, più vicina al suolo ed ai fenomeni che si cerca di descrivere in questa ricerca. L'ambito di studio è quello del corridoio Valladolid-Palencia e questo paragrafo è dedicato ad una breve descrizione dell'area di studio, per poi scendere nel dettaglio e capire se, anche in questo territorio, è possibile parlare di "suburbanization", "mallification" e "terziarizzazione".

480 Lo studio sviluppato sull'emergente conurbazione lineare Valladolid-Palencia si fonda nei lavori sviluppati all'interno del Instituto Universitario de Urbanística da parte dell'autore, collaborando con il suo tutor, Prof. J.L. de las Rivas Sanz e gli altri componenti. In particolare molti dei contenuti e delle illustrazioni qui presentate sono state recentemente pubblicate in De las Rivas J.L., Álvarez A., Paris M. (2013) El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados in Ciudad y Territorio—Estudios Territoriales, n. 176, pag. 363-378

UNO SPAZIO DEI FLUSSI E UN TERRITORIO DI LUOGHI

Il corridoio Valladolid-Palencia nasce come spazio delle infrastrutture ed assume un ruolo importante a livello regionale perchè si tratta dello spazio attraverso cui transitano più persone. I dati forniti dal ministero de Fomento sull'IMD (Intensidades Medias Vehiculos al Día, Intensità media quotidiana dei veicoli) sulle infrastrutture dell'area permettono di valutare l'importanza di quest'asse e di confrontarlo con gli altri presenti nell'area.

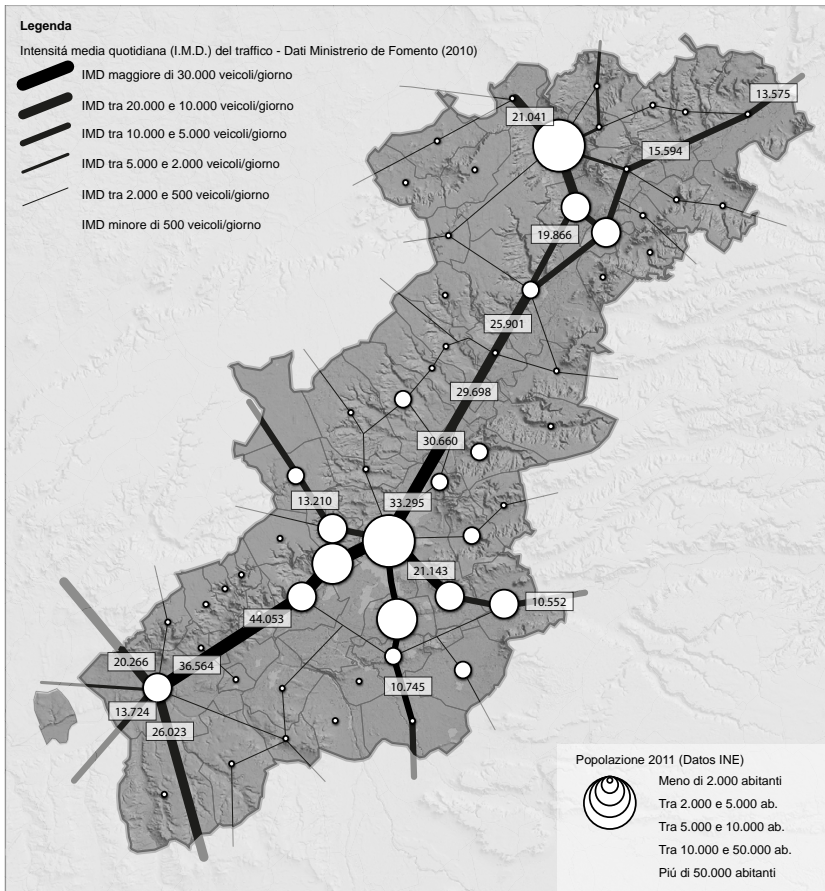


Fig. 5.46:

Intensità dei flussi di traffico nel corridoio Valladolid-Palencia

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su base Ministerio de Fomento (2010)

Viene descritta la realtà di un corridoio attraverso cui transitano più di 45.000 veicoli al giorno nel tratto più frequentato (al sud di Valladolid), dove si nota la significativa presenza di veicoli pesanti –quindi attraverso cui passano beni e persone-, molti dei quali, stranieri. Al tempo stesso si tratta di un corridoio che unisce due città, Valladolid e Palencia, e nel quale si integrano gli scambi tra queste due realtà urbane e il traffico in transito⁴⁸¹. J.L. de las Rivas & al. (2013) hanno messo in luce che due elementi importanti presenti in entrambe le città

481 J.L. de las Rivas & al. (2013) ha messo in luce come non siano disponibili dati quantitativi ufficiali sugli spostamenti nel percorso fra le due città. Al tempo stesso egli ipotizza che vi sia una importante domanda, se si contano quotidianamente 29 collegamenti ferroviari fra Palencia e Valladolid (28 in senso contrario) di diversa tipologia fra le due capitali, così come 15 corse dell'autobus di linea (16 nell'altro senso) e addirittura 25 del cosiddetto "servizio universitario" disponibile durante i periodi scolastici.

–il campus universitario e la Renault- sono generatori di flussi fra le città, sia di persone che, nel caso dell'industria, anche di beni. Si tratta di un numero considerevole –ma non quantificabile in questa sede- di spostamenti quotidiani che rimarca il ruolo del corridoio come spazio di relazione, oltre che di transito.

“L'asse Valladolid-Palencia non può essere considerato da solo, slegato dal corridoio internazionale: si tratta di uno spazio dove convivono interessi e realtà regionali e locali. L'influenza esercitata dalle due città principali, con le loro interazioni ed il flusso generato dal metabolismo di ognuna delle due aree urbane, si riflettono nella realtà del corridoio tanto da renderlo attrattivo per una serie di funzioni diverse”⁴⁸².

In un territorio come quello di Castilla y León dove sempre si è dimostrata poca convergenza nella pianificazione spaziale del territorio, il corridoio è l'unico tratto della regione in cui le infrastrutture del traffico (su ferro e su gomma) scorrono parallele e, in un contesto di bassa densità e dispersione dei flussi, questo aspetto differenzia e rafforza considerevolmente lo spazio rispetto a tutto il contesto regionale. Ma il corridoio Valladolid-Palencia non è solo uno spazio dei flussi: questo ambito deve la sua eccezionalità in primis ai caratteri geomorfologici dell'area in cui sorge. Si tratta di quello che J. García (2000) ha definito il “solar vallisoletano”: uno spazio particolarmente marcato dalla presenza di tre fattori che caratterizzano la realtà territoriale:

- Una particolare conformazione geo-morfologica in cui l'orografia dell'area è segnata dalla presenza di tre fiumi: L'Esgueva, il Pisuerga e il Duero. Nel processo storico di sviluppo la città di Valladolid si è sviluppata occupando il fondovalle dove questi tre fiumi si incrociano mentre il corridoio si sviluppa seguendo il corso dal sistema fluviale Carrión-Pisuerga, .
- L'incrocio, nel comune di Tordesillas dell'asse della E-80, autostrada che attraversa il quadrante nord del paese in senso est-ovest, e la A-1, autostrada che scorre lungo il corridoio europeo n. 5, classificato come fondamentale asse infrastrutturale combinato⁴⁸³ (Delors, 1989) e che collega Valladolid a Palencia.
- Il ruolo territoriale della città di Valladolid che si presenta come la porta del nord-ovest peninsulare.

Questi fattori hanno contribuito al rafforzamento di Valladolid come capitale della Comunidad Autonoma –il che ha significato il consolidamento del suo profilo amministrativo- e di moderno centro

482 De las Rivas J.L., Álvarez A., Paris M. (2013) El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados in Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales, n. 176, pag. 364 – trad. M. Paris

483 Si tratta di un asse in cui si combinano una autostrada e il tracciato (in costruzione) della rete ferroviaria AC/AV che dovrebbe collegare Lisbona ad Helsinki. Dato il momento di grave crisi economica in cui versa, il Portogallo ha rinunciato alla costruzione della tratta entro i suoi confini ma l'Unione Europea nel 2011 ha confermato il Corridoio Ferroviario Atlantico come una delle sue priorità.

industriale⁴⁸⁴. Allo stesso tempo hanno influenzato anche la città di Palencia, capitale dell'omonima provincia, che ha fatto della vicinanza a Valladolid (le due città si trovano solo a 45 km di autostrada -30 in linea d'aria- l'una dall'altra il che le rende le due capitali di provincia più vicine fra loro dell'intera nazione) un fattore strategico di grande importanza. Si tratta di uno spazio urbano profondamente segnato dalla presenza di funzioni produttive che ben si integrano con quelle della capitale (e che si distribuiscono nel territorio della città e in quelli di Villamuriel, Venta de Baños, Magaz de Pisuegra e Dueñas, tutti ricompresi nell'ambito di studio) e che insieme al settore logistico tracciano il profilo della città: si tratta di un luogo strategico per la sua posizione dove recentemente sono migliorati qualità urbana e servizi, per soddisfare la domanda di una popolazione quasi raddoppiata dagli anni '50 ad oggi (si è passati dai 41.769 abitanti del 1950 agli 81.198 del 2012).

Queste due sono le città attorno al quale si estende uno spazio più o meno conurbato, marcato dall'asse del corridoio intermodale. Come ha affermato De las Rivas & al. (2013) la marcata polarità esercitata dalle due capitali di provincia convive con un arcipelago di municipi

484 La città rientra pienamente nei parametri proposti dalla UE per la classificazione delle città, grazie alla sua dimensione ed al carattere dell'economia locale, dove un settore industriale solido (dove spiccano gli stabilimenti della Renault, della Michelin e l'industria agro-alimentare) convive con una università forte e una serie di centri di ricerca di un certo rilievo (UE, 2007; De las Rivas, 2010).

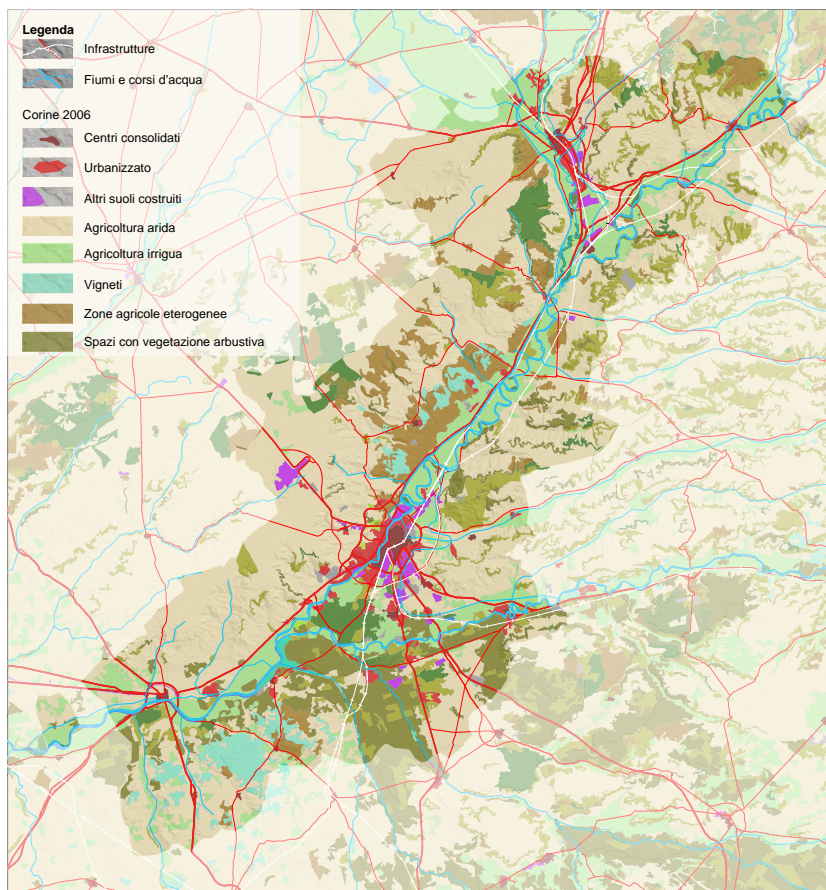


Fig. 5.47:

Uso del suolo nel corridoio Valladolid-Palencia

L'ambito di studio: il corridoio Valladolid-Palencia con l'incrocio con la A-6 in Tordesillas e Magaz a nord. La morfologia del territorio, i fiumi e le infrastrutture rappresentano condizionanti imprescindibili per capire ed interpretare questo territorio, ad essi molto legato.

Fonte: Elaborazione M. Paris, pubblicato in De las Rivas J.L., Álvarez A., Paris M. (2013) El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados in Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales, n. 176, pag. 365

influenzati dalla grande accessibilità del corridoio e dalle opportunità che esso offre: in pratica si sta configurando in quest'area un territorio interprovinciale polinucleare sempre più complesso e dinamico. Il cambio di scala rispetto alle analisi precedenti permette un maggior avvicinamento alla realtà di un territorio concreto e, al contrario del caso di studio precedente, un più facile approccio quantitativo.

L'ambito di studio si sviluppa su di un'area di poco più di 2.400 km² ed è composto da 59 municipios, 20 appartenenti alla provincia di Palencia e 39 a quella di Valladolid. Si tratta di un'area che nel corso del tempo si è popolata in modo eterogeneo, ma che nel complesso, dopo un periodo di grande aumento di popolazione (233.741 ab. nel 1950, 345.717 nel 1970, 49.9792 nel 1991) ha trovato un relativo equilibrio⁴⁸⁵, a discapito delle numerose e cangianti dinamiche interne. Si tratta di un'area che ha una densità media di 220,58 ab./km², quasi dieci volte superiore al valore medio della regione. Pur non essendo percepito come uno spazio unitario, quest'ambito si presenta come una realtà interrelazionata dove, a differenza di altre aree della Castilla y León, si stanno manifestando fenomeni legati ai processi descritti nella prima parte di questo lavoro di ricerca e per questo è stato selezionato come ambito di studio.

L'ASSE COME STRUTTURA STORICA

A. Álvarez (2005) ha insistito, parlando dell'asse Palencia-Tordesillas nella sua opera dedicata al processo storico di formazione della città di Valladolid, sul fatto che quest'infrastruttura rappresenta una "memoria sedimentata", costruita sulla scorta di numerose istanze diverse lungo la sua storia e che ancor'oggi ne definiscono la logica. Non si tratta però di uno spazio statico, né di un luogo che da sempre è stato caratterizzato da questa decisa linearità. Si tratta di un ambito geografico sul quale si sono succeduti –e/o giustapposti- modi di usare lo spazio diversi che hanno dato vita, di volta in volta, a specifiche configurazioni spaziali che si sono sommate fra loro, creando infine lo spazio complesso che si cerca di analizzare in questa fase. Per farlo si cercherà di dar conto, ripercorrendo il contributo di A. Álvarez (2005), della successione dei diversi segni nel territorio.

Il primo elemento di questo processo di sovrapposizione è quello delle vie romane secondarie che attraversavano questo territorio e che collegavano gli insediamenti di Cabezón e Simancas. Si tratta di strade che imprimono al territorio un forte senso di linearità e che collegano fra loro entità diverse ed importanti dello spazio, come villaggi, ponti e accampamenti (Mañanes & al., 1983; Mañanes, 1979). A partire dal basso medio-evo però, con l'aumento di importanza del sistema delle

485 Tra il 1991 e il 2012 la variazione della popolazione segna un +7.758 unità, su di un totale di 534.769 (Dati INE). Percentualmente tra il 1950 ed il '70 si è assistito ad un incremento del 47,9%, così come nel periodo 1970-'91 è stato pari al 44,6%. Nell'ultimo periodo preso in analisi, 1991-2012 la variazione è stata di un più contenuto +7%. Come accennato nel testo, questa variazione non rende conto a dovere delle dinamiche interne a quest'ambito saranno illustrate nei paragrafi successivi.

fiere e dei mercati, si sostituì alla linearità una configurazione reticolare (secondo elemento) del territorio, marcata dalla presenza nei nodi di quegli insediamenti che ospitavano lo scambio e il commercio. Si trattava di un sistema triangolare di comunicazione, transito e intercambio, sul quale viaggiavano persone, beni ed informazioni. A. Álvarez (2005) ha definito questo un “sistema triangolare di relazioni” economiche e materiali che legava le città fra loro e che aveva modificato la forma del territorio. Altri due elementi costruiti successivamente, hanno però ridisegnato la realtà del territorio, riportandolo a una condizione di spiccata linearità. Si tratta del Canal de Castilla e, successivamente, della linea ferroviaria.

Il Canal de Castilla, progettato nel 1743-1754, è una infrastruttura territoriale che attraversa una larga parte del territorio centrale della regione. Ad esso, pur avendo avuto in realtà un ruolo marginale nel corso della sua storia⁴⁸⁶ dal punto di vista del trasporto delle merci, si deve la vocazione produttiva dell'agricoltura di Castilla y León: grazie a questa infrastruttura le produzioni locali avrebbero potuto raggiungere i porti del nord (soprattutto in Cantabria) e questo avrebbe dovuto essere, almeno nelle intenzioni, la spinta ad una rinnovata produttività dello spazio agricolo regionale. Il Canale per questo non fu solo una infrastruttura ma, al contrario, fu il motore per l'installazione di una serie di funzioni produttive associate ad esso (mulini, piccole centrali idroelettriche, spazi il carico e scarico, ecc). Funzionò come fattore in grado di attivare una vocazione produttiva/industriale dei territori interessati dal suo passaggio, sopita fino all'apparizione di questa grande opera di ingegneria. Forse anche per questo la città di Valladolid fu scelta come sede di una delle più grandi installazioni ferroviarie della penisola iberica. Valladolid è sempre stato uno spazio ferroviario importante sia dal punto di vista della rete che come spazio produttivo legato all'industria del materiale rotabile: il tracciato della ferrovia riprenderà quella delle vie romane (con l'asse Madrid-Irún) come direttrice predominante del quale il corridoio Valladolid-Palencia è un tratto ed il ruolo di questa infrastruttura è quello, a scala locale, di riaffermare e rafforzare la comunicazione fra queste due città e, ad un'altra scala, quello di rendere questo territorio uno spazio privilegiato dal punto di vista dell'accessibilità. Inoltre il ruolo delle installazioni ferroviarie nella capitale Vallisoletana ha una importante influenza sul tessuto economico e sociale della città che –anche grazie alla loro presenza- vede accelerato il processo di industrializzazione della sua economia, così come Palencia, che si dota di numerosi spazi produttivi in un'ottica di integrazione/supporto a quelli presenti a Valladolid.

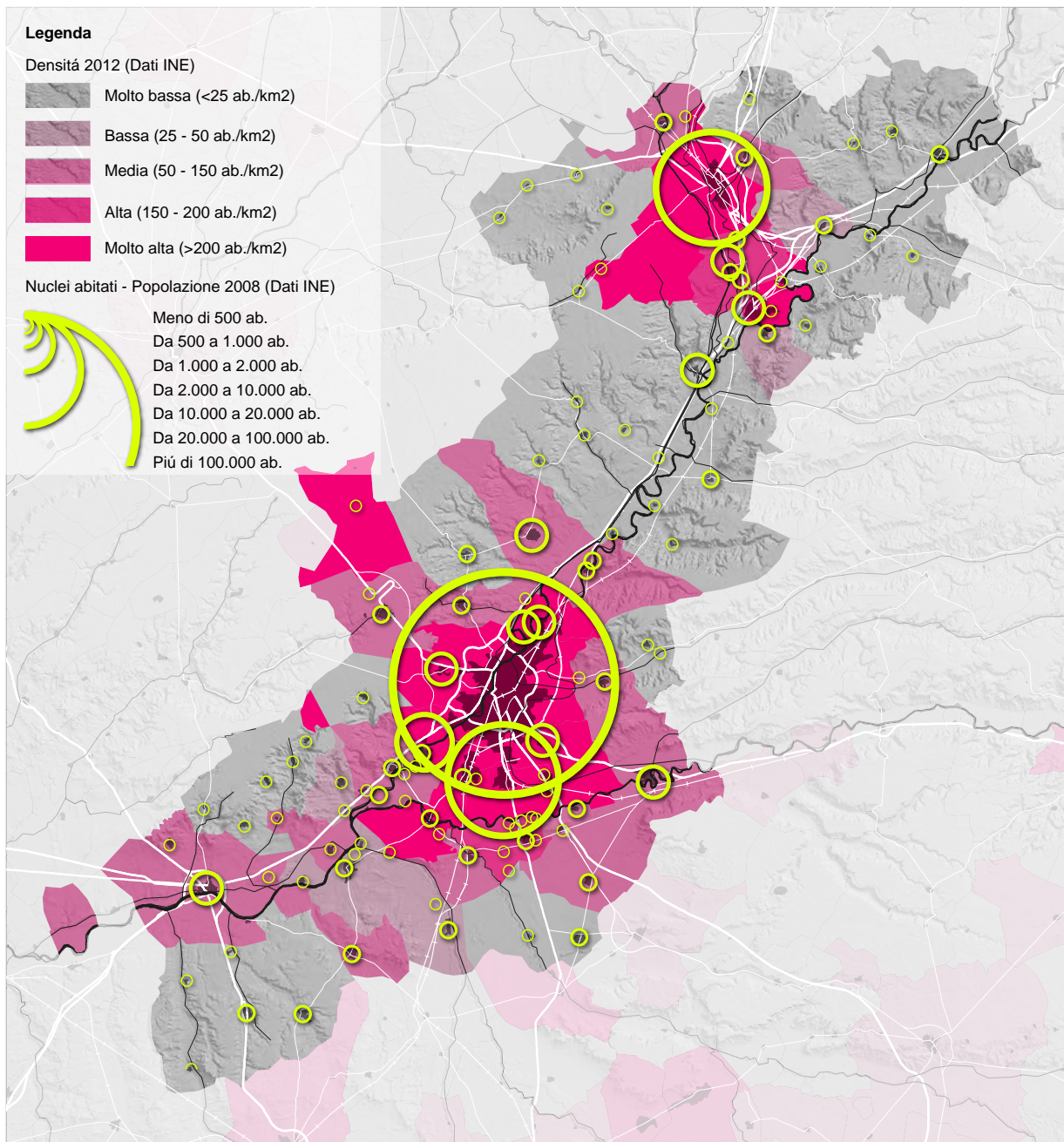
486 Riferisce ancora A. Álvarez (2005) che la costruzione del canale in realtà influenzò profondamente il territorio da un punto di vista spaziale, ma non funzionale: in realtà una volta impiantata la linea ferroviaria (il cui sviluppo iniziò subito dopo il completamento del Canal, nel 1825) si generò una concorrenza fra le due infrastrutture che si risolse in favore della seconda, così che il Canal perse il suo ruolo di mezzo di trasporto delle merci per essere utilizzato come generatore d'energia e, infine, per fornire l'acqua alla città di Valladolid. In realtà la sua giacitura, realizzata tra il 1802 e il 1835, stabilì –ed ancora marca- la giacitura dell'asse su cui si appoggia il corridoio che unisce le due città.

Il corridoio Valladolid-Palencia è quindi uno spazio marcato dalla presenza di tre infrastrutture (il canale, la ferrovia e la strada) storiche che si giustappongono nel tempo. La loro presenza e la loro funzione ha contribuito a creare una relazione privilegiata e, in parte, simbiotica fra le due città. Tutto ciò è stato possibile anche perchè la presenza di questi assi era legata alla scala territoriale, per cui per la prima volta nel territorio si configuravano dei segni che superavano i confini territoriali legati alla nobiltà o a poteri locali e aspiravano a imporsi come infrastruttura regionale o, addirittura, supra-regionale. La struttura reticolare configuratasi nel medioevo e legata al potere delle signorie e della nobiltà locale è stata superata dalla presenza di una struttura lineare che, ricorda A. Álvarez (2005), in modo assolutamente spontaneo incarna pienamente i caratteri della proposta di Le Corbusier (1945) sui tre *établissements humains* per cui gli spostamenti fra città dovevano essere realizzati via acqua, ferro e terra contemporaneamente. Attorno a questo asse due città centrali, dotate di una dimensione considerevole, si distribuiscono alcuni spazi produttivi importanti: alcuni localizzati dentro la città compatta o semi-compatta, altri in stretta relazione con il sistema della mobilità.

ATTIVAZIONE DI UN TESSUTO URBANO-RURALE COMPLESSO (SUBURBANIZATION)

Valladolid e Palencia sono sempre stati i due nuclei urbani più importanti di quest'area e, per questo hanno sempre avuto un ruolo diverso rispetto agli altri insediamenti del corridoio. Ciò non significa che le due città abbiano avuto un processo di sviluppo simile o che appartengano alla stessa tipologia di città. Al contrario si tratta di due realtà completamente diverse che devono la loro relazione al ruolo avuto dalle infrastrutture che, in un momento determinato, hanno facilitato l'integrazione delle dinamiche presenti nelle due città. In realtà Palencia è una città media di poco più di 80.000 abitanti che presenta una tendenza all'espansione residenziale e una vocazione produttivo-industriale: questi fattori sono legati –quando non sono la diretta conseguenza- dalla vicinanza del municipio al corridoio. La città di Valladolid è sottoposta ad un numero di influenze maggiori ed alcuni episodi del suo sviluppo recente mettono in luce la presenza di numerose forze che agiscono contemporaneamente e rendono questo insediamento uno spazio urbano frammentato, ma comunque vivo e diverso. Nel mezzo si crea uno spazio urbano-rurale complesso ed articolato, marcato dalla presenza delle infrastrutture e dall'idea di opportunità che va ad esse associata in un territorio a bassa densità ed intensità come quello della Castilla y León.

In quest'ambito si nota la presenza di almeno tre tipi diversi di insediamenti (quello che è stato definito il territorio a tre velocità).



- Le città: La maggior parte della popolazione del corridoio è concentrata ai suoi estremi. Si tratta dei municipi di Valladolid (311.501 ab.), a sud, e di Palencia (81.198 ab.), a nord. Questo aspetto è testimoniato dal livello di densità della popolazione, molto elevato sia nel caso della capitale vallisoletana (1.576,90 ab./km2) che per Palencia (854,9 ab./km2).
- L'area rurale: Nel centro del corridoio la densità di popolazione, così come il numero di abitanti dei municipi scende drasticamente, come a Cubillas de Santa Marta (11,65 ab./km2), Valora, Trigueros del Valle (8,82 ab./km2), Corcos (5,29 ab./km2) e San

Fig. 5.48:
Suburbanization nel corridoio Valladolid-Palencia

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

Martín (1,67 ab./km²) che presentano una densità molto inferiore ai 25 ab./km². La fascia di territorio occupata da questi comuni presenta caratteri marcatamente rurali, così come si evince dalla mappa degli usi del suolo mostrata in precedenza (v. pag. _).

- Lo spazio intermedio, indice di un'area urbana/metropolitana in formazione, é chiaramente visibile attorno alla città di Valladolid, con i municipios di Arroyo de la Encomienda (15.680 ab.), Laguna de Duero (22.455 ab.), La Cistérniga (8.499 ab.) e Zaratán (5.843 ab.), mentre per quanto riguarda Palencia è formato da alcuni comuni che mostrano la duplice influenza della presenza della città e del corridoio come Villamuriel de Cerrato (6.345 ab.), Venta de Baños (6.472 ab.) e Dueñas (2.802). Si tratta di uno spazio caratterizzato da agglomerati urbani densi ma discontinui, che circondano il tessuto urbano compatto nel nucleo della capitale mentre si trovano vicino all'autostrada nel caso di Palencia. Solo il comune di Laguna de Duero, ha raggiunto il livello di città (+ 10.830 ab. dal 1991 al 2012) ma, in questo caso come in numerosi altri, non ci si trova di fronte a una realtà urbana policentrica. Al contrario si tratta di spazi ancorati alla dispersione della residenza, che solo in alcuni casi ha dato luogo ad ambiti dotati di complessità e varietà. Nella maggioranza dei casi si tratta di spazi dell'iterazione di tipologie e forme edilizie tradizionali che pur accogliendo un buon numero di abitanti non può essere definita "città".

L'interazione di questi tre elementi denota la realtà territoriale del corridoio e mostra alcune delle sue potenzialità. Non si può però affrontare un discorso generale sulla situazione della residenza e sulla distribuzione degli abitanti nell'area. La situazione è pesantemente segnata dalla presenza delle due capitali di provincia agli estremi del corridoio e non si può ignorare il loro ruolo attrattivo-polarizzatore rispetto alla funzione residenziale, tanto che pensare il corridoio stesso in termini di una conurbazione tout court (o un piccolo esempio di megalopoli continua) sarebbe un'aberrazione. Si tratta di capire quindi il ruolo territoriale delle due città, che non agiscono più solo come "municipi singoli" ma come condensatori di persone, cambiamenti economici, e trasformazioni territoriali che si diffondono nei comuni del loro intorno, con una velocità ed una portata diversa a seconda del rango.

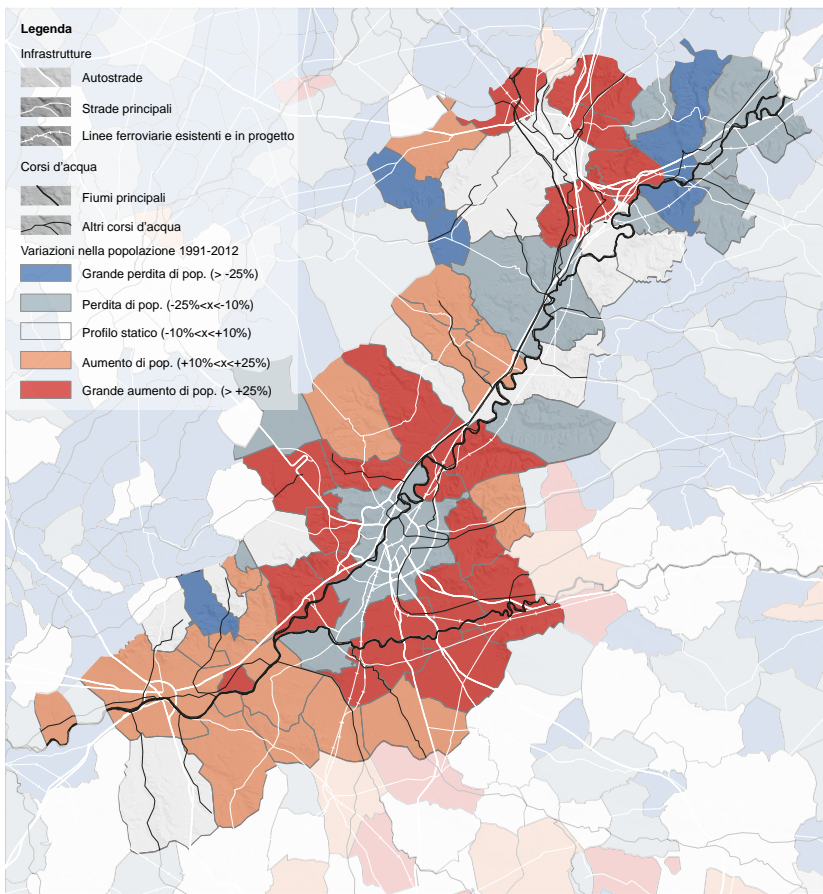


Fig. 5.49:

Variazione della popolazione nel corridoio Valladolid-Palencia, 1991-2012

Valladolid oggi è il centro di un'area metropolitana in formazione, con 413.605 abitanti (2012), il che rende questa la 17^a area urbana della nazione e la prima della regione. Nei nuclei attorno alla città nel 1981 vivevano poco più di 29.000 persone; oggi questo numero si è praticamente quadruplicato (102.104 nel 2012). Il municipio di Palencia invece ha aumentato leggermente la sua popolazione (74.080 nel 1981, 81.198 nel 2012) così come i comuni della sua periferia sud –più direttamente legati al sistema territoriale del corridoio– senza però formare un vero e proprio agglomerato urbano.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

Valladolid è il nucleo più importante di un'area metropolitana in formazione (De las Rivas & al., 2013) con più di 410.000 abitanti. Gli abitanti dei comuni che lo circondano sono caratterizzati da modi d'uso dello spazio completamente urbani. Questi ultimi si manifestano nei quotidiani e numerosissimi spostamenti da questi municipi con direzione "centro di Valladolid".

Non è facile definire il limite di questa area metropolitana in formazione poiché quest'operazione richiede il controllo dei caratteri morfologici, economici, sociali dell'area e difficilmente i vari indicatori costruiscono un'immagine univoca. Pur riconoscendo questo come un limite, non si ritiene necessario in questa fase della ricerca impegnarsi in questo compito e, per questo, si è cercato di usare come area di analisi uno spazio già riconosciuto (nel diagramma precedente), corrispondente al perimetro dell'area DOTVaEnt. Si tratta di un'associazione di 22 municipi -23, con la capitale, posta al centro- che formano l'area metropolitana di Valladolid. Il nome è l'acronimo derivante dalla formula "Directrices de Ordenación Territorial", strumento di pianificazione metropolitana sviluppato nell'ambito del Instituto Universitario de Urbanística. Si tratta del primo lavoro nel quale si parla di quest'ambito come di un "area metropolitana in formazione" (De las Rivas, 1998, De las Rivas & Calvo, 1995). Si riconosce che l'urbano come entità

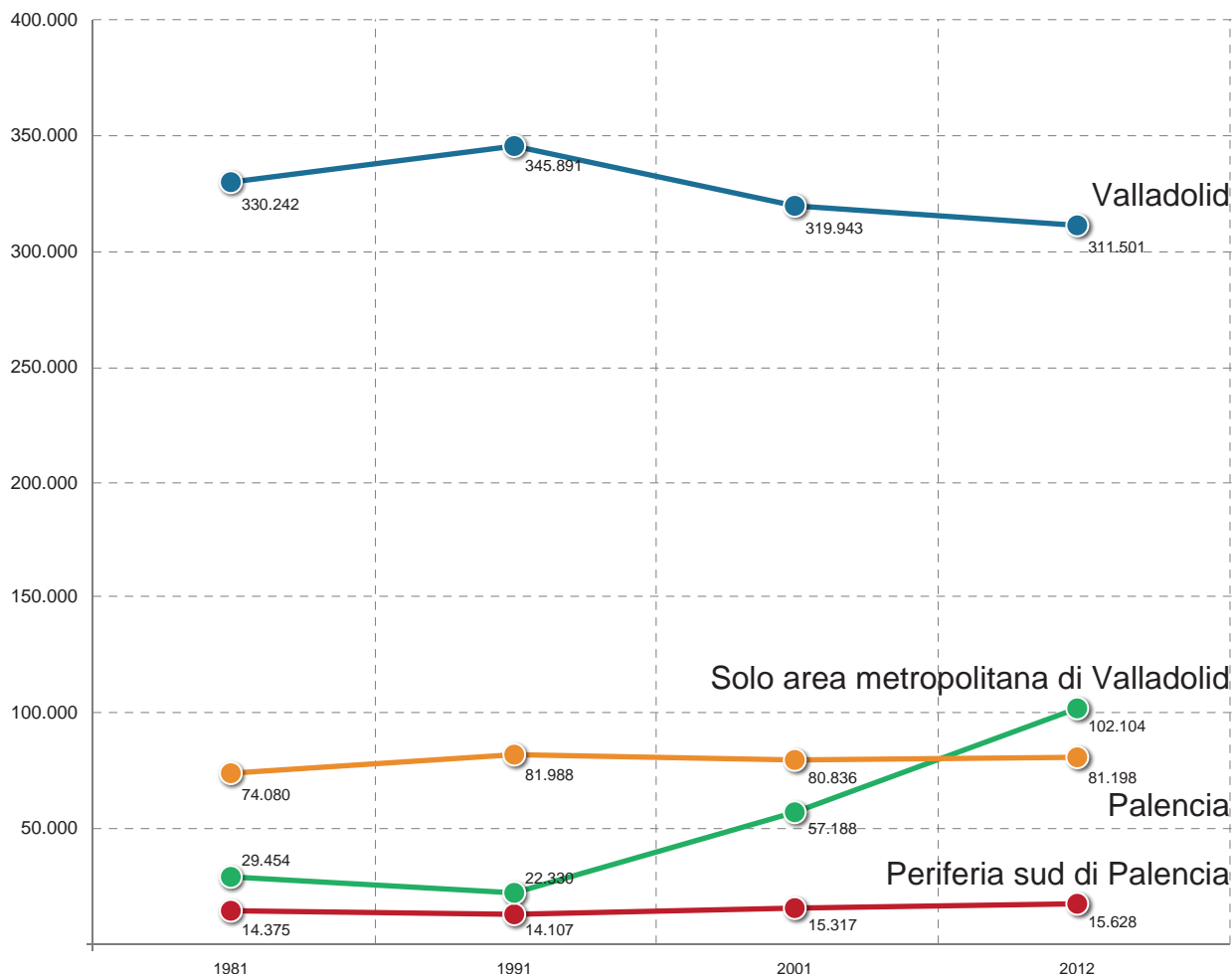


Fig. 5.50:

Evoluzione della popolazione: analisi comparata nei sub-ambiti di analisi

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE

eterogenea, frammentata e allo stesso tempo onnipresente, iniziò a superare i confini amministrativi di Valladolid già nei primi anni '80 e ad espandersi in una serie di municipi prossimi, dando luogo all'agglomerazione urbana vallisoletana (De las Rivas & Paris, 2013). Ma è solo a cavallo del cambio di millennio che l'effetto città si fa più intenso in quest'area, manifestandosi in modo discontinuo ma diffuso in un territorio più ampio. Si è trattato fondamentalmente di un processo di periurbanizzazione residenziale ma, in tempi relativamente recenti, altre funzioni (industria, terziario, direzionale-amministrativo) sono fuoriuscite dal nucleo centrale verso i territori vicini. Quest'autonomia relativa fra luoghi di residenza e lavoro è la caratteristica principale di quei territori che F. Ascher (1995) ha definito metapolis (v. 2.C.3.). La comprensione di questa realtà esige una lettura più innovativa ed attenta alle dinamiche territoriali di uno spazio urbanizzato che supera i limiti amministrativi e dà luogo a fenomeni percepibili solo ad una scala intermedia, a volte transitoria.

Si tratta di un'area di 980,48 km² dove vivono 414.281 persone (2012). Si tratta di uno spazio che si è fatto sempre più residenziale, passando dai 150.884 abitanti del 1950, ai 260.659 del 1970, fino ai 384.252 del

1991. L'analisi dell'incremento relativo marca un netto rallentamento dell'ultima fase (+7,81%) mentre nelle precedenti la crescita di popolazione era stata molto più decisa (+72,75 nel 1950-70 e +47,42 nel 1991-70) ma nel complesso, quest'area è quella che, all'interno del corridoio, è cresciuta ad un ritmo maggiore. Curiosamente, si tratta dell'unico spazio della Comunidad Autónoma che, nel suo complesso, raggiunge valori simili di densità abitativa della Regione Lombardia (422,53 ab./km²). Questo non significa però che questo valore sia uniforme sul territorio. La realtà è formata da numerose situazioni diverse. In primo luogo il nucleo di Valladolid che pur dotato di una popolazione consistente (più di 300.000 abitanti) e di una densità abitativa considerevole (1.576 ab./km²), nel periodo 1991-2012 ha perso popolazione (-34.390 ab., che corrisponde ad una flessione percentuale del 9,9%). Insieme a questo Laguna de Duero (767,43 ab./

Tab. 24:

Evoluzione demografica dei municipi dell'area DOTVaEnt (1950-2012)

Fonte: Elaborazione M. Paris su dati INE (2012)

Municipio	Area (km ²)	Densità (ab./km ²)	Pob. 1950	Pob. 1970	Pob. 1991	Pob. 2012
Valladolid	197,53	1.576,98	124.212	233.974	345.891	311.501
Laguna de Duero	29,26	767,43	1.994	3.428	11.625	22.455
Arroyo de la Encomienda	11,78	1.331,07	317	571	1.427	15.680
Tudela de Duero	60,63	145,74	3.761	4.309	4.842	8.836
Cistérniga	31,49	268,31	1.346	1.077	1.752	8.449
Zaratán	20,27	288,26	1.389	1.299	1.125	5.843
Simancas	42,53	126,03	1.397	1.476	2.031	5.360
Cigales	61,02	79,83	2.249	1.744	1.674	4.871
Aldeamayor de San Martín	53,76	84,82	1.218	1.022	1.071	4.560
Santovenia de Pisuerga	13,74	291,48	550	817	1.034	4.005
Boecillo	24,09	163,06	630	795	836	3.928
Cabezón de Pisuerga	45,28	78,98	1.391	1.816	1.494	3.576
Renedo de Esgueva	28,85	112,96	855	947	821	3.259
Villanubla	45,36	52,18	1.631	1.040	1.721	2.367
Viana de Cega	18,00	110,39	698	773	1.029	1.987
Valdestillas	36,47	48,81	1.328	1.367	1.423	1.780
Fuensaldaña	25,09	57,19	879	676	677	1.435
Villanueva de Duero	37,29	32,18	900	178	1.058	1.200
Pedraja de Portillo (La)	56,63	20,64	1.109	1.008	1.036	1.169
Mucientes	63,55	11,50	1.234	910	608	731
Geria	18,02	28,19	652	452	416	508
Ciguñuela	30,40	13,26	617	478	366	403
Castro nuevo de Esgueva	29,44	12,84	527	502	295	378
Area DOTVaEnt	980,48	422,53	150.884	260.659	384.252	414.281

km²), municipio confinante a nord con la capitale e che è cresciuto in modo quasi simbiotico ad essa nel tempo; nel periodo 1991-2012 ha praticamente raddoppiato la sua popolazione (dai 11.625 ab. del 1991 ai 22.455 nel 2012), configurandosi come una vera e propria città-satellite (o città-dormitorio). Insieme a questi due municipios, dotati dello status di città, vi sono altri elementi di interesse, legati alle trasformazioni recenti di municipios dotati di una popolazione ridotta, fino a tempi relativamente recenti.

È il caso di Arroyo de la Encomienda (15.680 ab. nel 2012) che dal 1991 ha praticamente decuplicato la sua popolazione (+998,8%) e che mostra una densità paragonabile a quella della capitale, (1.331,07 ab./km²) molto al di sopra della media dell'ambito di studio e, ovviamente, di quella della regione. Altri due casi di crescita importante sono quelli di Zaratón (5.843 ab., +419,37% nel 1991-2012) e di Cisterniga (8.449 ab., +382,2% nello stesso periodo), che ha significato il raggiungimento di una densità abitativa ugualmente elevata (288,25 e 268,25 ab./km² rispettivamente) sopra la media dell'ambito di studio, anche se non comparabile a quella dei nuclei più grandi. Si tratta in ogni caso di comuni confinanti con la città centrale e ben serviti dalle infrastrutture; in particolare Arroyo e Zaratón si trovano nella fascia che divide la città dall'autostrada E-80, ed il loro territorio è segnato dalla viabilità di accesso che collega quest'ultima e la capitale. Questo fatto ha creato alcune interessanti opportunità localizzative per funzioni non-residenziali che saranno descritte più avanti. Insieme a questi comuni, vi sono altri municipios che hanno moltiplicato la loro popolazione in questo periodo, come Simancas (5.360 ab., +163,9% nel 1991-2012), Boecillo (3.928 ab., +369,9%) e Aldeamayor de San Martín (4.560 ab., +325,8%). Si tratta di tutti quelli che appartengono all'area sud-ovest dell'area analizzata mentre nel nord si sono accumulate le funzioni produttive e quelle logistiche, maggiormente legate alla presenza del corridoio.

Il caso di Palencia è diverso. In primo luogo poichè nel periodo 1991-2012 la popolazione si è mantenuta pressochè stabile, passando da 81.988 ab. agli 81.198, con una variazione percentuale negativa dello 0,96%. Pur in questa situazione la città ha raggiunto una densità di 854,90 ab./km², che è circa la metà di quella di Valladolid, ma il quadruplo della media dell'ambito di studio, così da rappresentare una situazione intermedia fra le due, comparabile solo a quella di Laguna de Duero. Si è già accennato al fatto che non si può parlare di una reale area metropolitana nel caso di questa città ma solo della tendenza ad acquisire una dimensione di un certo rilievo di alcuni dei municipios che la circondano. Si tratta soprattutto di quelli più direttamente influenzati dalla presenza del corridoio, come Villamuriel de Cerrato (6.345 ab. nel 2012), Venta de Baños (6.472 ab.) e Dueñas (2.802 ab.). Non si può però parlare di una diffusione dell'effetto città poichè la densità di questi municipios –ad eccezione di Venta de Baños, caratterizzato però da una

superficie totale molto minore rispetto agli altri due-rimane piuttosto bassa (rispettivamente 159,81; 450,38 e 22,51ab./km²). Così come del fatto che si avvantaggino della presenza della città o della sua capacità di attrarre abitanti da un punto di vista demografico, poichè se Villamuriel ha una popolazione in crescita (+58,26% nel periodo 1991-2012) Venta de Baños e Dueñas perdono abitanti (-7,01% e -10,54% nello stesso periodo). La vicinanza della città e l'influenza del corridoio, in questi municipi, si nota per altri aspetti, soprattutto legati alla presenza di un considerevole flusso di traffico sulle infrastrutture e per la presenza di numerosi spazi produttivi di rilievo, con poligoni industriali e fabbriche importanti.

Non si può affermare che il corridoio sia interessato dal processo di *suburbanization* che J. Garreau (1991) aveva riconosciuto come motore della sua Edge city, ma nemmeno escluderlo completamente. Si tratta di un processo più complesso che dipende, oltre che dalla presenza delle infrastrutture, anche dal ruolo giocato dalle due città come elementi di attrazione di abitanti che si dispongono in funzione di logiche diverse, a seconda del rango. Nel caso di Valladolid si nota che il processo di formazione dell'area metropolitana è ancora incompleto ma che tutt'ora si sta sviluppando. Nel caso di Palencia si sta consolidando il profilo di una città media dotata di un notevole tessuto industriale attorno al quale si sta diversificando il profilo dei municipi, alcuni dei quali si sono dotati di ampi spazi produttivi mentre altri come ad esempio Magaz e Grijota (posti a nord della città di Palencia, nell'estremo del corridoio) hanno saputo rispondere alla domanda emergente di residenze borghesi di bassa densità e vincolate a spazi di qualità dal punto di vista delle dotazioni (campi da golf, ecc.) e del paesaggio.

Il dato più significativo in entrambi i casi è, come ha affermato J.L. de las Rivas & al. (2013), che lo spazio e gli elementi che mostrano una chiara tendenza alla trasformazione, in questo che è lo spazio più dinamico della regione, sono gli ambiti rurali intorno alle città. Si forma in queste aree un nuovo sistema insediativo dove si attiva la periferia, che fino a tempi molto recenti era solo chiazzata da alcune installazioni industriali, dotazioni pubbliche, e spazi residenziali di origini diverse (costruzioni abusive, spazi per la residenza operaia, gruppi di case unifamiliari e, nei luoghi dal più alto valore paesaggistico, residenze borghesi).

Fig. 5.51:

Residenza unifamiliare nell'area urbana di Valladolid – un processo incontrollato (incontrollabile?)

Fonte: Archivio dell'Instituto Universitario de Urbanística (2012)

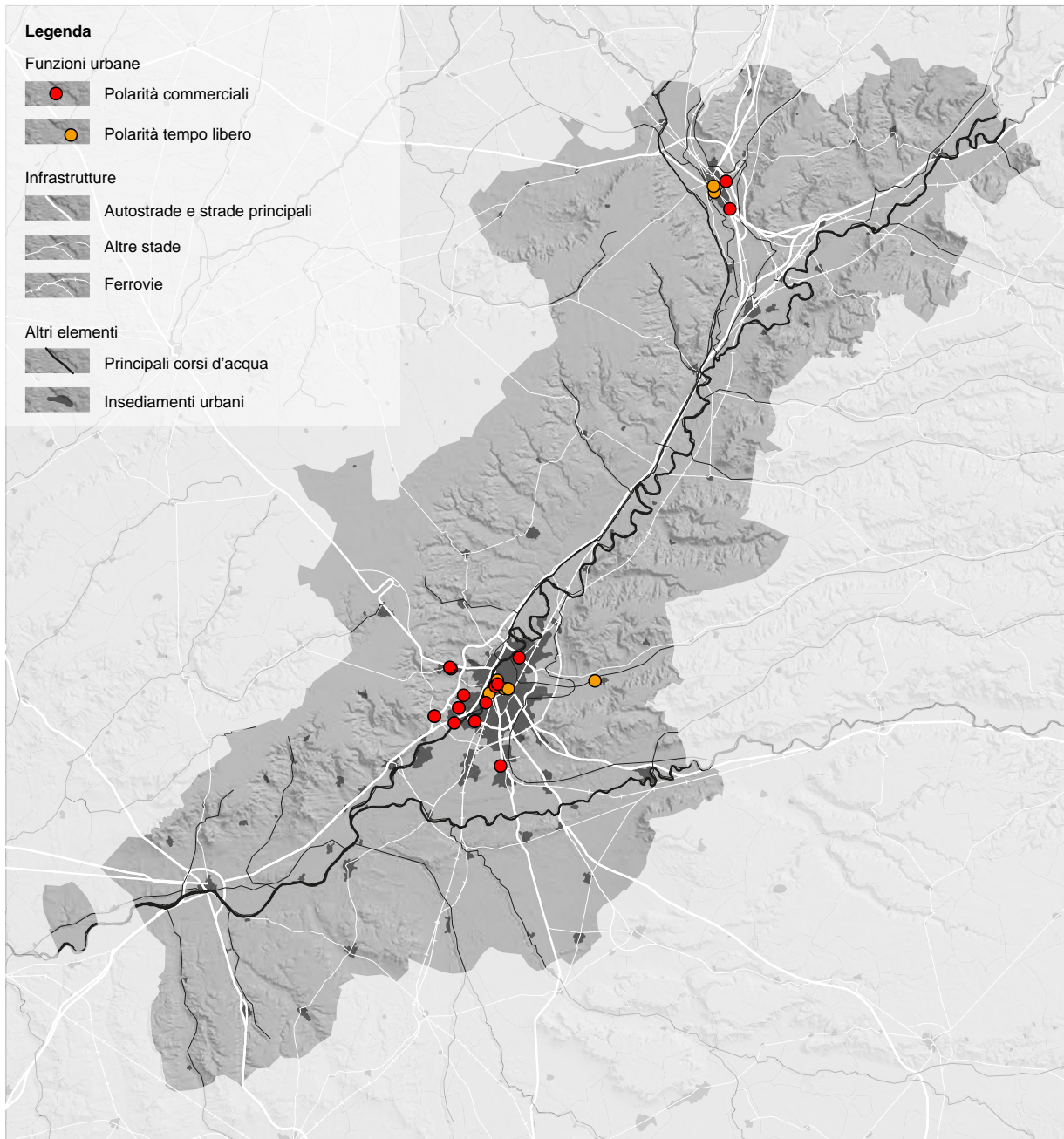


MIGRAZIONE DI ALCUNE FUNZIONI NELLE PERIFERIE DEI POLI URBANI (MALLIFICATION)

L'ampia trattazione riservata alla realtà insediativa del corridoio analizzata attraverso la demografia con gli strumenti dell'analisi spaziale avanzata, è una base necessaria a capire la realtà spaziale, ma anche economica e sociale del corridoio e serve a capire le differenze fra questo caso di studio ed il precedente. Premesso ciò, sembra scontato, ma forse è necessario ripeterlo, che se dal punto di vista residenziale non era possibile individuare in questo spazio un processo evidente di suburbanization ma una sua versione piú frammentata e complessa, legata alla peculiarità di un territorio come quello Castellano-Leónese, lo stesso avviene per il processo di mallification (Garreau, 1991). Come già affermato nel caso di studio precedente, attraverso questo approccio si vuole mettere in luce il processo di fuoriuscita di alcune funzioni tipicamente urbane (commercio, intrattenimento, cultura) nel territorio. Il risultato della mappatura⁴⁸⁷ nell'ambito di studio è abbastanza eloquente e si adatta perfettamente a ciò che è stato ipotizzato nell'analisi delle strategie insediative nell'ambito di studio.

La geografia dei contenitori legati alla grande distribuzione organizzata denota i due principi chiari che ne hanno guidato la strategia localizzativa: la vicinanza alle infrastrutture ed il presidio delle aree piú densamente popolate dell'ambito, per questo non esistono insediamenti commerciali rilevanti lungo l'asse del corridoio ma solo nelle città di Valladolid e Palencia. Nel caso di Palencia non a caso è stata scelta per queste funzioni l'area sud: oltre a garantire un buon collegamento con il corridoio –e di conseguenza con tutti i flussi in transito, questa posizione permette anche di garantire un ottimo presidio dell'area piú popolosa della città e, allo stesso tempo, un facile accesso per gli abitanti dei tre municipios che compongono la sua area di influenza a sud (Villamuriel de Cerrato, Venta de Baños e Dueñas). Lo stesso discorso può essere esteso alla città di Valladolid. Ad esclusione delle due Grandi Superfici di Vendita (GSV) del Corte Inglés, che tradizionalmente hanno un profilo urbano, e della galleria commerciale "Las francesas", che rappresenta un esempio anomalo di centro commerciale di piccola dimensione e ormai quasi completamente riconvertito a funzioni artigianali e di servizio nel centro della città, gli altri contenitori sono stati localizzati nel tempo sugli assi principali della viabilità automobilistica. Si può parlare in questo caso della presenza di due tipi di elementi. Quelli insediatisi in una prima fase (anni 80-2000) sono centri commerciali classici, dotati di una GLA relativamente contenuta (una media di 20.900 m²)

487 Nel lavoro di mappatura sono stati presi in considerazione elementi diversi appartenenti all'ambito: i centri commerciali ed i parchi commerciali (fonte: Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (2013) Directorio de Centros y Parques Comerciales 2012. Madrid, Mimeo); i parchi a tema (fonte: Diputación de Valladolid, area turismo, disponibile al sito www.provinciadevalladolid.com) e le multisale cinematografiche (Per la capitale vallisoletana sono stati inseriti i dati degli strati informativi disponibili nel sistema informativo territoriale della Diputación de Valladolid, al sito <http://www.diputaciondevalladolid.es/di/> e per Palencia i dati provenienti dal portale della Diputación, <http://www.dip-palencia.es/>).



e di un numero variabile di esercizi legati alla presenza di un'ancora alimentare. Le preferenze localizzative, mostrano una preferenza per il presidio dell'area sud della capitale, che ha un profilo maggiormente residenziale, ed un legame diretto con quella che è stata definita la "Ronda Interior" della città. In realtà queste entità si caratterizzavano come periferiche al momento dell'insediamento ma, a fronte della crescita dimensionale, oggi sono quasi tutte realtà interne alla città. Alcune di esse manifestano attualmente una certa sofferenza, legata alla crisi economica globale ma anche ad un mercato ormai saturo: è il caso per esempio del centro commerciale Carrefour 2, posizionato a

Fig. 5.52:
Mallification nel corridoio
Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

nord della città. Altre mostrano una certa vivacità, come il CC Valsur, anche in considerazione della bontà della localizzazione (l'incrocio fra la ronda interior sur e il Paseo Zorrilla, principale asse di uscita dalla città e di collegamento fra il sud e il centro della città) sono state ampliate nel tempo e mostrano un profilo solido. Un caso a parte è quello del "Parquesol Plaza", localizzato al centro del quartiere di Parquesol, un ambito di recente urbanizzazione molto densamente popolato⁴⁸⁸. Si tratta di format differente, sprovvisto di ancora alimentare –doveva essere, nelle intenzioni dell'operatore una integrazione al CC Carrefour Parquesol- nel quale una piastra dedicata alla food court (22 esercizi) si integrava con la presenza di un cinema multisala. Il tentativo, forse anche a causa della saturazione del mercato cinematografico nella capitale, è parzialmente fallito ed oggi questo centro commerciale è parzialmente chiuso. In una seconda fase, più o meno dal 2000 ad oggi, si nota un certo cambiamento sia per quanto riguarda i format che le scelte localizzative. A turbare un equilibrio piuttosto consolidato nel panorama distributivo di Valladolid ha contribuito l'insediamento di tre parchi commerciali nei municipios periferici della capitale. Si tratta del Laguna Park (3 Medie Superfici di Vendita, per un totale di 13.800 m² di GLA) a Laguna de Duero, del Equinoccio Park a Zaratàn (1 Centro commerciale, 1 GSV e 1 MSV, e un Multiplex cinematografico per 60.000 mq GLA tot.) e, più recentemente, del Rio Shopping Retail Park ad Arroyo de la Encomienda (1 Centro commerciale, 2 GSV, 9 MSV e un Multiplex, per 90.000 mq di GLA tot.).

A parte il caso di Laguna de Duero (una superficie abbastanza limitata legata ancora alla ronda interior) negli altri due casi si tratta di parchi commerciali che ambiscono contemporaneamente a presidiare una infrastruttura di scala regionale (la E-80, autostrada che forma il corridoio Valladolid-Palencia) e l'area metropolitana della capitale. Va anche aggiunto che si è instaurata una dinamica competitiva fra le due realtà che si sta risolvendo a favore del Rio Shopping, anche in considerazione della presenza dentro quest'ultimo di un category killer come IKEA. Senza poter approfondire ulteriormente questo interessante tema, si può solo mettere in luce come gli operatori tendano ad insediare i grandi contenitori della funzione commerciale nel corridoio con la chiara intenzione di presidiarne i due poli urbani più importanti, il che non fa altro che ampliare maggiormente la differenza fra queste due aree ed il territorio che le circonda e conferma implicitamente la realtà ipotizzata dopo l'analisi demografica precedente. Lo stesso discorso può essere fatto per le funzioni dell'intrattenimento. La distribuzione dei cinema multisala è tradizionalmente ambivalentemente: da un lato vi sono le sale di proiezione più urbane che si sono riconvertite per contrastare l'emorragia di spettatori, attratti dall'offerta dei multiplex suburbani. Si tratta di un comparto ancora nutrito nel caso delle due capitali

⁴⁸⁸ In funzione della scelta di localizzarsi in ambito urbano l'operatore scelse di non dotare la struttura della tradizionale area parcheggio: il Parquesol Plaza è servito da una piccola area di 400 posti auto, che viene utilizzata anche come spazio per la logistica.



Fig. 5.53:

Rio Shopping Retail Park e il municipio di Arroyo de la Encomienda (E)

Il parco commerciale Rio Shopping Retail Park ha un carattere unico non solo nell'area urbana di Valladolid, ma probabilmente, nell'intera Comunidad Autónoma. Localizzato all'incrocio dell'autostrada E-80 con la tangenziale esterna della città, si colloca in un contesto isolato ma prossimo al nucleo consolidato e ad alcuni dei municipi più popolosi dell'area (soprattutto Arroyo de la Encomienda). In questo modo può presidiare un doppio bacino d'utenza: quello della città di Valladolid e quello regionale, grazie alla prossimità con le infrastrutture. La facilità dei collegamenti e la posizione baricentrica rispetto alle altre grandi città della regione lo pongono come spazio commerciale e di servizio in grado di competere con tutte le altre realtà del territorio di Castilla y León: sia le polarità commerciali, sia i centri urbani consolidati.

Fonte: Fotografia V. Pérez (2013)

provinciali del corridoio. Dall'altro vi sono i multiplex, spesso insediati dentro centri commerciali e parchi commerciali. Nel caso della capitale Palentina i due elementi mappati sono equamente ripartiti, mentre nella capitale Vallisoletana le 5 multisale urbane fanno da contrappunto ai multiplex insediati nel CC. Valsur, e nei parchi commerciali di Arroyo de la Encomienda e Zaratàn. Anche questo fattore conferma la doppia volontà di presidio da parte degli operatori, delle infrastrutture e delle aree più densamente popolate.

Un discorso a parte può essere fatto per l'unico parco a tema dell'ambito, il "Valle de los seis sentidos" localizzato a Renedo de Esgueva, municipio a est di Valladolid. Si tratta di un piccolo parco di attrazioni con un ambito di attrazione di scala eminentemente locale ma, sembra significativo ricordarlo, localizzato in un altro di quei municipi che hanno mostrato in tempi recenti un grande dinamismo demografico.

UNA TERZIARIZZAZIONE DELLE PERIFERIE, UNA INDUSTRIALIZZAZIONE DEL CORRIDOIO

La stringente corrispondenza fra le analisi precedenti si indebolisce quando ci si focalizza sulla realtà economica e sulla distribuzione dei posti di lavoro nell'ambito territoriale di studio. Si tratta in questo caso

di dare conto di una serie complessa di processi che si influenzano a vicenda e che stanno cambiando poco a poco lo spazio, ma anche la realtà economica e sociale del territorio. Se nel caso della Regione Lombardia si era parlato di un cambiamento di vocazione (v. 5.B.) nel caso del corridoio Valladolid-Palencia si può parlare di una trasformazione ancora in corso, durante la quale la crisi economica contemporanea ha contribuito a rendere il quadro attuale ancor più complesso ed articolato. Per darne conto si cercherà di riproporre l'analisi sui dati degli occupati nei tre ambiti più caratteristici presentati finora: il complesso della Comunidad Autonoma, il corridoio Valladolid-Palencia nella sua interezza e l'area metropolitana di Valladolid (area DotVaEnt)⁴⁸⁹.

L'immagine che risulta da questa operazione è alquanto complessa e richiede più d'un chiarimento. Si tratta, come già spiegato nel caso di studio precedente, del confronto fra gli occupati nel settore del terziario e dei servizi in rapporto a quelli occupati nell'industria. L'idea è che visto il periodo analizzato (1991 e 2001) gli occupati nelle professioni riguardanti l'agricoltura fossero relativamente meno rispetto agli altri due settori, nell'ambito del corridoio e per questo la rappresentazione è pensata per testimoniare questo aspetto. Infatti la conformazione assunta dai valori (retta diagonale perpendicolare alla bisettrice degli assi indica la presenza di una correlazione inversa: più occupati nel terziario suppongono un minor numero di occupati nell'industria. Più i valori si uniformano a quelli della retta più questa trasformazione è netta e, al contempo, si nota l'assenza di impiegati nel settore agricolo.

Nella rappresentazione finale valori dell'intera regione (punti grigio chiaro per il 1991 e grigio scuro per il 2001) mettono in luce una situazione estremamente eterogenea per cui i valori più vicini all'origine degli assi e paralleli all'asse orizzontale mostrano la presenza di un numero ancora consistente di municipi dove il settore agricolo è prevalente o, almeno, ancora molto importante. Si nota, con lo spostamento verso l'alto dei valori nel 2001, di una certa tendenza della popolazione a dedicarsi a professioni nel settore secondario e terziario, anche se non particolarmente marcata. Soprattutto, nel complesso della Castilla y León, si può escludere la tendenza alla terziarizzazione diffusa, cosa che, al contrario, era visibile nei valori della Regione Lombardia. Se si restringe il campo di indagine all'ambito del corridoio Valladolid-Palencia (punti rosa chiaro per il 1991 e fucsia per il 2001), la situazione sembra più chiara, ma non meno eterogenea. Ciò che balza all'occhio è l'abbandono delle professioni agricole, con il generalizzato spostamento verso l'altro dei valori, anche se permane un municipio la

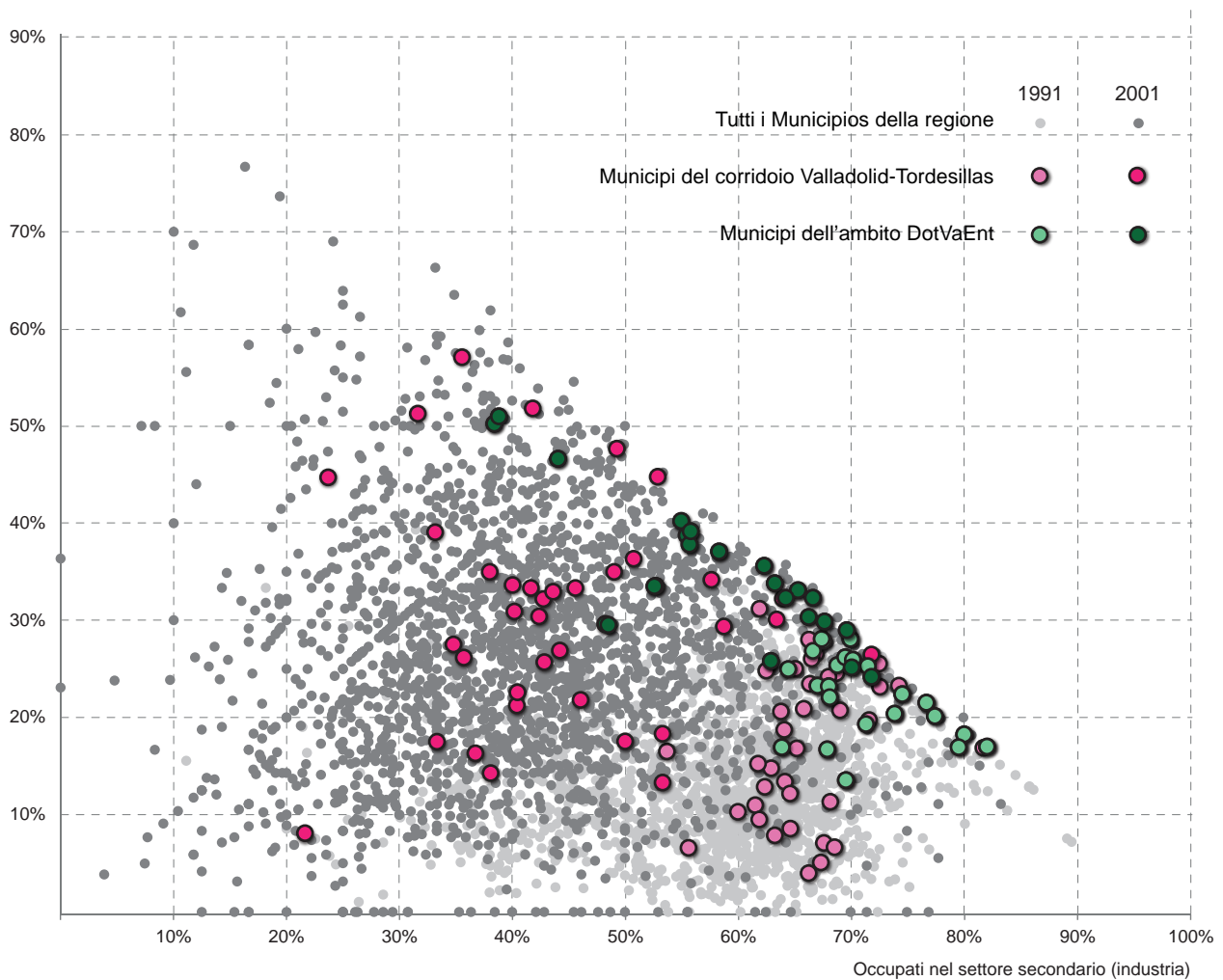
489 Questo studio, a differenza di quanto successo per il caso studio precedente, può contare solo su dati parziali poiché se per la Lombardia sono stati utilizzati i dati forniti dai Censimenti ufficiali 1971, 1991 e 2001, l'INE fornisce solo i dati municipali relativi agli anni 1991 e 2001 (non sono ancora disponibili quelli relativi al censimento 2011). Anche in questo caso nello studio si differenziano i dati in tre serie: quella riguardante tutti i 2.248 municipi della Comunidad Autonoma, i 59 municipios del corridoio e, infine, i 23 municipios che compongono l'area DotVaEnt.

cui popolazione rimane profondamente ancorata al settore primario (si tratta di San Martín de Valvení, provincia di Valladolid, 37 occupati nel 2001, di cui 26 agricoltori). L'ambito di cui si può parlare in termini di diffusa terziarizzazione è quello dell'area metropolitana in formazione di Valladolid (Area DotVaEnt). Si nota come già nel 1991 si trattasse di uno spazio particolarmente votato all'industria e ai servizi (schiacciamento dei valori verso quelli della retta) e dove nel breve volgere di soli 10 anni si nota un'ulteriore compressione dell'intervallo tra di essi, come a significare una terziarizzazione diffusa.

Fig. 5.54:

Una terziarizzazione delle periferie, una industrializzazione del corridoio

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



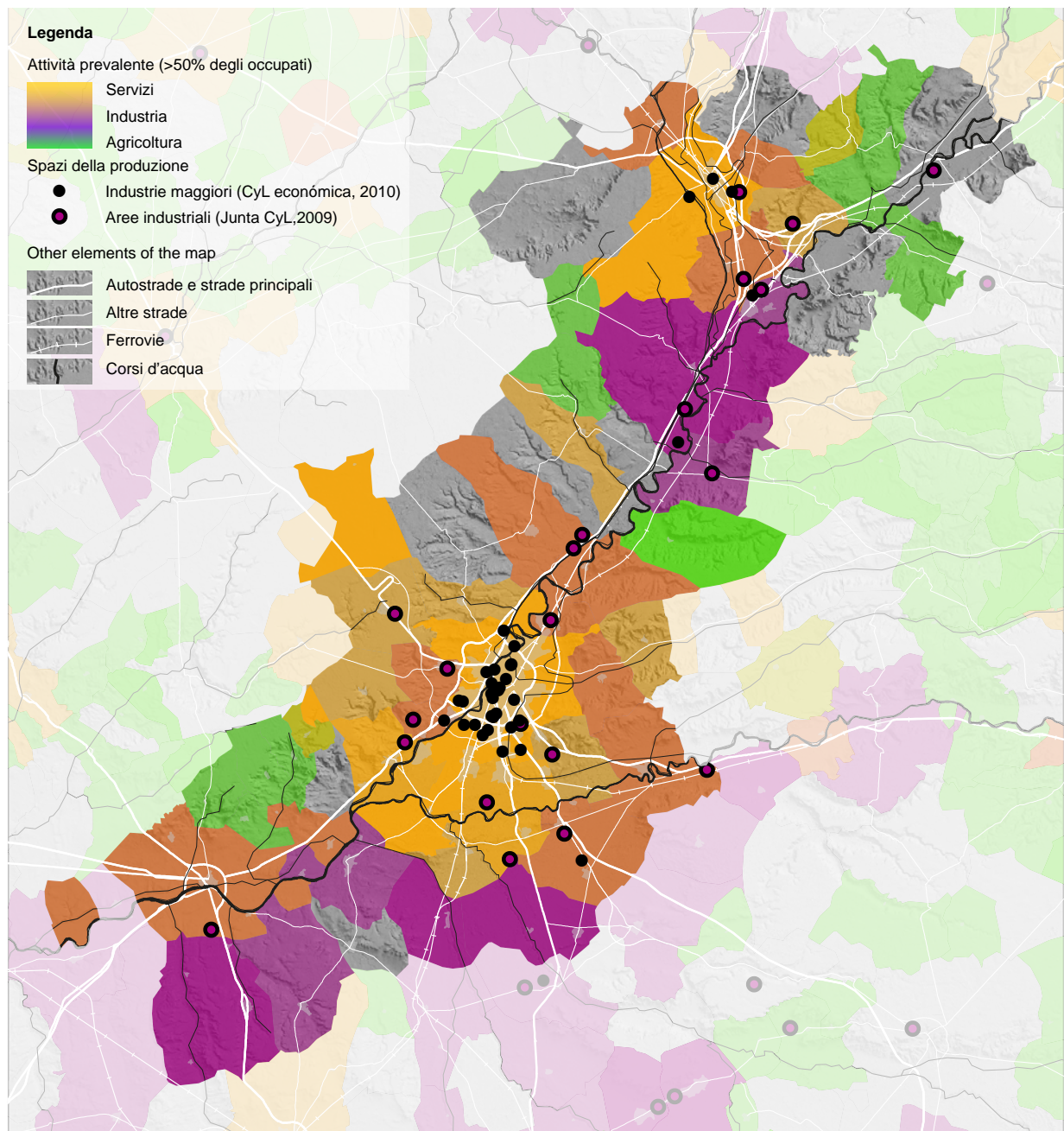
Se si rappresentano i valori su di una mappa, la trasformazione è ancor più evidente. La città di Valladolid —e quella di Palencia— si mostrano come importanti centri di servizi, per cui più del 50% della popolazione appare occupata stabilmente nel settore terziario. Il dato più evidente, insieme a questo, è la progressiva trasformazione dei municipi localizzati nella sua periferia, che passano da un carattere spiccatamente industriale (o in qualche caso addirittura agricolo) ad un profilo dedicato ai servizi. Questa è la conseguenza di un doppio fattore: da un lato il movimento in questi municipi di numerose famiglie, lavoratori appartenenti ad una classe media che si recano per lavoro

quotidianamente nel centro di Valladolid o nei grandi poligoni industriali dove sono insediate anche attività terziarie e direzionali. Dall'altro il trasferimento nel territorio intermedio dell'area urbana in formazione di alcune funzioni specializzate che ha cambiato i valori in gioco e dato ai comuni di destinazione un nuovo profilo (ad esempio il Parque Tecnológico-Industrial de Boecillo). Allontanandosi dalla capitale vallisoletana -nei due sensi del corridoio- si nota come torni a prevalere la funzione industriale, così come succede nell'area sud di Palencia. Lo spazio interno del corridoio, quello che coincide con l'area meno densamente popolata, mantiene un profilo essenzialmente agricolo (così come i suoi bordi, soprattutto al nord).

Fig. 5.55:

Terziarizzazione del corridoio Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati INE



Valladolid è quindi uno spazio in cui la maggioranza della popolazione si dedica a lavori inerenti al settore terziario. Va chiarito che, anche se può sembrare contraddittorio, la città e ancor di più la sua area urbana, non hanno perso il loro profilo produttivo. Si cercherà di chiarire meglio questo aspetto. Il corridoio Valladolid-Palencia è il principale spazio produttivo della regione. Ad esso appartengono 66 (il 33% del totale) delle 200 principali industrie della Comunidad Autónoma⁴⁹⁰. Questo dimostra che si tratta di uno spazio industriale solido, strutturato attorno all'asse e rafforzato agli estremi dai due poli urbani principali. In questo senso la relazione fra funzioni produttive, sistemi insediativi e geografia dell'accessibilità è esemplare (De las Rivas & al. 2013).

Ciò che si sta cercando di dimostrare in questa fase è la ricchezza di uno spazio complesso che, grazie alla presenza di una importante infrastruttura multimodale, non si è trasformata in una semplice suburbia ma ha dato luogo ad una periferia articolata e diversa, frammentata, ma dinamica e aperta alla trasformazione. Per questo oltre alla terziarizzazione diffusa e alla presenza di importanti spazi industriali il corridoio ha contribuito alla attivazione di funzioni logistiche. Due piattaforme di distribuzione (Mercaolid e Mercapalencia) si sono recentemente rilocalizzate nei pressi degli accessi principali alla E-80,

490 Si tratta di una mappa realizzata georeferenziando i dati provenienti dal dossier "Las 5.000 mayores empresas de Castilla y León" del 2012 (anche se i dati risalgono al 2008/2010, curato dalla redazione della rivista Castilla y León Económica ed edito dall'editoriale La Meseta S.L.



Fig. 5.56:

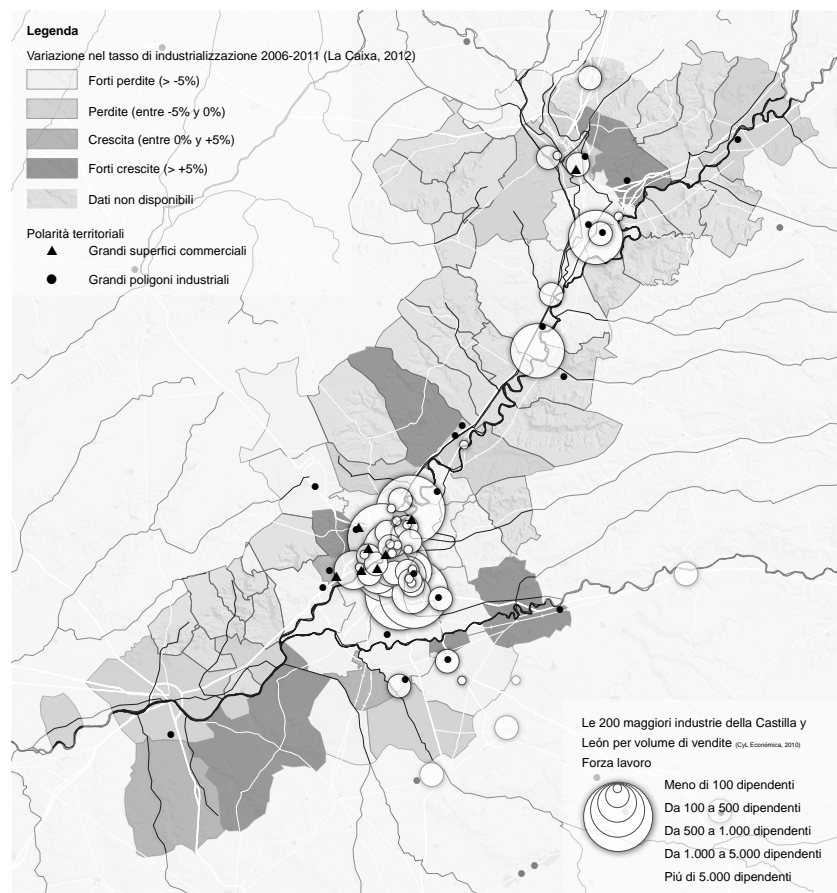
Industria nella Comunidad Autónoma

La dimensione del punto rappresentato dipende dal numero di addetti di ogni impresa. Nell'area metropolitana in formazione della capitale vallisoletana si localizzano 55 delle maggiori industrie della regione ed 11 nei pressi di Palencia. 57 su 66 (86,3% di quelle localizzate nell'ambito di studio) si relazionano direttamente con il corridoio.

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Castilla económica (2010)

Fig. 5.57:
Industria nel corridoio Valladolid-Palencia

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Castilla económica (2010) e La Caixa (2012)



così come il centro logistico della capitale Vallisoletana. Il comune di Valladolid ha mostrato l'intenzione recente di realizzare un "Porto secco" ed uno spazio logistico agro-alimentare all'incrocio del nuovo by-pass ferroviario per le merci e il corridoio, nel nord del territorio comunale. Allo stesso tempo il programma CYLog, finanziato dalla Junta Regional prevede un polo logistico nel triangolo sud di Palencia (nel punto in cui confina con Venta de Baños e Villamuriel de Cerrato) di quasi 1.000 acri. Inoltre ADE Parques Tecnológicos y Empresariales de Castilla y León, altra società finanziata dalla Junta, sta costruendo l'area industriale "Canal de Castilla" in un'area prossima al corridoio nel nord della capitale. Questo mostra la realtà di un'area che, pur terziarizzandosi, non dimentica la sua realtà produttiva, logistica ed industriale.

5.C.3. Struttura della centralità nel corridoio Valladolid-Palencia

Una volta approfondito il tema delle trasformazioni territoriali nell'ambito di studio si è passati alla fase successiva dell'approfondimento, focalizzandosi sul tema della centralità in questo territorio. Anche in

questo caso si è scelto di mappare una serie di funzioni-campione⁴⁹¹ che dovrebbero servire a dar conto della realtà del centro in quest'area e, al contempo, permettere di verificare se si può parlare di quest'area come di un ambito policentrico. Si tratta di applicare anche in questo caso la metodologia già illustrata nel caso di studio precedente, dove la distribuzione spaziale delle funzioni centrali viene messa in relazione con le figure studiate da N. Portas & al. (2011).

GEOGRAFIA DELLA CENTRALITÀ NEL CORRIDOIO

Il risultato di questa mappatura mostra una notevole coerenza con quanto affermato finora:

- La geografia della centralità sottolinea ancor di più l'esistenza di una realtà polarizzata all'interno del corridoio, per cui sono le città di Palencia e Valladolid, nel senso allargato della sua area metropolitana in formazione, ad accogliere quasi tutte funzioni centrali nell'ambito. Alcuni contenitori, soprattutto legati al settore della cultura come teatri, centri multifunzionali e spazi espositivi, sono stati insediati nei municipi più popolosi del corridoio, anche in funzione di una politica pubblica di investimenti in questo senso. Si tratta di spazi e funzioni di piccole dimensioni e tendenzialmente orientate ad un pubblico locale, ma che assumono un certo peso grazie al ruolo della Junta di Castilla y León o delle due Diputaciones, che si adoperano per mettere in rete questo tipo di realtà. Cionondimeno si tratta di funzioni e spazi che difficilmente possono attrarre flussi di scala sovralocale e, per questa ragione, possono in questa sede essere considerate come entità minori, soprattutto in considerazione della ricca offerta presente nella città di Palencia e nell'area di Valladolid.
- In questa situazione emerge con forza ancora maggiore la realtà del corridoio come spazio di flussi e di relazioni ma non come realtà capace di creare urbanità. Si è già riflettuto sul potenziale dell'asse combinato per quanto riguarda il servizio alle funzioni produttive e logistiche. Nelle riflessioni sulla realtà insediativa si è sottolineato come questo spazio non sia una conurbazione continua ma una realtà di transito dove gli insediamenti umani

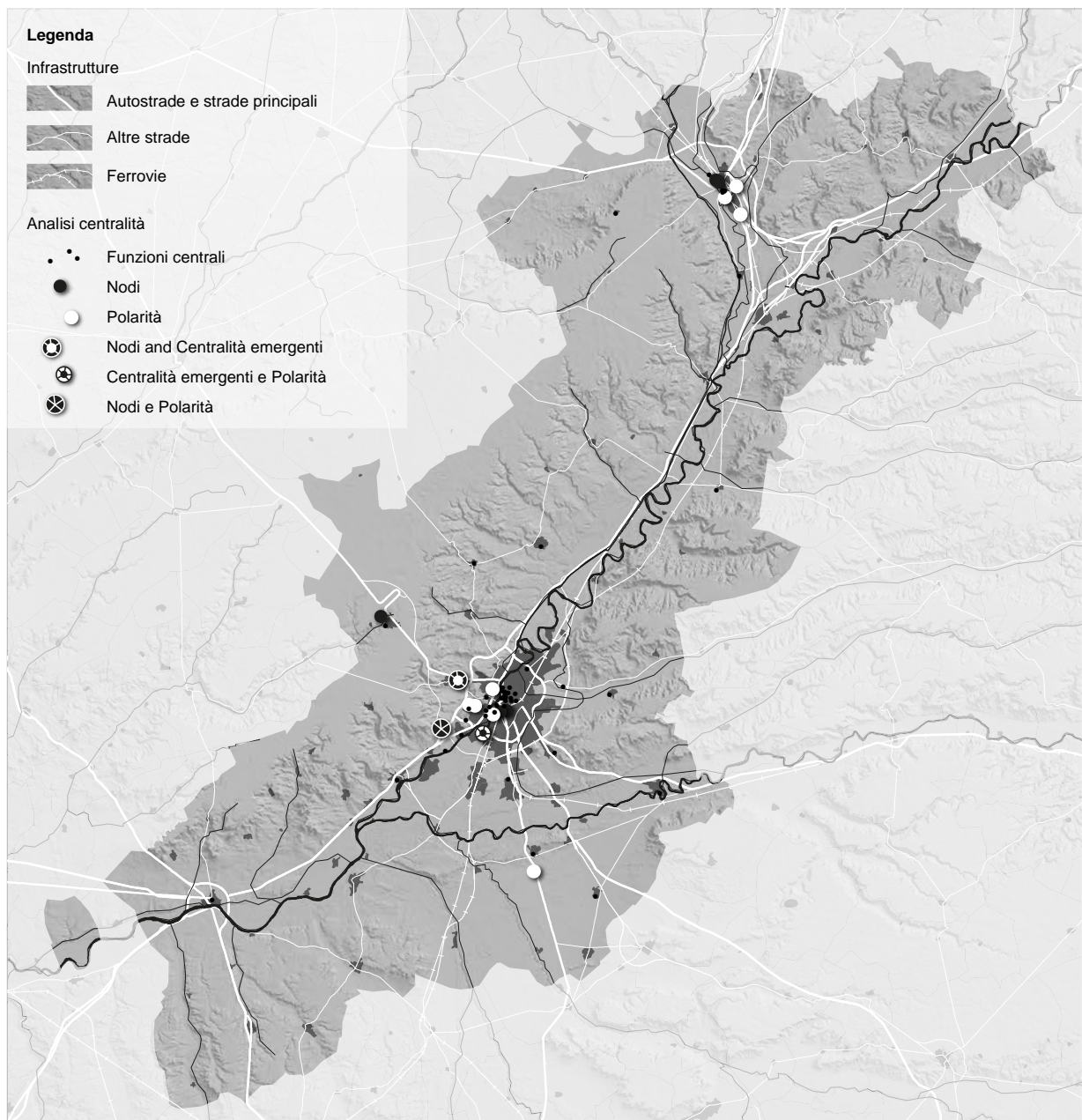
491 Come nel caso della Lombardia, le funzioni centrali mappate sono legate a tre distinti campi di interesse (fra parentesi la fonte dei dati). Per il commercio: Centri commerciali con una GLA di 10.000 mq (Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (2013) Directorio de Centros y Parques Comerciales 2012. Madrid, Mimeo), Parchi commerciali con una GLA > di 15.000 mq (Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (2013) Directorio de Centros y Parques Comerciales 2012. Madrid, Mimeo), Grandi Strutture di Vendita con una SdV di almeno 5.000 mq (fonte dei dati: Sistema informativo territoriale della Junta de Castilla y León, disponibile al sito www.sitcyl.com). Per la cultura: Poli culturali (Teatri, Archivi, Biblioteche) riconosciuti a livello regionale (Junta de Castilla y León, Diputación de Valladolid e Diputación de Palencia, servicios de cultura); Fiere (Ayuntamiento de Valladolid). Per l'intrattenimento: Impianti sportivi con più di 4.000 posti (Fonte dei dati: SIT Junta de Castilla y León), Multiplex cinematografici (Infocommercio.it, 2012), Parchi tematici (fonte: Diputación de Valladolid, area turismo, disponibile al sito www.provinciadevalladolid.com). A differenza del caso di studio precedente, questo lavoro di mappatura non è stato ancora pubblicato e può considerarsi a tutti gli effetti uno degli apporti originali di questa tesi.

sono legati alla presenza delle due città e di alcuni nuclei storici presenti sull'asse, ma che il ruolo di quest'ultimo non è quello di creare un tessuto urbano continuo. Allo stesso modo la capacità di queste infrastrutture di permettere un transito non ha favorito la nascita lungo il loro tracciato di un sistema di centralità alternative, così che tra i due poli urbani agli estremi dell'asse non esiste nessun tipo di spazio di centralità paragonabile a quelli tradizionali. Quindi, fatta eccezione per la presenza delle due città, si può escludere che l'ambito di studio sia una realtà policentrica tout court. Ciò detto non si può escludere la presenza di alcuni fenomeni dinamici, soprattutto nell'area della capitale regionale.

Fig. 5.58:

Analisi della centralità nel corridoio Valladolid-Palencia

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



Come ha affermato J.L. de las Rivas & al. (2013) tradizionalmente la città di Valladolid ha avuto una struttura monocentrica ed ha concentrato nel suo nucleo consolidato tutte le funzioni ed i fattori legati alla centralità (sia reale che potenziale). Si tratta di elementi quali l'università, la sede della Fiera, lo stadio J. Zorrilla, l'auditorium M. Delibes, ma anche gli spazi direzionali e le sedi istituzionali pubbliche (ad eccezione di un unico contenitore insediatosi recentemente nel municipio di Arroyo de la Encomienda). Questa dinamica non è stata contrastata dalla pianificazione urbanistica e territoriale, che non ha previsto strumenti per la diffusione di questi elementi nel territorio e governare così la creazione di un sistema policentrico, più aderente e coeso alla realtà insediativa venutasi a creare nel tempo. Questo non significa che nell'area metropolitana in formazione di Valladolid non vi siano alcuni episodi riconducibili ad un processo di decentramento di alcune funzioni centrali che nel lungo periodo potrebbero dare vita ad una struttura diversa della centralità. Come hanno riconosciuto sia F. Indovina (2007) che A. Font (2007) si tratta di situazioni abbastanza ricorrenti nella metropolizzazione di un territorio. Si tratta in particolare del movimento, documentato nel paragrafo precedente, dei contenitori del commercio e all'intrattenimento in alcuni ambiti della periferia sud ovest della città, maggiormente accessibili e relazionati con il corridoio stesso. Questo processo ha arricchito il paesaggio metropolitano emergente di nuove placche che però (polarità, nodi) non configurano ancora vere e proprie centralità emergenti ma si integrano con il sistema triangolare dei nuclei storici dell'area. Si tratta di un insieme eterogeneo che comprende polarità di vario tipo: in primo luogo produttive (anche se non sono state considerate nello schema precedente, a parte il Parque tecnologico empresarial de Boecillo per la sua natura di agglomerato di spazio di produzione e ricerca), commerciali e, recentemente, legate allo spostamento fuori dal centro della città di alcune funzioni amministrative pubbliche.

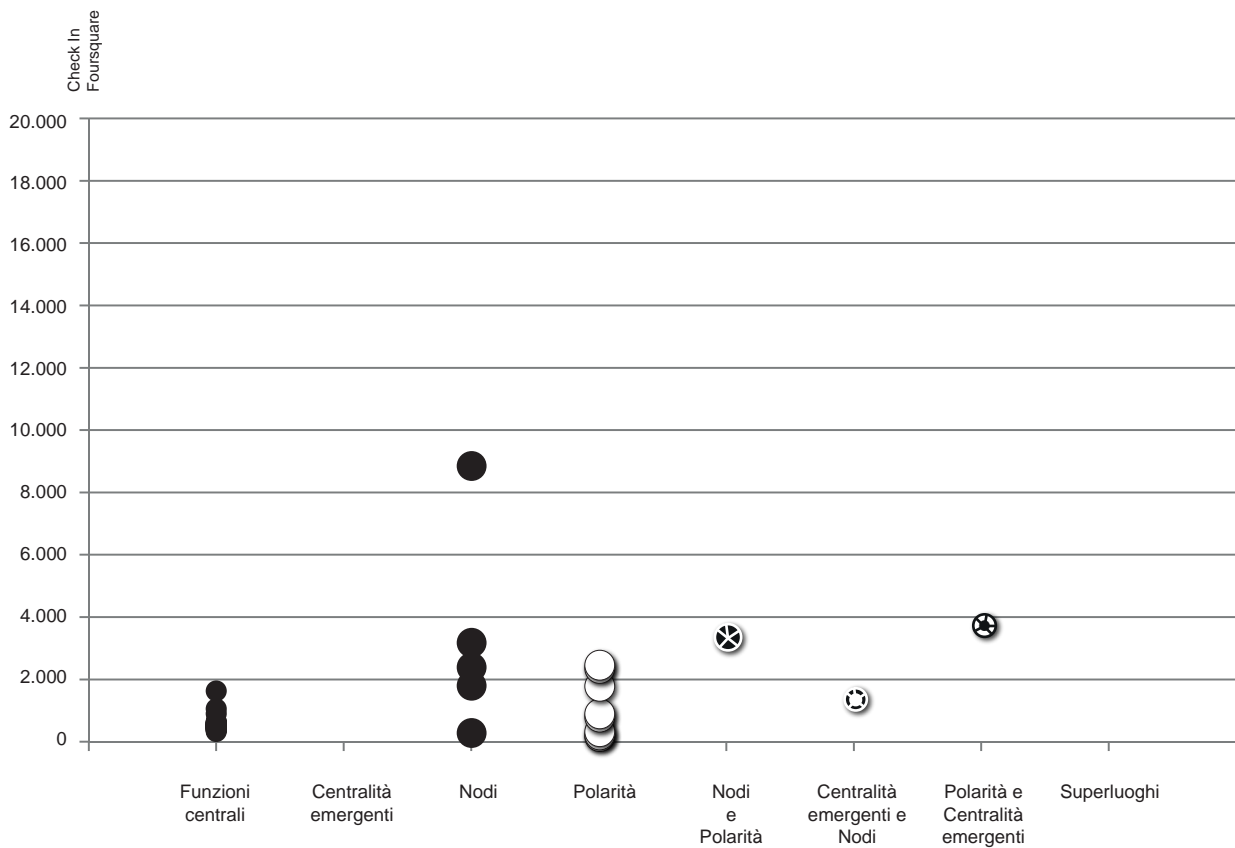
Insieme a queste si nota l'apparizione di una serie di realtà ibride che non mostrano ancora la capacità di creare una reale urbanità ma paiono essere qualcosa di diverso dalle semplici polarità prima elencate. Si tratta, per esempio, del già descritto centro commerciale Vallsur, grande contenitore nel quale trovano spazio un centro commerciale ed un cinema multisala, che attrae un numero considerevole di acquirenti/visitatori, anche in funzione della sua localizzazione urbana. Un altro caso interessante è quello del parco commerciale "Equinoccio Park" di Zaratán, che può essere considerato un agglomerato di funzioni centrali (commercio, svago e sport) che ha perso il suo ruolo di polarità insieme a parte degli affittuari dei suoi spazi commerciali, localizzato all'incrocio della E-80 con l'asse in uscita dalla città verso León e parallelo alla A-6. In realtà una volta entrato in competizione con il più recente Rio Shopping questo agglomerato di funzioni commerciali ha manifestato una certa sofferenza per cui molte delle attività

commerciali presenti hanno optato per la chiusura. Nonostante ciò ad oggi é un contenitore disponibile localizzato in un'area estremamente accessibile. Alcuni progetti realizzati (insediamento della pista di kart coperta piú grande d'Europa nel 2013) ed altri in fase di elaborazione (riconversione di parte della galleria commerciale in spazio dedicato esclusivamente all'entertainment, ecc.) mostrano l'interesse di alcuni operatori per questo luogo. Il terzo ibrido presente è quello del già citato parco commerciale Rio Shopping dove la presenza di un grande centro commerciale, di un punto vendita IKEA e del piú grande multisala della regione rendono questo spazio la piú grande polarità commerciale dell'intera regione. Questa portata è favorita anche dalla localizzazione nel tratto piú trafficato dell'intero corridoio, proprio nel punto in cui l'asse si sdoppia e una parte del traffico prosegue lungo l'autostrada, mentre l'altra si immette nella città di Valladolid, attraverso il tracciato della Avenida de Salamanca, che si riconnette piú a nord con l'autostrada stessa. Allo stesso tempo si innesta in questo tratto anche la variante sud della tangenziale interna della città, per cui si tratta del nodo del traffico piú importante della città. Si tratta comunque di una polarità isolata e specializzata, che non presenta nessun tipo di relazione con il contesto nel quale è inserita. L'immagine finale è quella di un ambito che appartiene allo spazio dei flussi che transitano lungo il corridoio, e poco ha a che vedere con il sistema dei luoghi che si sviluppano nell'area metropolitana della città: non si tratta di una centralità emergente perchè in questo spazio non si crea nessun tipo di urbanità, come invece succede in altri luoghi del commercio e dell'intrattenimento.

DISPARITÀ NELL'INTEGRAZIONE DELLO SPAZIO DEI FLUSSI E QUELLO DEI LUOGHI

La conclusione dell'analisi sul corridoio Valladolid-Palencia obbliga a una riflessione: si è detto che alcuni elementi del sistema stanno attraversando un periodo di trasformazione, soprattutto le grandi infrastrutture e le aree periferiche dei grandi nuclei, mentre altri ambiti mantengono una certa resistenza alla trasformazione. Ciò che si vuole mettere in chiaro maggiormente sono le differenze che coinvolgono le diverse parti di un territorio in cui il corridoio riunisce una frammentaria diversità. Valladolid e Palencia hanno due aree periferiche molto diverse fra loro. La forza identitaria, del nucleo della capitale consente uno sviluppo urbano che va oltre la presenza delle infrastrutture, che condizionano solo una parte delle trasformazioni: se è vero che alcune polarità commerciali e dell'intrattenimento si sono localizzate in presenza dell'asse autostradale, altre funzioni hanno subito un processo di insediamento diverso (i talleres di RENFE, il corridoio del Plan Rogers, ecc.). Ciò significa che l'area urbana mantiene una certa dinamicità, fondata sul ruolo economico e produttivo della città "in sé", che oltretutto le dá una possibile proiezione al futuro. Al

contrario nel caso di Palencia, le infrastrutture si comportano come asse di attrazione o retta di recessione, che ha attratto lo sviluppo urbano, tanto che il commercio e l'industria si sono progressivamente avvicinati al corridoio, abbandonando il nucleo consolidato. Tutto ciò dipende dalla limitata resistenza –qualcuno potrebbe usare il termine resilienza- del centro di Palencia rispetto allo spazio dei flussi offerto dal corridoio e, in ultima analisi, dall'effetto polarizzatore di quest'ultimo e della città di Valladolid. Se si applica anche in questo caso il sistema di lettura del territorio attraverso i dati dell'applicazione "Foursquare" si può dimostrare con ancor maggior chiarezza la situazione.



Non sono stati individuati in quest'ambito esempi di superluoghi in grado di competere con il centro consolidato nell'ambito dell'area metropolitana in formazione di Valladolid, né tantomeno nel corridoio o a Palencia. La varietà del sistema delle funzioni centrali mostra, anche in questo caso, una casistica molto ampia per cui non è possibile proporre una riflessione univoca su questo gruppo di elementi. Nel territorio analizzato non è stato riscontrato nessun tipo di centralità emergente (agglomerato di più funzioni centrali) e questa ragione è legata alla robusta vitalità di cui godono ancora i nuclei consolidati delle due città principali del corridoio. Anche le grandi polarità capaci di attrarre flussi importanti di utenti/consumatori sono ancora localizzate nel territorio di Valladolid: si tratta dello stadio, della fiera, della sede del Corte Inglés

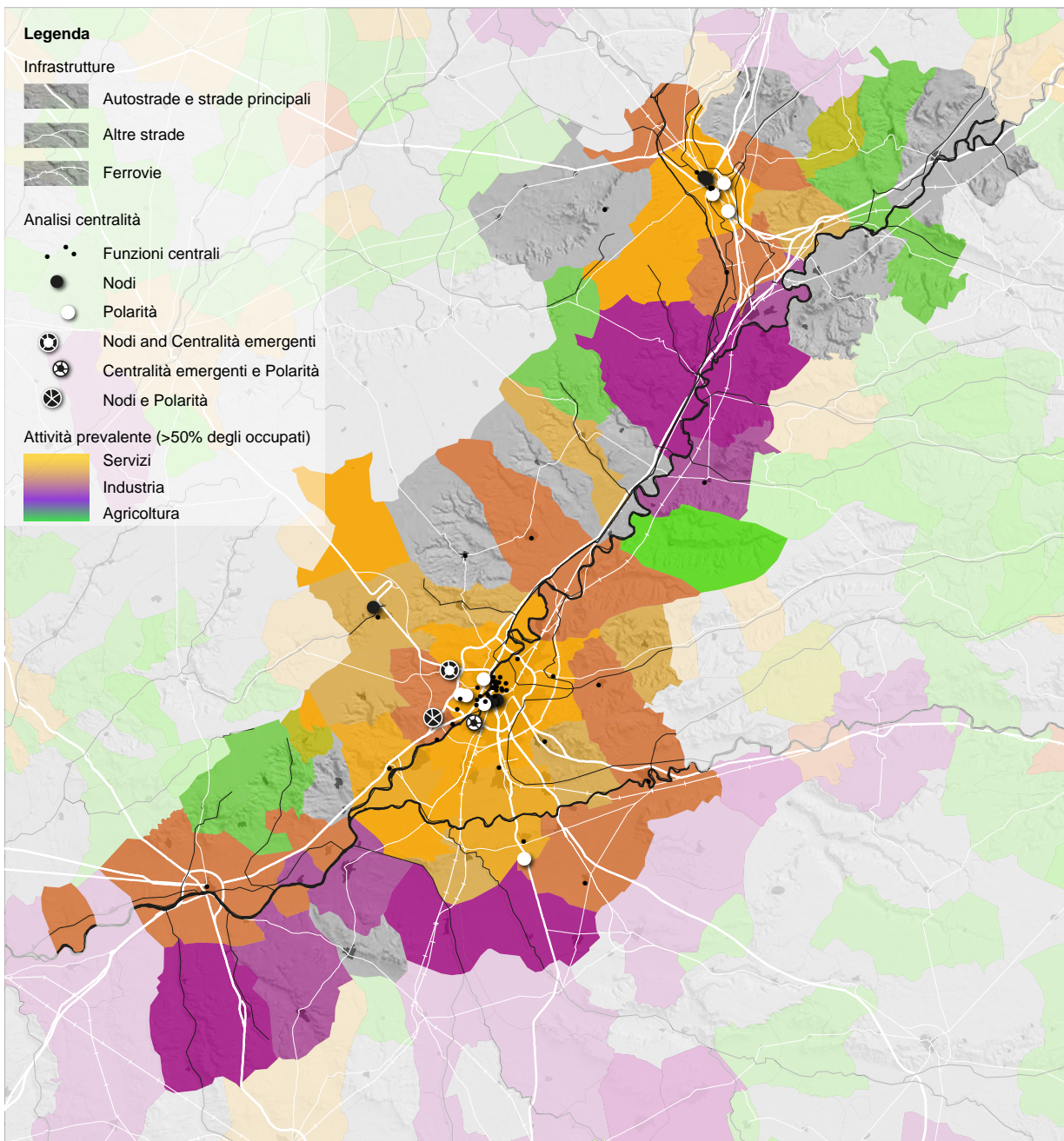
Fig. 5.59:
Check-in degli utenti delle funzioni centrali nel corridoio Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013) su dati Foursquare.com

e dell'auditorium M. Delibes. Nel caso di Palencia si tratta di alcune installazioni commerciali poste nell'area sud della città. Altri spazi che mostrano una certa capacità attrattiva sono i due parchi commerciali (Rio Shopping e Equinoccio Park) ed il centro commerciale Vallsur. Ma si è detto che l'ambito preso in esame è allo stesso tempo un territorio di luoghi ed uno spazio di flussi, così che luoghi molto frequentati sono anche i nodi del trasporto: le stazioni dei treni degli autobus di Palencia, così come quella di Valladolid, mostrano valori uguali o superiori a quelli delle polarità più consolidate, fino ad arrivare alla stazione AVE della capitale Vallisoletana, che mostra il risultato di gran lunga superiore nell'intero campione analizzato. Uno dei valori più bassi, soprattutto in considerazione di questo fatto, è quello raggiunto dall'aeroporto di Valladolid, che mostra la miopia della politica regionale in questo senso, e probabilmente paga anche la sua localizzazione distante dall'asse del corridoio. Manca ancora a queste realtà la forza di creare urbanità, ed imporsi come vero spazio alternativo al centro. Questo risultato, si è detto si ottiene quando gli utenti/fruitori/consumatori di queste placche hanno la possibilità di appropriarsi dei luoghi attraverso pratiche diverse da quelle progettate. Una situazione che ancora non si è realizzata in nessuno dei luoghi presi in esame.

Dal punto di vista territoriale, se si ripete il tentativo di sovrapporre la geografia delle figure della centralità con quelle delle vocazioni economiche, il risultato è ancora più chiaro: il ruolo del corridoio è quello di attrarre le funzioni produttive e logistiche, favorendo in parte anche l'uscita di queste ultime dalle città e dalle loro aree periferiche. Quei municipi che si sono adeguati a questo processo (primo fra tutti quello di Zaratán) hanno dato un forte impulso alla funzione residenziale (da qui l'aumento demografico registrato) e la tendenza alla terziarizzazione. Nel resto del corridoio si mantiene la vocazione agricolo-produttiva che la costruzione del Canal de Castilla aveva promosso. Nel sud di Palencia, altra città di servizi, si mantiene un solido tessuto industriale, avvantaggiato, anche in questo caso, dalla presenza di un'ottima dotazione di infrastrutture.

Anche in questo caso, pur non avendo registrato la presenza di nessun superluogo, la localizzazione lungo l'asse e le sue diramazioni principali di alcuni spazi di centralità hanno favorito la comprensione delle trasformazioni territoriali in corso. La vocazione produttiva di molti municipi dell'area metropolitana di Valladolid sta lentamente virando verso una più articolata e complessa serie di attività dove la piccola e media impresa, i centri di ricerca e sviluppo, la presenza di spazi dello scambio (non solo commerciale) può trasformare il tessuto costruito ed il territorio e non solo la realtà economica.



OPPORTUNITÀ DI TRASFORMARE L'AREA METROPOLITANA DI VALLADOLID IN UNO SPAZIO POLICENTRICO

Non è possibile concludere lo studio di questo caso con la descrizione di un superlogo appartenente all'ambito, così come è difficile ipotizzare uno scenario futuro, data anche la attuale situazione di crisi economica, in cui la situazione sarà radicalmente mutata. La polarizzazione del corridoio continuerà ad influenzarne la realtà materiale ed urbana, senza permettere la costruzione di una conurbazione continua. Per rispondere all'incipit di questo capitolo, evidentemente la tensione fra l'asse e i due poli è il *genius loci* di questo ambito e le uniche politiche

Fig. 5.60:
Centralità e territorialità nel corridoio Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

che si stanno dimostrando efficaci a livello territoriale sono quelle che lo assecondano (CyLog, ecc.). Le uniche ipotesi che sembra opportuno avanzare sono quelle riguardanti l'area metropolitana di Valladolid e la sua struttura monocentrica, che presenta alcuni segni di trasformazione. Si tratta in realtà di prendere in esame due situazioni, all'interno del tessuto urbano, diverse sia per la situazione di partenza, per stato di avanzamento e per il tipo di operazione in corso: la trasformazione "silenziosa" dell'Avenida Salamanca e l'operazione di sotterramento del tracciato ferroviario interno alla città legata a quello che è stato chiamato "Plan Rogers".

Nel primo caso si tratta della trasformazione di un'area della città localizzata oltre il fiume Pisuerga, dall'altro lato rispetto al centro storico della città, in corrispondenza del quartiere di ispirazione funzionalista di Huerta del Rey, primo esempio di urbanizzazione legato alla crescita della città nel lato opposto del fiume rispetto al centro storico. Il disegno degli spazi è legato alla presenza di un asse viario particolarmente importante. Si tratta dell'Avenida de Salamanca, che può essere considerata la parte urbana del corridoio della E-80 (integrato dalla presenza di una variante esterna alla città). Lungo il tracciato in questione sono state localizzate nel corso degli ultimi venti anni una serie di funzioni pubbliche e private, che si integrano con gli sviluppi residenziali presenti nell'area. Si tratta di grandi contenitori istituzionali (sede del parlamento regionale, diversi edifici amministrativi, ecc.) culturali (il museo della scienza, la sede dell'archivio regionale, due edifici dell'Università, numerosi spazi per l'educazione secondaria sia pubblica che privata e poco più distante la nuova "*cupula del milenio*"), sportivi (Polideportivo Pisuerga), la sede della Feria de Valladolid. Se si considera anche l'asse perpendicolare di Avenida del Monasterio de Nuestra Señora del Prado (che dall'Avenida Salamanca sale verso il quartiere di Parquesol) si trovano sul tracciato anche il nuovo quartiere di Villa del prado, lo stadio J. Zorrilla e l'auditorium M. Delibes.

Si tratta di uno spazio densamente abitato dove funzioni pubbliche e private si trovano a stretto contatto e costruiscono insieme un tessuto completamente originale ed unico per la città di Valladolid e dentro tutta quella che è la sua area metropolitana. Questo spazio non è ancora una centralità poiché manca intensità allo spazio che unisce i vari elementi del sistema e che risulta ancora troppo "vuoto". Va riconosciuto che comunque le potenzialità presenti possono svilupparsi e rendere questo spazio il secondo centro della città e dell'area metropolitana, in funzione della presenza di un mix funzionale molto vario ed articolato, una buona-ottima accessibilità, una discreta vicinanza ed un buon collegamento al centro storico e la presenza di una buona dotazione di spazio pubblico. Inoltre si tratta di un'area dove si conserva un numero cospicuo di abitanti, non ancora sostituito dalle funzioni terziarie (come successo ad una parte del centro consolidato). Questa realtà non è frutto di un progetto unitario ma il risultato di una lunga serie di

operazioni portate avanti da diversi soggetti (sia pubblici che privati) che insieme configurano un nuovo spazio di opportunità, sia per la città che per l'area metropolitana. Non si tratta di una imposizione artificiale, ma di un tessuto costruito nel tempo che mostra una discreta solidità e capacità di assorbire i cambiamenti e le trasformazioni che stanno gli avvenendo intorno. Allo stesso tempo si tratta di uno spazio integrato con il vicino centro storico e non in competizione. Le funzioni localizzate in uno non potrebbero avere luogo nell'altro e questo rende la relazione fra i due elementi sinergica e non di contrasto.



Fig. 5.61:

La Avenida Salamanca come spazio di accumulo di funzioni centrali

Fonte: Archivio "El día de Valladolid" (2012)

Il secondo caso è quello legato all'operazione di sotterramento del tracciato ferroviario interno alla città di Valladolid e alla successiva riqualificazione urbanistica del suolo liberato attraverso un masterplan firmato dall'architetto R. Rogers. Si tratta di un'operazione ispirata ad altre azioni simili condotte in Spagna (Salamanca, Burgos, Madrid, solo per citare alcuni casi), promossa dalla società pubblica "Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A." alla quale partecipa, oltre all'Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, ed altre società a partecipazione mista, Adif, la società a partecipazione pubblica proprietaria delle infrastrutture ferroviarie nazionali. Si tratta quindi di un progetto unitario attraverso cui generare utili, necessari al pagamento delle spese di costruzione di un nuovo spazio operativo ed industriale ferroviario fuori dal tessuto compatto della città e della riqualificazione del suolo così ottenuto.



Fig. 5.62:
Schizzo progettuale della proposta

Fonte: Studio Rogers, Stirk Harbour + Partners (2007)

Come nel caso precedente è impossibile entrare nel merito di tutta la vicenda e sulla sua opportunità, ma può essere utile una riflessione legata al tema della centralità in questo spazio. Già nella relazione tecnica della "*Modificación Puntual del Plan General para la reordenación de la red ferroviaria central de Valladolid*", approvata dal Comune di Valladolid nel 2008, si afferma che la proposta contenuta nel Plan Rogers ha l'obiettivo di creare una nuova struttura urbana per la città, e dotarla di un nuovo sistema di spazi aperti, dotazioni pubbliche, spazi di relazione che ridefiniscano la struttura del centro della città.

L'idea è quella di sotterrare il tracciato e la stazione ferroviaria, alla quale aggiungere quella degli autobus e creare un unico grande nodo di interscambio; di riconvertire gli spazi degli antichi talleres (spazi industriali nei quali si assemblano e riparano vagoni e locomotive) a spazi residenziali e terziari, espellendo le funzioni industriali e produttive dal centro, e insediandole in un'area esterna alla città (oggi già edificata e quasi pronta ad accogliere il trasferimento) lungo il tracciato del bypass ferroviario che dovrebbe evitare il passaggio dentro alla città per le merci e un numero importante di convogli sulla linea AV/AC. Le perplessità su quest'idea sono state numerose ed il dibattito persiste anche in seno agli ambiti amministrativi ed accademici della città. Il progetto, di per sé controverso, mostra un limite importante dal punto di vista del centro e della struttura urbana e metropolitana. Si tratta di un progetto di trasformazione della realtà esistente teso alla creazione di uno spazio di centralità alternativa, completamente artificiale, ed imposto "dall'alto". In esso non si mostra la dovuta attenzione, a parere di chi scrive, rispetto alle dinamiche urbane in atto nella città e nella sua area metropolitana, per cui un numero importante di operatori (anche pubblici) che poteva mostrare interesse ad insediarsi nei contenitori previsti dal progetto ha spostato la sua attenzione ad altri spazi (spesso proprio in funzione dell'attrattiva esercitata dal corridoio). Il rischio è quello di creare una struttura tanto estesa quanto priva di intensità e varietà d'uso, con il chiaro pericolo di un insuccesso dal punto di vista immobiliare e, soprattutto, urbanistico. L'effetto di centralità contenuto nella proposta, se non ottenuto attraverso la localizzazione di un grande numero di funzioni e operatori oggi non presenti sulla scena può risultare nullo. Oltre a ciò si corre il rischio di creare un clima di competizione —e non di integrazione— fra il nucleo centrale consolidato e quello previsto, col conseguente effetto di indebolire il primo e non riuscire a promuovere il ruolo di opportunità del secondo.

La conclusione che deriva dall'osservazione di questi due casi è che il tema della centralità in un'area metropolitana in formazione non è risolvibile attraverso un semplicistico progetto imposto dall'alto (come nel caso del Plan Rogers) né lasciando all'esclusiva iniziativa privata il ruolo di decidere e gestire le trasformazioni (placche nella periferia metropolitana che non creano luoghi né urbanità). Il lavoro degli attori pubblici può essere quindi quello di creare situazioni di relativa stabilità

(economica, politica e urbanistica) entro cui i diversi attori possano portare avanti i loro rispettivi ruoli operando in un contesto di regole chiare ed opportunità aperte a tutti.

Per concludere, il corridoio Valladolid-Palencia ha l'effetto, a scala territoriale, di rafforzare il ruolo di centralità regionale della città di Valladolid e rendere più stretta la relazione fra questa e la città di Palencia. Ad una scala più minuta si nota come la monodirezionalità imposta da quest'asse modifichi la natura triangolare e polinucleare del sistema insediativo tradizionale. Secondo J.L. de las Rivas & al. (2013) si nota inoltre un aumento del peso della centralità, questa volta a livello locale, agli estremi del corridoio, in corrispondenza degli accessi principali e dei nodi di interscambio modale. Questo cambia ulteriormente la natura di questo spazio che risulta la combinazione di tre realtà differenti: uno spazio metropolitano in formazione (Valladolid e la sua area metropolitana), una città media ed uno spazio industriale ad essa associato (Palencia e l'area sud dei municipi direttamente legati al corridoio), uno spazio agro-industriale intermedio. Il tutto è collegato e "messo a sistema" dalla presenza delle infrastrutture che fungono da legame fra le realtà, ma da interfaccia fra l'ambito nella sua interezza e i sistemi di città statali e continentali (corridoio 5). Nell'introduzione di questo capitolo ci si è chiesti se si potesse parlare di quest'ambito come di uno spazio policentrico e la risposta è stata negativa. La ragione principale è che in questo spazio non si è ancora verificata la sostituzione del centro consolidato da parte di spazi alternativi, frutto della doppia influenza della tendenza all'omologazione complessiva dell'urbano e dall'iperstimolazione a mosaico territoriale. Al contrario il centro tradizionale in quest'area rappresenta una risorsa con la quale le diverse figure che si stanno formando nel tessuto metropolitano cercano un confronto o, almeno, un rapporto parassitario.



Considerazioni conclusive

La tesi che si è scelto di dimostrare in questo lavoro è che l'urbanistica oggi non riesce a proporre un'idea di città per il futuro poiché utilizza una serie di strumenti, analitici e concettuali, che non le permettono di conoscere –e quindi di progettare– i fenomeni urbani contemporanei; è evidente quindi la necessità di aggiornare i paradigmi disciplinari per poter studiare la realtà territoriale contemporanea. Se così non fosse è molto probabile che l'urbanistica potrebbe rimanere rinchiusa in una *empasse*, quella che A. Balducci e V. Fedeli (2008) hanno chiamato una "aporia", per cui si confonde la crisi degli strumenti concettuali con la crisi della realtà che si studia, ovvero del territorio contemporaneo. Una possibile reazione a tutto ciò è stato l'atteggiamento assunto da diversi autori che hanno pensato il territorio contemporaneo per come dovrebbe essere o come vorrebbero che fosse (Merrifield, 2006) più che per quello che è. Questi ragionamenti, spesso guidati da una miope ideologia o da semplicistici mantra, dimenticano e antepongono il possibile al reale, e per questo sono inutili. Non si vuol dire con questo che si tratta di un compito facile. Come ha detto E.W. Soja (2007) rappresentare la città come unità geografica, economica, politica e sociale discreta legata ad un suo intorno ed al suo hinterland risulta più difficile che mai. Nella contemporaneità caratterizzata dalla pervasività delle sue reti virtuali e reali, le solide materialità dello spazio urbano sembrano evaporare e mescolarsi a quello che una volta era lo spazio agricolo, l'area dei campi. F. Indovina, nei suoi studi sui processi di ibridazione fra città e spazio rurale ha riconosciuto l'originalità di questi fenomeni, poiché non si tratta dell'estensione o del prolungamento di dinamiche precedenti, ma di un vero e proprio "cambio di stato" della città. F. Indovina si pone come obiettivo quello di studiare una struttura territoriale nuova, diversa e sconosciuta, diversa dall'urbanizzazione diffusa poiché dotata di una propria struttura funzionale, autonoma e di tipo urbano in cui convivono processi diversi: crescita a macchia d'olio, suburbanizzazione, periurbanizzazione, rurbanizzazione. Questo

mio lavoro intende studiare il territorio frutto della sovrapposizione di queste dinamiche e, al tempo stesso, si occupa di cercare nuovi termini descrittivi per ragionare su un contesto in cui la differenza fra la città e il territorio circostante è meno netta. Come ha affermato N. Portas & al. (2011), bisogna iniziare a pensare alla città non più come a un punto sulla mappa ma come a un insieme di materiali nello spazio, un vero e proprio sistema a mosaico che non ha più una forma leggibile e strutturata, ma è un sistema instabile. L'idea del mosaico ritorna anche nel contributo di R.T.T. Forman, che sottolinea come il territorio sia un sistema complesso alla cui forma finale concorrono (i) fattori socio-economici (impronta delle attività umane) come (ii) quelli legati alla geomorfologia del luogo –lo spazio diviene quindi un fattore attivo nello sviluppo territoriale- e (iii) gli eventi e la storia. Va rimarcata questa importanza data allo spazio: da mero supporto o contenitore di risorse e potenzialità a disposizione dell'economia a matrice in cui si incrociano organizzazione e interazione sociale (Veltz, 1996) e dinamiche economiche (Ratti, 1997). Fra tutti i concetti quelli proposti si è scelto quello dell'"urbano" di H. Lefebvre per la sua capacità di contenere le diverse situazioni, dando spazio al mix eterogeneo di ambienti insediativi diversi. Anche F. Choay ha messo in luce la necessità di una riflessione sull'urbano: questo ambiente, sostituto della città tradizionale, va considerato come l'habitat delle società occidentali avanzate ed il suo studio, anche se difficile, va affrontato per capire come progettare la città del futuro. Conoscere e capire l'urbano così come descritto da F. Choay è un lavoro necessario anche per L. Castello (2010) secondo cui solo attraverso questo termine si possono spiegare in modo soddisfacente le realtà che l'uomo ha scelto come luogo di vita. Egli conosce l'opera della francese e riconosce che, nelle sue analisi, si sottolinea la scomparsa della città che, diluita e frammentata, si è trasformata in un fluido urbano indeterminato. La città contemporanea per questo non è un'ulteriore trasformazione – uno strato che si aggiunge- della città moderna, ma qualcosa di più permeante e indefinito, che modifica radicalmente anche le forme ed i fenomeni già conosciuti. Naturalmente questo concetto non nasce solo attraverso il contributo della francese, ma è il frutto di un'evoluzione di riflessioni e approcci diversi e variegati. Ad esempio un'altra lettura che riconosce l'importanza del campo di studio proposto da F. Choay è quella di N. Portas (2004) che riconosce la fine della città funzionalista, canonica e modellica, divenuta parte di un territorio cangiante. Questo territorio è policentrico, comprende più nuclei, coi quali si integrano ambiti omogenei frutto dell'urbanizzazione più o meno dispersa.

A questo proposito si tiene in gran considerazione la lezione di B. Secchi, che ha riconosciuto l'impossibilità oggettiva di costruire una grande narrazione che parli del territorio e della città contemporanea. Per questo uno dei postulati sui cui si basa la tesi è che tutto ciò non è quello di cui si ha bisogno oggi. In un momento di cambiamenti profondi

la disciplina deve tornare a capire il territorio e le sue manifestazioni funzionali, gerarchiche e simboliche, soprattutto quelle originate dai modi di vivere, produrre e consumare vincolati alla società contemporanea. Ogni giorno si fa più evidente lo scollamento fra teoria e pratica: la pianificazione e l'urbanistica, viste come volontà e capacità di azione e progetto, non riescono a capire e a governare ciò che sta succedendo nella realtà (fenomeni spontanei, auto organizzati o derivati dalle azioni degli operatori). Per questo si è cercato di superare il morfologismo di una buona parte della disciplina, legato ai confini convenzionali, alla gerarchia pre-costituita, alle dicotomie tradizionali (città-campagna, centro-periferia), alle linearità date per scontate (la distribuzione della popolazione sempre decrescente allontanatasi dal centro, così come il valore dei terreni, ecc.) delle descrizioni. Con questo non vuol dire che non si considerino interessanti alcuni dei prodotti di queste ricerche. Il contributo di H. Capel (1975), M. Santangelo (2011) e altri autori presenti nella tesi mostra l'attenzione prestata a questo tipo di discorsi durante la ricerca. Il problema è che attraverso di essa non si avanza verso l'obiettivo di una comprensione piena. Per raggiungere questo obiettivo bisogna studiare le logiche di costruzione del territorio come spazio-contenitore, dell'accumulo, plurale e non le sue manifestazioni materiali. Si tratta di superare la descrizione tipica, per esempio, degli approcci geografici per privilegiare l'interpretazione, così come ha fatto H. Lefebvre. Una delle conclusioni della tesi è che così facendo si può superare la metafora biologica della città come organismo e pensare al territorio come a un ecosistema multiorganico e competitivo la cui chiave è la diversità, poiché produce un nuovo e sempre più articolato sistema di relazioni. Lo sguardo ecologico permette anche di pensare all'importanza della diversità all'interno dello spazio: un territorio della complessità in cui, in un momento determinato, iniziano a ripetersi solo un numero limitato di figure, magari senza nessun tipo di adattamento alla realtà locale, questo è un sistema destinato alla rapida dissoluzione.

Una volta preso coscienza di questa necessità e del nuovo spazio di riflessione di cui si deve occupare la disciplina, nella tesi si inizia quest'opera di ricostruzione della corrispondenza fra teoria e pratica. Ma nella tesi non si pretende certo di definire cosa sia la città, o cosa essa rappresenti nella cultura contemporanea in primo luogo perché si tratta di una realtà così complessa e dinamica che probabilmente questo lavoro sarebbe inutile e semplicistico e in secondo luogo non è l'oggetto di questo lavoro quello di darle una definizione univoca. Una lunga serie di autori si è già impegnata in questo compito. A. Amin e N. Thrift (2005) hanno messo in luce che la comprensione della realtà urbana contemporanea passa nella composizione di diversi contributi che vanno inseriti in un'opera più grande e complessa, costruita grazie all'apporto di molti autori che studiano il territorio come tema aperto. In una situazione così complessa, probabilmente invece che cercare una nuova grande narrazione, è forse più efficace sostituire al

funzionalismo un cocktail di concetti utili a spiegare la realtà territoriale contemporanea e che devono convivere, senza per forza negare, quelli consolidati. Questa tesi cerca di costruire un discorso che lega, a volte in modo implicito, economia (con i flussi, i datascapes, le reti, ecc) ed ecologia (i luoghi, i processi, le interazioni, ecc.): le norme, le convenzioni e le i discorsi, le logiche di funzionamento dell'urbano, come ambiente. Per esempio E.W. Soja usa per il suo studio sulla post-metropolis sei discorsi (2007 e 1998), non uno solo. Così in questa ricerca si è scelto di concentrarsi su di un unico argomento: il "centro". Questo tema è stato scelto per la sua importanza e la sua trasversalità nelle riflessioni sulla città ed il territorio. Nell'introduzione si è ricordato come questa idea sia un riferimento tanto nelle riflessioni sulla struttura della città (alla scala urbana) che sulla lettura delle gerarchie territoriali di ampie regioni (scala territoriale). Inoltre, si è detto, che la lezione di M. Castells, di P. Hall e di altri autori serve a mettere in luce come il territorio sia la somma di due componenti che interagiscono: i luoghi ed i flussi. Questi due sistemi hanno i loro spazi specifici che, in alcuni ambiti, si incontrano. Storicamente erano i nuclei centrali della città consolidata, mentre oggi questi spazi sono stati sostituiti e affiancati da altri spazi discreti, che recitano il doppio ruolo di luogo delle funzioni centrali e di dispositivo regolatore dei flussi.

Per questo ruolo-chiave il tema del centro si è caricato di una pluralità di significati che sono stati sviluppati da un grande numero di autori provenienti da campi disciplinari diversi. Questo patrimonio di letture e riflessioni ben rappresenta la situazione in cui versa la disciplina urbanistica nel suo complesso. Da un lato molto di quanto è stato detto continua ad essere utile nella riflessione sul territorio, poichè coglie aspetti che si sono mantenuti immutati nel tempo. Allo stesso tempo questo patrimonio di concetti solidi ma datati perde di efficacia nello studio e nella rappresentazione di alcune tematiche ed in particolare di tutti quei fenomeni che sono originati o sono fortemente vincolati con le forme contemporanee del vivere, del produrre, del muoversi e del divertirsi. Per questo si apre uno spazio di ricerca ampio ed interessante, legato all'aggiornamento di questo concetto e, più in generale, di tutti quelli che presentano gli stessi limiti all'interno della disciplina. Così si spiega il perchè dopo una prima parte dedicata alla lettura generale delle trasformazioni territoriali ci si è dedicati allo sviluppo di un singolo tema. Lo studio dell'evoluzione del centro e il passaggio da una visione geometrica a quella della centralità come valore, che dovrebbe costituire uno dei temi necessari –ma non sufficienti, se presi singolarmente- a capire ed interpretare il territorio contemporaneo. Si tratta, in senso lato, della prima operazione da compiere per tornare a inventare, creare e riconoscere luoghi all'interno di uno spazio di flussi e di mettere in relazione queste due componenti (flussi e luoghi) che compongono il territorio.

OBIETTIVO DELLA RICERCA

L'obiettivo della tesi è quindi quello di studiare i caratteri e le dinamiche di una realtà in cui convivono due immagini: da una parte la rete, composta da linee e nodi per cui lo spazio è l'ambito dei flussi entro cui si muovono e interagiscono, dall'altra quella del mosaico per cui il territorio è un insieme di luoghi, un paesaggio composito. L'idea è che la sovrapposizione di queste due immagini generi, nei punti di intersezione, alcuni eventi più interessanti di altri, che arrivano ad essere produttori —e non solo prodotti— di queste trasformazioni (Paris, 2010). Allo stesso tempo non si può dimenticare che le dinamiche di trasformazione attraversano trasversalmente il territorio, così che un'analisi efficace deve tener presente tanto i cambiamenti avvenuti fuori dalle città consolidate, così come quelli avvenuti al loro interno, con la coscienza del fatto che i primi sono indissolubilmente legati ai secondi. Inoltre così non si ignora il fatto che anche nelle città compatte stanno avendo luogo a tutt'oggi una serie di azioni e processi che cambiano tanto la loro realtà fisica come quella funzionale, sociale ed economica. Così la seconda parte della tesi riguarda il riconoscimento e lo studio di spazi tecnici e ambiti fisici che, grazie alla polifunzionalità e alla presenza dei flussi, divengono un supporto per la relazione e lo scambio fra le persone. I casi di studio della terza parte e il costante riferimento a studi preparatori e a lavori realizzati dall'autore in questi anni, vogliono superare la tendenza alla catalogazione astratta di fenomeni o alla semplice attività definitoria. Si tratta di uno studio che è stato messo alla prova nei fatti e nella realtà di territori concreti e da questo confronto è uscito più solido e maturo. La solidità è data dalla base quantitativa dell'analisi: si tratta di osservazioni che muovono da dati concreti e che mettono in luce la presenza di diverse dinamiche in corso. In base a queste si dimostra come nel territorio metropolizzato si siano avviati processi di trasformazione delle strategie localizzative della residenza, delle funzioni di centralità e del lavoro. Ma anche nelle abitudini e nei modi di vita delle persone (i luoghi che frequentano, i modi in cui si spostano, le pratiche di consumo, ecc.). La raccolta di tutti questi dati ha permesso di sottolineare due aspetti importanti nella ricerca. Da un lato si è fatto evidente che si manifestano delle stesse dinamiche in due territori profondamente diversi. Si tratta delle declinazioni locali del processo di metropolizzazione del territorio che ha investito l'Europa negli ultimi 15-20 anni, così come ha spiegato efficacemente F. Indovina (2007). Dall'altro tutto ciò è servito come banco di prova per testare l'efficacia della disciplina nel confrontarsi con una situazione originale, diversa da tutto quello che era stato studiato in precedenza. Il risultato di questa prova è stato quello di mostrare due facce di una situazione: (i) dentro la disciplina è stato detto e che è ancora molto utile per parlare del territorio contemporaneo. Vi sono una serie di idee, concetti e figure che sono state studiate e che oggi sono ancora valide per spiegare processi e dinamiche dello spazio. Si tratta

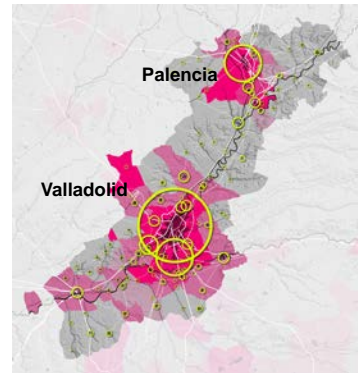
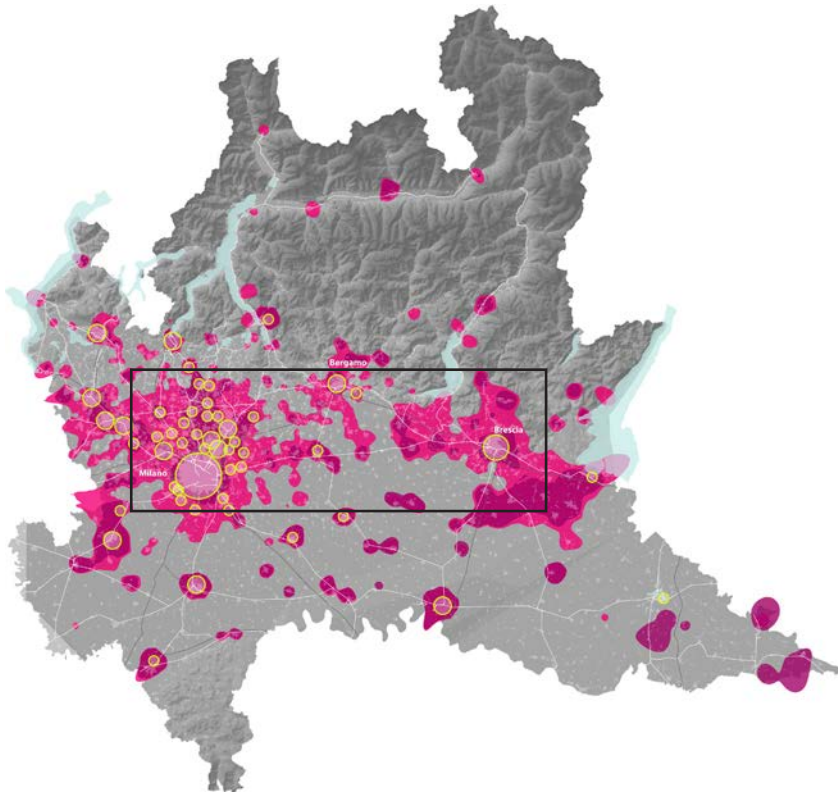


Fig. CC.01 e CC.02:
Processo di Suburbanization
in Lombardia (I) e nel corridoio
Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

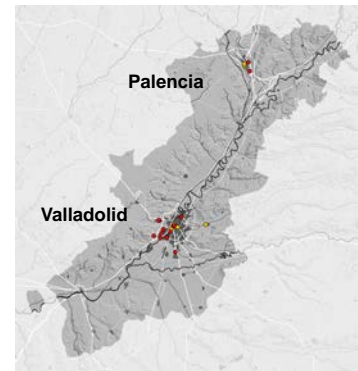
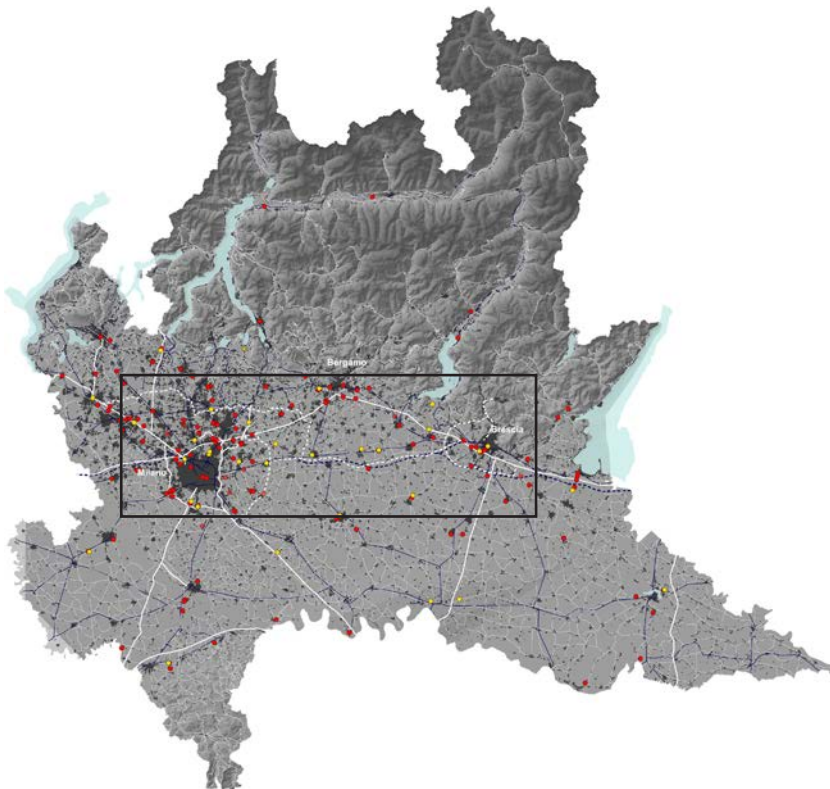


Fig. CC.03 e CC.04:
Processo di Mallification in
Lombardia (I) e nel corridoio
Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

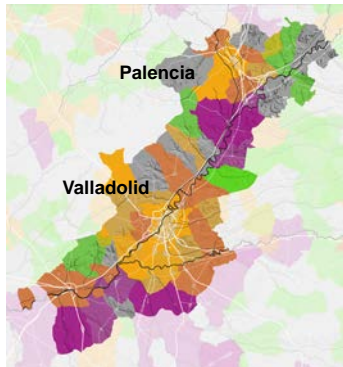


Fig. CC.05 e CC.06:
Processo di Terziarizzazione
in Lombardia (I) e nel corridoio
Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)

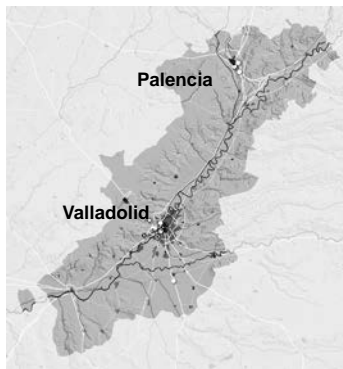
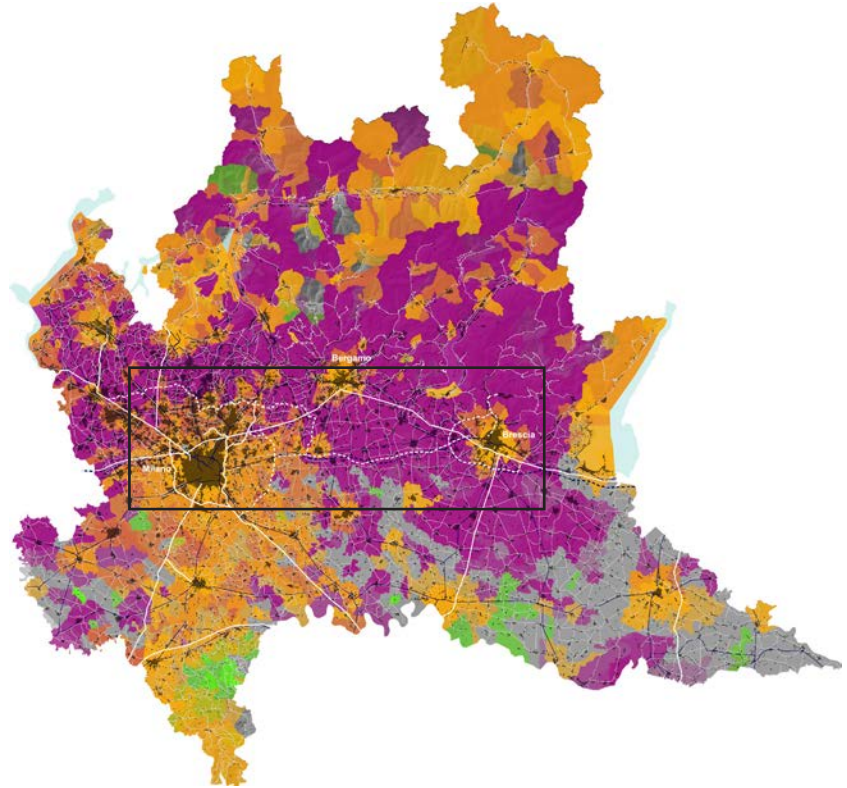
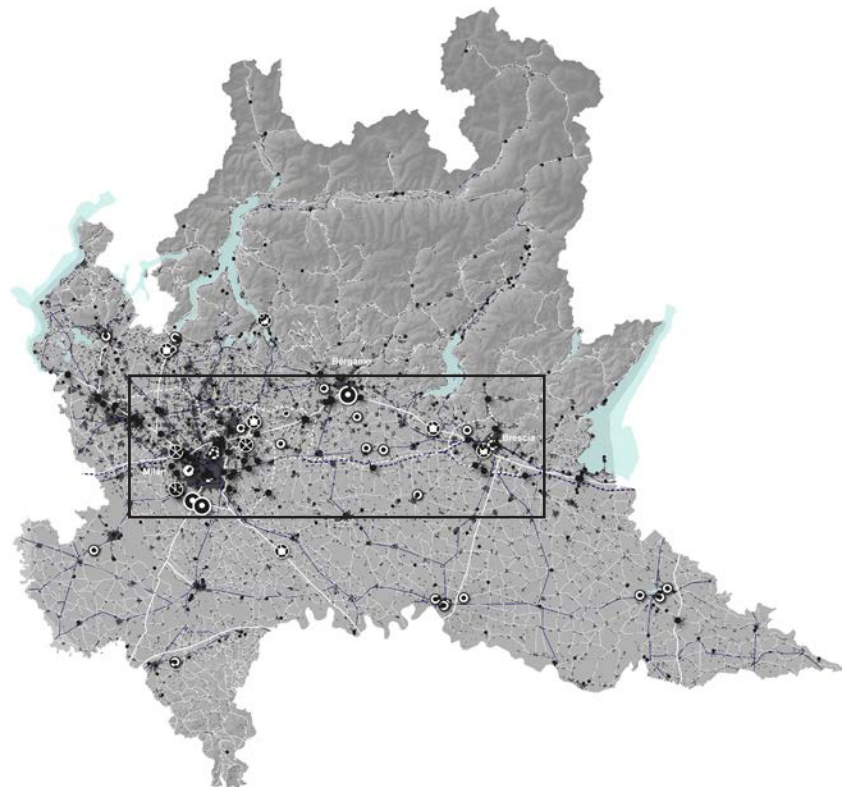


Fig. CC.07 e CC.08:
Il sistema della centralità in
Lombardia (I) e nel corridoio
Valladolid-Palencia (E)

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



di capisaldi della disciplina: le idee di centro, di luogo, la necessità di riflettere sulla struttura e sulla gerarchia della città e del territorio, ecc. (ii) parte del patrimonio di idee e concetti dell'urbanistica è datato e, per questo, non va sostituito con vuote immagini create "al momento", ma semplicemente aggiornato. Per questo il lavoro sui superluoghi è servito a ri-creare un legame tra le idee di centro e luogo, e grazie ad esse si è riusciti a spiegare alcuni dei fenomeni (terziarizzazione, mallification, ecc.) che si sono manifestati nei due territori.

SINTESI DEI RISULTATI DELLA RICERCA

Nella prima parte di questo lavoro si è cercato di documentare i cambiamenti subiti dal territorio europeo dopo gli anni '70 e, allo stesso tempo, queste trasformazioni sono state messe in relazione con i processi socio-economici che li hanno causati. Il primo risultato è stato quello di riconoscere la fine della città tradizionale e della struttura duale città-campagna come concetto base per la lettura e l'interpretazione del territorio.

Si è cercato di approfondire i risultati della complessa e non sempre riuscita commistione fra questi due regni, così diversi. fino alla rivoluzione industriale. D. Harvey (2000) pone l'accento su questa progressiva separazione fra contenitore (la città) e contenuto (la società che la abita). Egli riporta come l'idea della morte della città sia un cliché abbastanza diffuso nel discorso contemporaneo, così come la morte dell'autore e del soggetto. Questo tipo di considerazioni ritorna anche in altri autori, come per esempio nelle considerazioni critiche di H. Seldmayr sulla perdita del centro come perdita dell'argomento, del tema centrale oltre che del soggetto nell'arte. In realtà si tratta di un processo di contaminazione tra città e spazio rurale ancora largamente *in fieri*, nel quale convivono realtà a diversi gradi di sviluppo e di evoluzione. Tutto ciò è stato definito, usando un termine caro a H. Lefebvre, "l'urbano". Si tratta di una realtà che obbliga a pensare in modo aperto, nella quale si considerano le differenze e non si tenta di eluderle. Secondo ciò che ha detto l'autore francese, l'urbano, a livello formale, trasforma, unisce e concentra ciò che raggruppa. Unisce e crea connessioni fra l'ordine ed il disordine che lo precedevano (Lefebvre, 1979). L'urbano forma e trasforma, de-struttura e ri-struttura i materiali urbani e quelli del territorio rurale, e fa propri entrambi questi sistemi nella creazione di una realtà originale. Questa situazione spesso non è chiaramente leggibile a causa della complessità dei fenomeni in corso: si tratta di un sistema molto eterogeneo nel quale convivono figure diverse e che conformano, nella loro totalità, una realtà cangiante e frammentata.

Oggi il prodotto dei cambiamenti non solo urbani che si sono succeduti, compresi i processi di periurbanizzazione e dispersione della città nel territorio, è un ambito che non può essere definito solo in modo negativo rispetto ai centri consolidati. Bisogna così superare la negatività della

descrizione, così come l'entusiasmo miope; si tratta di riconoscere una realtà complessa che deve continuare ad essere gestita. Rimane il problema di come fare. Si tratta quindi di cambiare il *modus operandi*: nel nuovo panorama è plausibile pensare alla concessione di maggiori spazi operativi (più libertà) a fronte di un controllo diretto "dall'alto" di alcuni temi-chiave, come le infrastrutture, la centralità e la sfera ambientali. Tutto ciò garantirebbe un ampio campo di manovra per gli operatori privati nel contesto di un quadro chiaro delle regole, demandato al pubblico. Allo stesso tempo si rende necessaria una riflessione su come operare in questo contesto e se, in definitiva, il mosaico territoriale e la città regione siano il risultato di una sommatoria di azioni indipendenti o se sia possibile pensare a un progetto che attivi –o liberi- queste dinamiche nel territorio. L'idea potrebbe essere che per affrontare il delicato passaggio dal funzionalismo alla "città regione sostenibile" è necessario introdurre progetti specifici, che sostituiscano la strategia di "riprodurre casi di successo", come fattori di attivazione del territorio (Vegara & de las Rivas, 2004). Il problema è pensare a quali sono questi progetti e a come metterli in pratica, superando l'aporia attuale della disciplina. In realtà la tesi non entra in questa discussione ma riconosce l'importanza dell'approccio paesaggistico come unica metodologia operativa possibile per affrontare questo problema. Si tratta attraverso di esso e della scala intermedia (sovralocale, regionale, "di distretto") tipica di alcune visioni, di costruire una nuova ecologia del suburbano e del mosaico, che tenga conto della nuova realtà venutasi a formare. Solo attraverso la lettura del territorio urbanizzato europeo come di un paesaggio abitato si può superare sia la mancanza che la necessità di un paradigma univoco e incontrovertibile che sostituisca quello funzionalista. Allo stesso tempo attraverso di esso si può affrontare il tema della trasformazione e della gestione del territorio con una rinnovata attenzione e un'ottica capace di individuare criticità ed opportunità nella realtà attuale.

Si tratta, in sintesi, di affrontare l'interazione che l'urbano contemporaneo genera a scala territoriale, la parziale unione fra città e spazio rurale, l'evoluzione possibile degli spazi suburbani. Si tratta, come individuato da M. De Solà-Morales (1996) di una crescita laterale della città, parallela ed integrata a quella lineare –ugualmente importante- che segue lo sviluppo assiale e continuo delle infrastrutture. Si tratta di un paesaggio interessato da un continuo processo di riconfigurazione, che si svolge parallelo a quello della costante ri-significazione dei luoghi da parte dei loro fruitori/abitanti temporanei che assumono il ruolo di connettori fra spazi localizzati in ambiti diversi, sostituendo la prossimità con la loro mobilità. Tra le varie interpretazioni, quella più adatta a descrivere molte delle trasformazioni è sembrata quella di F. Indovina, quando ha parlato del processo di metropolizzazione del territorio.

DISCUSSIONE DEI RISULTATI

Lungo tutto l'arco della ricerca è sembrato interessante chiedersi se la condizione attuale del territorio europeo, quella di un mosaico urbano-rurale complesso sia definitiva e, come ha fatto M. Cacciari (2004), se quindi il territorio post-metropolitano attuale sia la negazione di ogni possibilità di luogo oppure possano esistere luoghi propri di questa condizione. La disciplina urbanistica, di fronte a un oggetto di studio che si è fatto sempre più complesso e dinamico –il territorio- ha dato risposte diverse e, in molti casi, controverse. Una prima serie di autori ha scelto di privilegiare la coerenza dell'analisi e consolidare il discorso disciplinare funzionalista. In questo caso si è visto come una serie di letture del territorio si scontravano con l'insorgenza di situazioni non assoggettabili al paradigma moderno, come ha affermato per esempio B. Latour (1993). L'impossibilità di contemplare matrici complesse e la possibile ibridazione delle categorie ha lentamente logorato il più completo e onnicomprensivo statuto concettuale mai proposto per l'urbanistica. La reazione a questa situazione è stata, per alcuni autori, la scelta di considerare esaurita l'esperienza del funzionalismo e per questo si sono moltiplicate le posizioni che intravedevano nel post-modernismo una possibile soluzione del problema. Il suffisso post- in questo senso era inteso come contemporanea negazione dello statuto funzionalista e rifiuto della possibilità di formulare una qualsiasi interpretazione complessiva della realtà territoriale. Il continuo ricorso al *ready-made* e al montaggio, più che all'ideazione originale e al progetto, hanno costretto gli autori a un deciso cambio di approccio verso la materia. Si è sviluppata così quella che V. Gregotti (2007) ha chiamato "l'estetica della constatazione" che ha portato alla costruzione di quelli che S. Boeri (2000) ha chiamato "gli atlanti eclettici"⁴⁹². Si tratta di un numero imprecisato di cataloghi più o meno precisi, più o meno articolati e più o meno interessanti nei quali l'interpretazione era sostituita dal paziente lavoro di testimonianza e documentazione. Si tratta, in sintesi dell'apoteosi di ciò che J.L. de las Rivas ha definito in alcuni suoi lavori l'"analisi paralis", uno sforzo tassonomico che rinuncia a comprendere il reale si impegna nella pedissequa catalogazione di tutte le sue varianti.

Il risultato di questi diversi atteggiamenti è stato una duplice deriva: la prima è legata al lavoro sulla tassonomia del reale che ha portato ad una vera e propria modificazione del linguaggio disciplinare. Per cercare di definire le diverse realtà presenti si sono moltiplicati i neologismi, così come le espressioni e le perifrasi utilizzate dagli autori per descrivere il territorio e le sue varianti. Molti di questi termini sono rimasti ai margini del discorso disciplinare, inutili a descrivere situazioni puntuali. Altri invece

492 Ci si riferisce a quanto studiato dall'autore e presentato nell'opera di S. Boeri, R. Koolhaas e S. Kwinter (2000). Insieme a questa un più recente atlante eclettico può essere considerato quello di Multiplicity.Lab (2007). Probabilmente però il primo e più importante contributo a questo tema, pur non essendo riconosciuto come atlante eclettico, è stato "il territorio che cambia" di Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993)

–i piú utilizzati oggi- sono stati pensati per essere dei contenitori vuoti piú che delle definizioni. Si tratta di vocaboli suggestivi, politicamente corretti, che possono essere utilizzati ovunque poichè servono ad ingentilire qualsiasi tipo di discorso. Si sta parlando di aggettivi come “sostenibile”, “egualitario”, “glocale” ma anche di veri e propri capisaldi della disciplina attuale come le “smart-cities” e la “resilienza”. Da un lato è encomiabile la fantasia e la capacità inventiva con cui alcuni autori si lanciano nella scelta di termini e fenomeni da definire, dall'altro il risultato è discutibile. Si tratta quasi sempre di termini vuoti, riempibili secondo necessità, che rimandano ad altri discorsi –spesso non appartenenti alle discipline che studiano il territorio- e che proliferano nei dibattiti fra architetti, abbondano nelle proposte progettuali irrealizzabili e vengono diffuse dalle riviste patinate. Fra questi il “non luogo” di M. Augé, termine sul quale si è avuto modo di riflettere nel cap. 4, è uno di quelli piú abusati anche se non ha niente a che vedere con la realtà concreta del territorio. La seconda deriva è ancorata ad un nostalgico rifiuto di ciò che non rientra nelle categorie codificate e non può essere rimandato ad una interpretazione convenzionale. Si è registrata una notevole resistenza da parte di alcuni settori dell'accademia (intesa come quel gruppo di autori che sono soliti indirizzare l'opinione comune) a studiare i fenomeni presi in esame in questa tesi e così per un certo numero di altri temi della contemporaneità. In particolare si è notato come un numero considerevole di autori sia stato restio a considerare gli spazi del commercio, della mobilità e del terziario dei luoghi se non degni di interesse, almeno meritevoli di un certo grado di considerazione. Chung C. & al. (2001) con la loro “Guide to shopping” hanno avuto il merito di cambiare questo atteggiamento e di promuovere questo tema nei dibattiti degli architetti. In realtà anche quando dentro la disciplina si è iniziato ad affrontare lo studio di questo e di altri argomenti il clima di completa diffidenza e le opinioni mutate da discorsi ideologici obsoleti e miopi è continuato, ma almeno negli ultimi anni si è iniziato un serio discorso di approfondimento su questi temi. Se da un certo punto di vista non si può che apprezzare la coerenza degli sguardi ancorati alle letture convenzionali presenti nel dibattito, dall'altro si deve cercare di andare oltre questo arroccamento superato dalla realtà dei fatti urbani e territoriali.

Entrambe queste posizioni sono parte integrante della attuale stasi disciplinare per cui molti autori sono piú impegnati in discussioni metodologiche e di statuto che nell'analisi della realtà attuale, con la conseguenza che l'urbanistica contemporanea ha perso contatto con i fenomeni che dovrebbe conoscere e le dinamiche che dovrebbe governare. Per uscire da questo vicolo cieco probabilmente l'unica via è quella di capire che è impossibile oggi recuperare la grande narrazione funzionalista e che, probabilmente, la complessità del territorio rende questo recupero inutile. La varietà di situazioni e stadi di sviluppo dei fenomeni indicano che non è necessaria nemmeno la sua sostituzione

con un alternativo discorso complessivo. Probabilmente ciò che più è efficace è la creazione di un discorso ibrido, che sappia contenere le interpretazioni convenzionali dello spazio –poiché i processi che hanno conformato il territorio spesso, sono ancora presenti in esso- con alcune nuove idee che tentino di spiegare i processi e le dinamiche del territorio contemporaneo, come la sua metropolizzazione, la nascita dell'urbano, ecc.

PERCHÉ I SUPERLUOGHI SONO IMPORTANTI PER CAPIRE L'URBANO?

Il lavoro di ricerca qui presentato ha assunto una forma discorsiva – sequenziale-, mentre il suo sviluppo è stato decisamente più “matriciale” con continui rimandi fra le parti più che un flusso continuo di riflessioni e idee. Per questo sembra importante richiamare in questa sede i tre contributi più importanti ed originali del lavoro.

- Il primo risultato, che marca tutto lo sviluppo della ricerca, è il tentativo di superare le descrizioni fini a se stesse e gli atlanti eclettici della città contemporanea della prima parte. Una volta presa coscienza della stasi disciplinare in cui versa la disciplina quando cerca di descrivere la città attraverso i paradigmi funzionalisti o una loro semplice negazione (tentativi post-moderni), si è cercato di cambiare registro. Per questo tutta la prima parte della tesi serve a ricostruire una descrizione del territorio europeo contemporaneo che abbandona i tentativi di grandi descrizioni onnicomprensive per passare ad un altro tipo di approccio. Si tratta di creare una riflessione sul prodotto delle trasformazioni economiche, sociali e produttive della contemporaneità che supera gli approcci morfologici e si basa su un insieme di idee e sul sistema di relazioni che le lega fra loro e le vincola al territorio reale.

Il risultato è quello che si passa dai tentativi di descrizione univoca e onnicomprensiva a un complesso di idee utili ed efficaci a tratteggiare la realtà complessa e cangiante del territorio europeo di oggi. Dentro di esso la dimensione pervasiva e reiterativa dell'urbano è stata descritta con precisione, nelle sue diverse manifestazioni e, fra tutte, si è privilegiato quella legata al processo di metropolizzazione del territorio, del quale sono state indagate le cause e gli effetti, nelle loro componenti sociali, economiche e spaziali. La lettura delle figure del territorio metropolizzato mostra la mancanza dello studio sui “paesaggi produttivi” e quelli “della nuova centralità” all'interno della disciplina. Si tratta di un ampio campo di indagine nel quale si inserisce questa tesi. La conclusione di questa fase del lavoro è servita a sottolineare la distanza fra una parte importante della disciplina urbanistica e la realtà del territorio, le cui cause vanno

ricercate nella mancanza di strumenti adatti a leggere, misurare e capire le trasformazioni contemporanee.

- Per questa ragione, un secondo risultato è stato quello di provare a interpretare il concetto di centro. Si è visto che, come per molte idee basilari, pur mantenendo un indubbio interesse ed utilità, questo strumento necessita di un aggiornamento per poter inquadrare alcuni fenomeni territoriali rilevanti. Lavori recenti come quelli di N. Portas & al. (2011) vanno in questa direzione e hanno cercato di mettere ordine nella grande quantità di letture e proposte sviluppatesi in anni recenti. Il valore di queste ricerche è duplice perchè oltre alla riflessione "in sè", mostra come sia ancora possibile un avvicinamento efficace alla realtà dei fatti urbani contemporanei e, per questo, la disciplina non può e non deve rinunciare a capire il territorio di oggi.

Così si è scelto di proseguire sulla strada indicata dagli autori portoghesi e di provare a contribuire al dibattito proponendo di aggiungere alla categorizzazione della centralità in centralità emergenti, nodi e poli, la figura del superluogo. Si tratta di una proposta che appartiene a questa via alternativa. Quello di "superluogo" è un concetto nel quale convivono due figure classiche della disciplina, quella di luogo e di centro, che sono state reinterpretate per adattare ai fenomeni collegati al modo di vivere lo spazio della società contemporanea (ad esempio mettendole in relazione con la mobilità, l'economia, ecc.). Il superluogo è parte della realtà urbana contemporanea, non è la sua totalità e non ne spiega tutti gli aspetti, ma è un elemento macroscopico (quasi un campo semantico) utile per capire diverse dinamiche che oggi segnano lo spazio entro cui vive la società contemporanea. All'interno dei superluoghi queste dinamiche appaiono ingigantite, esagerate e per questo più chiare. Allo stesso tempo i superluoghi sono un microcosmo in cui si replicano in uno spazio delimitato una serie di dinamiche presenti nella realtà sociale e urbana della città contemporanea. Il concetto di superluogo è uno degli elementi che aiuta a caratterizzare la vita della società attuale –si tratta di un produttore, oltre che di un prodotto, delle logiche attuali di colonizzazione dello spazio-. Al tempo stesso si aggancia ad un discorso disciplinare solido e molto più complesso, del quale i superluoghi rappresentano un piccolo, ma importante, frammento. Nella tesi si ricorda come quello di "superluogo sia un concetto utile, efficace ed allo stesso tempo esigente. Questa doppia natura affida e impone un ruolo importante sia all'architettura che alla pianificazione nella creazione, nello sviluppo e nella gestione di questi luoghi. Il design dei superluoghi è deputato a creare l'identità dello spazio e a favorire lo sviluppo delle esperienze che gli utenti fanno di questi ambiti. Per questo è necessario che la qualità del progetto

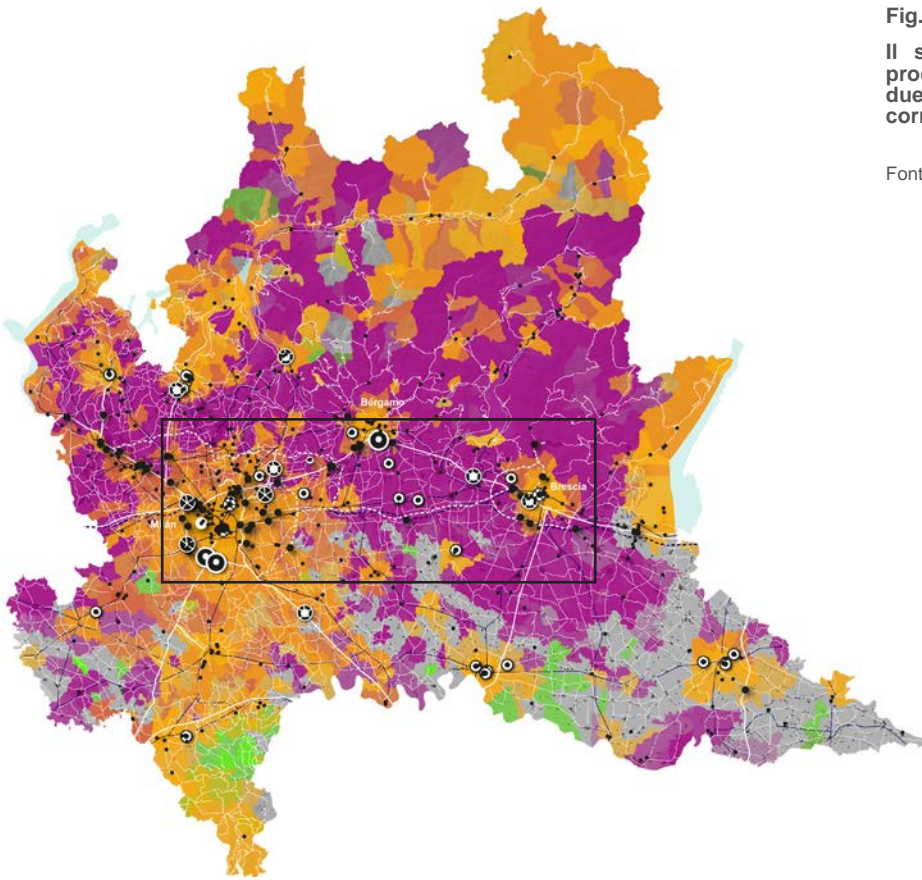
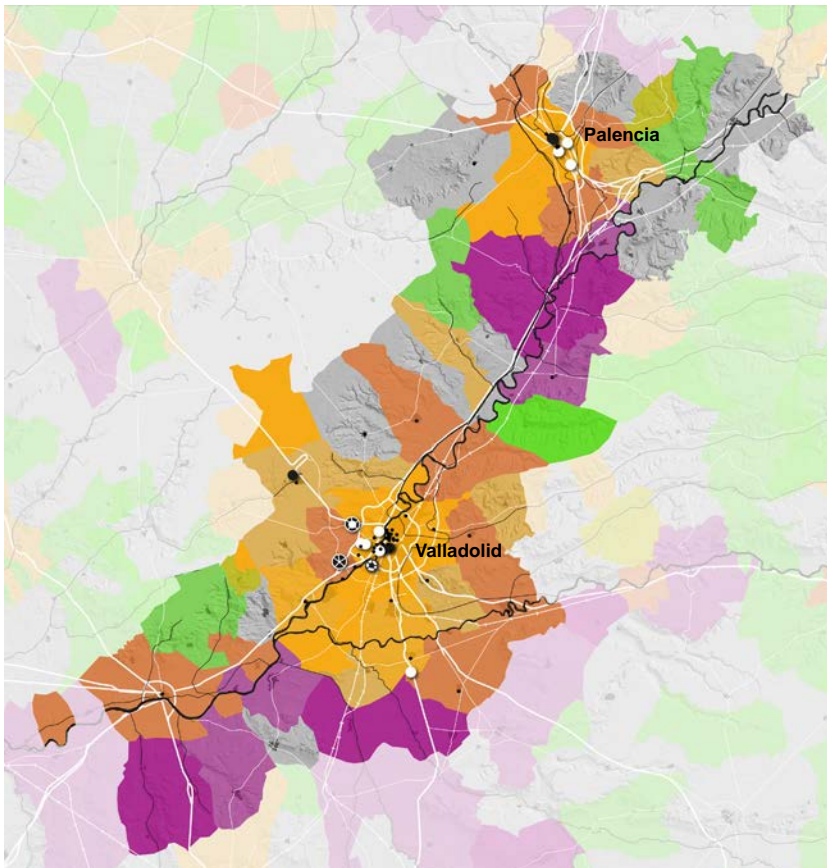


Fig. CC.09 e CC.10:

Il sistema della centralità e il processo di terziarizzazione nei due casi di studio: una stretta correlazione fra fenomeni

Fonte: Elaborazione M. Paris (2013)



non irrigidisca pratiche e processi che sono, per loro natura, fluidi e poco delimitabili. Così anche l'urbanistica e la pianificazione, che per lungo tempo hanno latitato o hanno semplicemente rincorso la realtà, oggi devono riconoscere e capire il ruolo spaziale dei superluoghi per includerli nelle politiche e nelle strategie di gestione e sviluppo del territorio. Così l'importanza e la dirimente natura dei superluoghi impongono un compito importante ai tecnici, agli enti pubblici e agli attori privati: saper creare e sviluppare luoghi di centralità e non solo assemblare format o localizzare funzioni. Infine questa ricerca costituisce un contributo critico alla riflessione sulla città contemporanea. Si è cercato di dimostrare attraverso di essa, che il limite degli sguardi rivolti ai fatti urbani e a particolari dinamiche in atto oggi nel territorio che non poggiano su un'idea completa e sistematica di città possano portare solo al moltiplicarsi di immagini frammentarie, magari suggestive, sicuramente sterili. Esse non ci aiutano a formulare un pensiero esaustivo e quindi ad affrontare la necessità di cambiamento che le istanze socio-economiche attuali impongono alle realtà urbane. Possiamo fare questo solo ricostruendo la semantica ed il linguaggio della disciplina urbanistica. In questo senso considero un ulteriore apporto di questa ricerca la definizione e la descrizione del fenomeno dei superluoghi, uno dei prodotti ed uno dei motori del cambiamento in atto. La descrizione operata, al contrario di quelle formulate finora, si basa sul loro ruolo territoriale e sui loro esiti nella città, Essa si scosta dal linguaggio sociologico e giornalistico che utilizzavano gli autori che avevano trattato il tema finora.

- Il terzo apporto originale di questa ricerca è legato alla metodologia analitica utilizzata nella terza parte. Lo studio della centralità nei territori metropolizzati si è svolto mappando una serie di fenomeni introdotti dagli studi di J. Garreau (1991) e da L. Castello (2010) come la "suburbanization", la "mallification" e lo spostamento nel suburb del lavoro e delle funzioni legate al tempo libero. Il tutto è stato possibile grazie all'utilizzo in un lavoro legato a concetti classici di alcuni strumenti di spatial analysis che se devono la loro origine all'analisi fattoriale sviluppata dalla scuola di Chicago, oggi hanno assunto una precisione e una importanza centrale nella disciplina urbanistica. Si tratta attraverso di essi di riuscire a oggettivare la realtà nel senso che si possono creare elementi di analisi in grado di rendere confrontabili territori e situazioni anche molto diverse fra loro e così capire quando ed in che modo si manifestano fenomeni simili. Come detto nell'introduzione si tratta di creare uno schema di funzionamento della realtà territoriale e non un suo modello semplicistico. Per questo è necessario usare questi dati per comprendere la realtà e non avere come unico scopo la loro rappresentazione.

Il processo è compiuto quando dopo l'operazione di scelta e raccolta dei dati (sensing) e di mappatura (visualizing) si passa ad una fase sintetica e di interpretazione (interpreting) per capire cosa significano questi dati proiettati sul terreno.

L'operazione svolta nello studio dei casi di questa tesi serve proprio a questo, a mettere in relazione spazi diversi e ad individuare fenomeni comuni, esempi di processi e dinamiche in atto in tutto il territorio europeo (la metropolizzazione) che si manifestano in ogni contesto specifico in funzione dei suoi condizionanti locali.

SVILUPPI FUTURI DELLA RICERCA

La natura di questo studio e del percorso di ricerca dell'autore, svoltosi con un costante rimando all'attività professionale e di consulenza svolta in tre centri di ricerca appartenenti ad altrettante università europee, ha superato i due pericoli che corrono le ricerche puramente accademiche. Questo lavoro non è meramente definitorio e non si illude di essere definitivo. Si tratta di un tema aperto che dovrà essere ampliato ed approfondito in futuro muovendosi in due direzioni ben precise, o meglio, con due orizzonti differenti: il primo, più legato all'argomento studiato, sarà quello con cui completare l'analisi dei superluoghi ed approfondire il ruolo che queste trasformazioni hanno non solo in territori maturi, dotati di strutture e territorialità ben definite, ma anche nelle realtà più fragili o in formazione. Il secondo, più ampio, sarà quello di approfondire il tema della perdita ed il recupero della relazione fra città e linguaggio disciplinare, perchè come ha insegnato L. Mumford, il primo passo per progettare è quello di capire la realtà. Nelle conclusioni si è scelto di evitare di proferire un perentorio giudizio di valore su questi luoghi proprio perchè essi fanno già parte della realtà quotidiana del territorio contemporaneo e, per questo, più che giudicarli è importante capirli e gestire in modo adeguato la loro presenza. Tutto ciò, come avrebbe detto I. McHarg, è parte di ciò che bisognerebbe fare prima di progettare uno spazio o pianificare un territorio ed è qualcosa che oggi l'urbanistica sembra aver perso di vista.



Bibliografia tematica

La bibliografia qui presentata ripercorre tutti i testi utilizzati per la ricerca e citati nel testo e nelle note. Nelle intenzioni dell'autore si tratta di una selezione –per quanto estesa- che ben racconta non solo la ricerca “in sé”, ma anche il retroterra culturale in cui si è mosso e che ha rappresentato l'orizzonte nel quale la sua ricerca si vuole/deve inserire. Non si pretende con questo affermare che quella qui presentata sia una selezione esaustiva o “definitiva”, al contrario, l'elencazione serve per aprire specifici focus sui temi affrontati e dare conto del materiale consultato, ma anche come spazio aperto al quale si potranno, in futuro, aggiungere nuovi contributi. Per facilitare questo aspetto si è scelto di suddividere la bibliografia per temi. Questo lavoro comporta vantaggi e problemi, tanto che, se da un lato, permette di mantenere un sistema di relazioni che si è venuto a creare nel testo e nel lavoro di ricerca, dall'altro impone una scelta continua, quasi a costringere l'insieme degli stimoli utilizzati in categorie rigide. Così si suggerisce di avvicinarsi a questa suddivisione con un atteggiamento flessibile, che consideri la possibilità che i testi che appartengono a una sezione possano, al tempo stesso, essere stati utilizzati per lavorare anche su altri temi. Proprio per questo si è scelto di elencare un certo numero di libri che hanno accompagnato tutto lo sviluppo della ricerca e che compaiono citati più volte lungo tutto il testo (i “compagni di viaggio”). Si tratta di libri importanti per l'autore e per l'interesse che hanno suscitato in lui durante tutto il periodo della sua formazione e dell'elaborazione del testo. Per la stessa ragione si è scelto di raccogliere tutte le pubblicazioni dell'autore o nelle quali ha collaborato che rappresentano in certo modo l'ossatura della ricerca e che, al tempo stesso, sono state il “banco di prova” per testare nel tempo lo sviluppo delle idee contenute nel testo, che sulla scorta delle osservazioni dei revisori o dei discussor (nel caso dei paper per le conferenze) si sono arricchite e consolidate.

Compagni di viaggio

- Alexander C. (1965) "Una città non è un albero", in Alexander C., Los S. (1967) *Note sulla sintesi della forma*. Milano, Il saggiatore
- Amin A., Thrift N. (2005) *Città: ripensare la dimensione urbana*. Bologna, il mulino
- Ascher F. (2005) *I nuovi principi dell'urbanistica*. Napoli, Tullio Pironti
- Bagnasco A. (2003) *Società fuori squadra: Come cambia l'organizzazione sociale*. Bologna, Il Mulino
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993) *Il territorio che cambia: Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. Milano, AIM - Abitare Segesta
- Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore
- Castello L. (2013) "A cidade dos centros excéntricos", in *Ciudades*, n. 16, pag. 21-45
- Castello L. (2010) *Rethinking the meaning of place: Conceiving place in architecture-urbanism*. Farnham, Ashgate Pub. Co.
- Choay F. (1994) "Le regne de l'urbain et la mort de la ville", in Aa.Vv. (1994) *La Ville. Art et architecture en Europe. 1870-1993*. Parigi, Editions du Centre Pompidou, pag. 23-35
- De las Rivas J.L. (1992) *El espacio como lugar: Sobre la naturaleza de la forma urbana*. Valladolid, Universidad de Valladolid Valladolid
- Font A. & al. (a cura di), (2007) *La explosión de la ciudad*. Madrid, Ministerio de Vivienda, pag. 20-47
- Gianni A. a cura di (1987) *Dir – Dizionario italiano ragionato*. Firenze, Casa Editrice D'Anna
- Indovina F. (2004) "La metropolización del territorio: Nuevas jerarquías territoriales", in Font A. & al. (a cura di), (2007) *La explosión de la ciudad*. Madrid, Ministerio de Vivienda pag. 20-47
- Lefebvre H. (1974) *La production de l'espace*. Parigi, Anthropos
- Lefebvre H. (1970) *La révolution urbaine*. Parigi, Gallimard
- Lefebvre H. (1968) *Le droit à la ville*. Parigi, Anthropos
- Portas N., Domingues A., Cabral J. (2011) *Políticas urbanas II: Transformações, regulação e projectos*. Lisbona, Fundação Calouste Gulbenkian
- Portas N., Domingues A., Cabral J. (2011) *Políticas urbanas I: Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisbona, Fundação Calouste Gulbenkian
- Rossi A. (1966): *L'architettura della città*. Padova, Marsilio
- Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*. Roma, Laterza

Pubblicazioni dell'autore citate nel testo

- De las Rivas J.L., Paris M. (2013a) "Valladolid come punto d'incontro di paesaggi: dalle letture a scala intermedia alla pianificazione del territorio" in *Monograph.research*, n. 1, pag. 84-87
- De las Rivas J.L., Paris M. (2013b) "Strengthening the territorial position of Valladolid through planning strategies: networks, patterns, centralities" in Institute of architecture and urban & spatial planning

- of Serbia (a cura di), 2013 *RESPAG 2013, Conference proceedings*. Belgrado, IAUS ed. pag. 578-590
- De las Rivas J.L., Álvarez A., Paris M. (2013) "El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados" in *Ciudad y territorio—Estudios territoriales*, n. 176, pag. 363-378
- Morandi C., Paris M. (2013) "From retail polarities to superplaces. New tools to understand recent transformations in retail geography in Italy: the Assago (MI) case" in *Architecture & education journal* (in press)
- Paris M. (2013a) "De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodologica para su studio", in *Ciudades*, n. 16, pag. 47-69
- Paris M. (2013b) "Relevancia de los lugares de centralidad en la interpretación de lo urbano", in *Actas del V seminario internacional de investigación en urbanismo*. Barcellona, DUOT-UPC pag. 841-854
- Paris M. (2011) "Reseña del libro 'Rethinking the meaning of place'", in *Ciudades*, n. 14, pag. 255-259
- Paris M. (2010) "Superluoghi: da prodotto immobiliare a produttore di territorio" in Adobati F., Peretti M.C., Zambianchi M. (a cura di), (2010) *Iconemi 2010: alla scoperta dei paesaggi bergamaschi*. Bergamo, Bergamo University Press
- Paris M. (2009) *Urbanistica dei superluoghi*. Milano, Maggioli Editore
- Paris M. (2008a) "Superluoghi. Definizioni, geografie, effetti sulla città contemporanea", in *Centri commerciali &*, n. 2, pag. 26/28
- Paris M. (2008b) *I superluoghi: nuovi luoghi del commercio ad alto impatto territoriale, economico e sociale*. Bologna, I dossier di Infocommercio

Sulla città funzionalista, quella contemporanea ed il processo di esplosione della stessa

- Aa.Vv. (2003) *USE - Uncertain states of Europe*. Milano, Skira
- Astengo G., Nucci C. (1990) "It.urb 80: Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia", in *Quaderni di urbanistica informazioni*, n. 1 Roma, INU Edizioni
- Alexander C. (1987) *A new theory of urban design*. Oxford, Oxford University Press
- Amendola G. (1997) *La città postmoderna: magie e paure della metropoli contemporanea*. Roma, Editori Laterza
- Balducci A., Fedeli V. (2008) "The state of european cities report: some critical reflections upon urban phenomena in the European Union", in *Urban research and practice*, 1, n. 3., pag. 247-252
- Ballard J. (2000) *Super-Cannes*. Milano, Feltrinelli
- Ballard J. (1973) *Il condominio*. Milano, Anabasi
- Barattucci C. (2004) *Urbanizzazioni disperse: interpretazioni e azioni in Francia e in Italia, 1950-2000*. Roma, Officina
- Bauman Z. (2006) *Vita liquida*. Roma, Editori Laterza

- Bauman Z. (1999) *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*. Bari, Laterza
- Belli A. (a cura di), (2006) *Oltre la città. Pensare la periferia*. Napoli, Cronopio
- Bellicini L., Ingersoll R. (2001) *Periferia italiana*. Roma, Meltemi
- Bellicini L. (1989) "In periferia, tempi, percorsi e immagini", in *Meridiana*, n. 5., pag. 93-127
- Berger A. (2006) *Drosscape: wasting land in urban America*. New York, Princeton Architectural Press
- Berman M. (1985) *L'esperienza della modernità*. Bologna, Il Mulino
- Berry B. (1976) *Urbanization and counterurbanization*. Sage, New York
- Berry B.J.L., Pred A. (1965) *Central place studies: A bibliography of theory and applications*. Philadelphia, Regional Science Research Institute
- Bianchetti C. (2003) *Abitare la città contemporanea*. Milano, Skira
- Bianchetti C. (1994) "I territori della dispersione", in *Urbanistica*, n. 103, pag. 158-162
- Boeri S. (2011) *L'anticità*. Milano, Mondadori
- Boeri S. (2001) "Nella scia dei fatti urbani", in Girolodi S., Robiglio M. (a cura di), (2001) *La costruzione dell'ordinario*. Torino, Celid, pag. 9-20
- Blumenfeld B. (1958) *The exploding metropolis: a study of the assault on urbanism and how our cities can resist it*. New York, Doubleday
- Bonet A. (1989) *Las claves del urbanismo*. Barcellona, Ariel Ed.
- Bonomi A., Abruzzese A. (2004) *La città infinita*. Milano, Mondadori
- Bronstein L. (1998) "Rowe, Berlin, etc." in *DC - Revista de crítica arquitectónica*, n. 1, pag. 113-121
- Burt R.S. (1992) *Structural holes: The social structure of competition*. Cambridge, Harvard University Press
- Capel H. (1975) "La definición de lo urbano", in *Estudios geograficos*, n. 138-139, pag. 265-301
- Castells M. (2004) *La città delle reti*. Venezia, Marsilio
- Cheshire P., Hay D. (1989) *Urban problems in western Europe: an economic analysis*. Hyman, Unwin
- Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (1996) *Le forme del territorio italiano*. Roma, Laterza
- Clementi A., Perego F., Aymonino C. (1990) *Eupolis: la riqualificazione delle città in Europa*. Roma, Laterza
- Consonni G. (2008) *La difficile arte: fare città nell'era della metropoli*. Rimini, Maggioli
- Costa P., Toniolo M. (1992) *Città metropolitane e sviluppo regionale*. Milano Franco Angeli
- Cramer F. (1995) *Caos e ordine*. Torino, Bollati Boringhieri
- D'Albergo E., Lefevre C. (2007) *Le strategie internazionali delle città*. Bologna, Edizioni Il Mulino
- Dal Pozzolo L. (a cura di), (2002) *Fuori città senza campagna*. Milano, Franco Angeli

- De las Rivas J.L. (2013) "Hacia la ciudad paisaje. Regeneración de la forma urbana desde la naturaleza", in *Urban*, n. 5 pag. 79-93
- De las Rivas J.L. (2010) "La ordenación de los procesos metropolitanos. Las directrices de ordenación del territorio de Valladolid y entorno", in Galiana L., Vinuesa J. (a cura di), (2010) *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Madrid, Editorial Síntesis S.A. pag. 301-319
- De las Rivas J.L. (2000) "Modos de urbanización y desarrollo sostenible. Sobre el sentido de la planificación espacial", in Romano J. (2000) *Desarrollo sostenible y evaluación ambiental. Del impacto al pacto con nuestro entorno*. Valladolid, Ámbito Ediciones S.A., pag. 104-147
- De las Rivas J.L. (a cura di), (1998) *Avance de directrices de ordenación territorial de Valladolid y entorno*. Valladolid, Junta de Castilla y León. Consejería de medio ambiente y ordenación del territorio
- Della Pergola G. (1989) "Dipendenza e autonomia delle periferie", in *Territorio* n. 2, Milano, Clup Ed. pag. 85-92
- Dematteis G., Governa F. (2005) *Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello slot*. Milano, Franco Angeli
- Dematteis G. (2002) *Progetto implicito: Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Milano, Franco Angeli
- Dematteis G. (1992) *Il fenomeno urbano in Italia: Interpretazioni, prospettive, politiche*. Milano, Franco Angeli
- Dematteis G. & al. (1999). *I futuri della città: Tesi a confronto*. Milano, Franco Angeli
- Detragiache A. (a cura di), (2003) *Dalla città diffusa alla città diramata. Atti del convegno*. Milano, Franco Angeli
- Di Siena D. (2011) "Ciudades de código abierto. Hacia nuevos modelos de gobernanza local", in *Creatividad y sociedad*, n. 17, pag. 1-19
- Dubois-Taine G. (2004) *Synthesis. Outskirts of European cities. Understand better, govern better*. Parigi, COST Action C10
- EEA - European Environment Agency & European Commission (2006) *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*. Copenhagen, European Environment Agency
- Fishman R. (1994) "Space, time and sprawl", in *Architectural design*, n. 108, pag.45-47
- Forman R.T.T. (2004) *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona, Gustavo Gili Ed.
- Forman R.T.T. (1995) *Land mosaics: The ecology of landscapes and regions*. Cambridge, Cambridge University Press
- Frieden B.J., Sagalyn L.B. (1989) *Downtown Inc: How America rebuilds cities*. Cambridge, M.I.T. Press
- Garnsey E., McGlade J. (2006) *Complexity and co-evolution: continuity and change in socio-economic systems*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing
- Gaviria M. (1969) "Prologo", in Lefebvre H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Barcellona, Ediciones Peninsula pag. I-XXII
- Geddes P. (1949) *Cities in evolution*. Londra, Williams & Norgate

- Graham S., Marvin S. (2001) *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londra, Routledge
- Gratz R.B., Mintz N. (1998) *Cities back from the edge: New life for downtown*. Washington, Preservation Press
- Gregotti V. (1972) *Il territorio dell'architettura*. Milano, Feltrinelli
- Governa F. (2001) "La dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale: dalle economie esterne distrettuali alle componenti del milieu", in Magnaghi A. (2001) *Rappresentare i luoghi: teorie e metodi*. Firenze, Alinea
- Governa F. (1997) *Il milieu urbano: l'identità territoriale nei processi di sviluppo*. Milano, Franco Angeli
- Guerzoni, M. (2010) "Un progetto territoriale per il sistema commerciale bolognese", in Morandi C. (a cura di), (2010) *Commercio e scala vasta: temi comuni da tre esperienze diverse*, Urbanistica, n.141, pag. 26-32
- GUST - Gent Urban Studies Team (1999) *The urban condition: Space, community, and self in the contemporary metropolis*. Rotterdam, 010 Publishers
- Hall P., Hay D. (1980) *Growth centers in the european urban system*. Londra, Heinemann
- Harvey D. (1996) "Cities or Urbanization?", in *City. Analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, n. 1, pag. 38-61
- Hugh Crawford T. (1994) "We have never been modern", in *Configurations* vol. 2, n.3, pag. 578-580
- Ilardi M. (1999) *Negli spazi vuoti della metropoli: distruzione, disordine, tradimento dell'ultimo uomo*. Torino, Bollati Boringhieri
- Indovina F., Doria L., Savino M. (2009) *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano, Franco Angeli.
- Ingersoll R. (2004) *Sprawl town: cercando la città in periferia*. Roma, Meltemi
- Ito T., Torres J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio oficial de aparejadores y arquitectos
- Jackson K.T. (1985) "The drive-in culture of contemporary America" in LeGates R.T., Stout F. (2007) *The city reader*. New York, Routledge
- Kling R., Olin S., Poster M. (1995) *Postsuburban California: the transformation of Orange County since world war II*. Berkeley, University of California Press
- Koolhaas R. (1997) "The generic city" in *Domus*, n. 791 pag. 118-126
- Koolhaas R. (1995) "Junkspace", in *Junkspaces* (2006) Macerata, Quodlibet
- Lanzani A. (2003) *I paesaggi italiani*. Roma, Meltemi
- Latour B. (1995) *Non siamo mai stati moderni: saggio di antropologia simmetrica*. Milano, Eleuthera
- Le Corbusier (2001) *Maniera di pensare l'urbanistica*. Bari, Laterza
- Le Corbusier (1987) *Verso un'architettura*. Milano, Longanesi
- Le Corbusier & al. (1946) *Le Corbusier: Oeuvre complète*. Zurigo, Les Editions D'Architecture

- Le Corbusier (a cura di), (1967) *La Carta di Atene, L'urbanistica dei tre insediamenti umani*. Milano, Etas/Kompass
- Leach W. (1993) *Land of desire: merchants, power and the rise of a new american culture*. New York, Pantheon Books
- Lippolis L. (2009) *Viaggio al termine della città*. Milano, Elèuthera
- Loos A. (1910) "Ornament und verbrechen", in Loos A., Opel, A. (1998). *Ornament and crime: Selected essays*. Riverside, Ariadne Press
- Lynch K. (1964) *L'immagine della città*. Padova, Marsilio
- Magnaghi A. (2000) *Il progetto locale*. Torino, Bollati Boringhieri
- Mangin D. (2004) *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Parigi, Éd. de la Villette
- Martinotti G. (1993) *Metropoli, la nuova morfologia sociale della città*. Bologna, Il Mulino
- Mastromarini R. (2010) "Dalla città diffusa ai territori della dispersione", in *Atti della II conferenza annuale della sezione sociologia del territorio "Città-campagna: la sociologia di fronte alle trasformazioni del territorio"*. Alessandria, 25-26 febbraio 2010. Disponibile in <http://www.sociologiadelterritorio.it/ricerca.php>
- Merlini C. (2005) *Cose/viste. Letture di territori*. Rimini, Maggioli
- Migliorini F., Pagliettini G. (1993) *Città e territorio nella nuova geografia europea*. Milano, Etas libri
- Mioni A. (1976) *Sulla crescita urbana in Italia. Industrialesimo e forme di urbanizzazione: problemi, ricerche e ipotesi di lavoro*. Milano, Franco Angeli
- Mitchell W.J. (1999) *E-topia: urban life, but not as we know it*. Cambridge, M.I.T. Press
- Monclús F.J. (1998) *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, Centre de cultura contemporània de Barcelona
- Morley D., Robins K. (1995) *Spaces of identity: global media, electronic landscapes, and cultural boundaries*. Londra, Routledge
- Mumford L. (1961) *La città nella storia*. Milano, Ed. Comunità
- Munarin S., Tosi M.C. (2001) *Tracce di città*. Milano, Franco Angeli
- MVRDV (1999) *Metacity/Datatown*. Rotterdam: 010 Publisher
- Paba G. (1990) *La città e il limite. I confini della città*. Firenze, La casa Usher
- Pavia R. (2002) *Babele: la città della dispersione*. Roma, Meltemi
- Pavia R. (1996) *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea*. Genova, Costa & Nolan
- Perulli P. (2009) *Visioni di città: le forme del mondo spaziale*. Torino, Einaudi
- Perulli P. e Vegetti M. (a cura di), (2004) "Introduzione", in Cacciari M. (2004) *La città*. Rimini, Pazzini Editore
- Piccinato G. (2002) *Un mondo di città*. Torino, edizioni di comunità
- Piccinato G. (1962) "La città territorio verso una nuova dimensione", in *Casabella*, n. 270, pag. 16-25
- Pirenne H. (1925) *Medieval cities*. Princeton, Princeton University Press

- Redazione TK (a cura di), (2007) *Atti della conferenza "Contro l'architettura, indagine sui superluoghi e altre cose interessanti"*. Trento, Galleria Civica di arte contemporanea
- Richardson H.W., Chang-Hee C.B. (2004) *Urban sprawl in western Europe and the United States*. Aldershot, Ashgate
- Rowe C. (1978) *La Arquitectura de la utopia en maniersimo, arquitectura moderna y otros ensayos*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Sassen S. (2008) *Una sociologia della globalizzazione*. Torino, Einaudi
- Sassen S. (1998) "Las economias urbanas y el debilitamiento de las distancia", in Ramos A.M. (a cura di), (2004) *Lo urbano en 20 autores contemporaneos*. Barcellona, ediciones UPC
- Sennett R. (1999) "Capitalism and the city", in Echenique M., Saint A. (2001) *Cities for the new millenium*. Londra - New York, Spoon Press
- Sennett R. (1982) *Il declino dell'uomo pubblico: la società intimista*. Milano, Feltrinelli
- Shapin S., Schaffer S. (1985) *Leviathan and the air-pump: Hobbes, Boyle, and the experimental life*. Princeton, Princeton University Press
- Sorkin M. (1992) *Variations on a theme park: the new american city and the end of public space*. New York, Hill and Wang
- Spellman C. e Unglaub K. (2004) *Peter Smithson: conversations with students*. New York, Princeton Architectural
- Strohmeier J. (2001) *The urban ideal: conversations with Paolo Soleri*. Berkeley, Berkeley Hills Books
- Talia I. (2007) *Forme, strutture, politiche della città*. Napoli, Liguori
- Toschi M. (1966) *La città*. Torino, UTET
- Pérez J. (2005) *Manzanas, bloques y casas : formas construidas y formas del suelo en la ciudad contemporánea*. Valencia, Escuela Técnica Superior de Arquitectura
- Rifkin J. (2010) *La civiltà dell'empatia: La corsa verso la coscienza globale nel mondo in crisi*. Milano, Mondadori
- Rykwert J. (2003) *La seduzione del luogo: storia e futuro della città*. Torino, Einaudi
- Rufí J.V. (2003) "¿Nuevas palabras, nuevas ciudades?", in *Revista de geografía*, n.2, pag. 79-103
- Salzano E. (a cura di), (1992) *La città sostenibile*. Roma, Edizioni delle autonomie
- Samonà A. (1966) *La nuova dimensione urbana in Francia: I "grands ensembles" e la modificazione della forma della città*. Padova, Marsilio
- Samonà G. (1959) *L'urbanistica e l'avvenire della città: negli stati europei*. Bari, Laterza
- Samonà G., Provincia Autonoma di Trento (1968) *Piano urbanistico del Trentino*. Padova, Marsilio
- Secchi B. (1994) "Figure del rinnovo urbano", in *Casabella*, n. 614, pag. 16-17
- Sernini M. (1996) *Terre sconfinite. Città, limiti, localismo*. Milano, Franco Angeli

- Tafari M. (1980) *La sfera e il labirinto: avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70*. Torino, Einaudi
- Teaford J. C. (1994) *Cities of the heartland: the rise and fall of the industrial Midwest*. Bloomington, Indiana University Press
- Van den Berg, L. & al. (1982) *A study of growth and decline: Urban Europe, vol. 1*. Oxford, Pergamon Press
- Vanier M. (2011) "Suburbanization as a project", in *Metropolitica*, n. 6
- Vanier M., Estèbe, P. (2010) *Le pouvoir des territoires*. Parigi, Economica
- Vegara A., de las Rivas J.L. (2004) *Territorios inteligentes. Nuevos horizontes del urbanismo*. Madrid, Fundación Metròpoli
- Virilio P., Petit P., Poole M. (1997) *El ciber mundo, la política de lo peor*. Madrid, Cátedra
- Weil S. (1982) *Quaderni, vol. I*. Milano, Adelphi
- Whyte W. H. (1993) *The exploding metropolis*. Berkeley, University of California press
- Whyte W.H. (1968) *The last landscape*. Garden City, Doubleday
- Zuckler P. (1959) *Town and square. From the agora to the village green*. New York, Columbia University Press

Sulle recenti trasformazioni produttive e i distretti industriali

- Archibugi F. (2003) "Per un governo politico della complessità", in *Lettera internazionale*, n. 75 pag. 41-47
- Bagnasco A. (2004) "L'organizzazione dei sistemi locali in un mondo di reti: distretti e città come attori strategici", in *Atti dei convegni linnei*, n. 203, pag. 167-180
- Bagnasco A. (1977) *Tre Italie: La problematica territoriale dello sviluppo italiano*. Bologna, Il mulino
- Becattini G., Ottati G.D. (2006) "The performance of italian industrial districts and large enterprise areas in the 1990s", in *European planning studies*, n. 14, pag. 1139-1162
- Becattini G. (1998) *Distretti industriali e made in Italy. Le basi socioculturali del nostro sviluppo economico*. Torino, Bollati Boringhieri
- Becattini G. (a cura di), (1987) *Mercato e forze locali: il distretto industriale*. Bologna, Il Mulino
- Bellandi M. (1987) "La formulazione originaria", in Becattini G. (a cura di), (1987) *Mercato e forze locali: il distretto industriale*. Bologna, Il Mulino, pag. 49-67
- Berque A. (1990) *Médiance. Des milieu en paysages*. Montpellier, GIP Reclus
- Chandler A.D. (1977) *The visible hand: the managerial revolution in American business*. Cambridge, Belknap Press
- Chandler A.D. (1962) *Strategy and structure: chapters in the history of the industrial enterprise*. Cambridge, M.I.T. Press

- Conti S., Sforzi F. (1997) "Il sistema produttivo italiano", in Coppola P. (a cura di), (1997) *Geografia politica delle regioni italiane*. Torino, Einaudi, pag. 278-336
- Emanuel C., Governa F. (1997) "Il milieu urbano come fattore di differenziazione e di sviluppo", in Dematteis G., Bonaverò P. (a cura di), (1997) *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*. Bologna, Il Mulino, pag. 299-345
- Florida R. (2003) *L'ascesa della nuova classe creativa: stile di vita, valori e professioni*. Milano, Mondadori
- Fuà G., Zacchia C. (a cura di), (1983) *Industrializzazione senza fratture*. Bologna, Il Mulino
- Gaggi M., Narduzzi E. (2006) *La fine del ceto medio e la nascita della società low cost*. Torino, Einaudi
- Garofoli G. (1991) *Modelli locali di sviluppo*. Milano, Franco Angeli
- Governa F. (1997) *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*. Milano, Franco Angeli
- Granata E., Lanzani A., (2006) "La fabbrica delle periferie", in *Animazione sociale*, n. 36, pag. 18-26
- Innocenti R. (a cura di), (1985) *Piccola città e piccola impresa*. Milano, Franco Angeli
- Junger E., Principe Q. (1995) *L'operaio. Dominio e forma*. Parma, Guanda
- Osservatorio economico-territoriale dell'area metropolitana milanese (a cura di), (1990) *I processi insediativi delle attività economiche nel settore sud, sud-est dell'area metropolitana*. Milano, Osservatorio economico-territoriale dell'area metropolitana Milanese
- Piore M.J., Sabel C.F. (1984) *The second industrial divide: Possibilities for prosperity*. New York, Basic Books
- Pyke F., Becattini G., Sengenberger W. (a cura di), (1991) "Distretti industriali e cooperazione fra imprese in Italia", in *Studi & informazioni*, n.34, Firenze, Banca Toscana
- Raffestin C. (1981) *Per una geografia del potere*. Milano, Unicopli
- Romano L., Rullani E. (a cura di), (1998) *Il Post-fordismo. Idee per il capitalismo prossimo venturo*. Milano, Etas
- Sassen S. (1998) *Conferenza The second megacities lecture: Urban economy and fading distance*. The Hague, Megacities foundations
- Scott A.J. (1993) *Technopolis: High-technology industry and regional development in southern California*. Berkeley, University of California Press
- Scott A.J. (1992) "The Roepke lecture in economic geography: The collective order of flexible production agglomerations", in *Economic geography*, n. 68, pag. 219-233
- Scott A.J. (1988a) *New industrial spaces: Flexible production organization and regional development, in North America and Western Europe*. Londra, Pion
- Scott A.J. (1988b) "The geographical foundations and social regulation of flexible production complexes", in Wolch J.R., Dear M.J. (1989) *The Power of geography: How territory shapes social life*. Boston, Unwin Hyman, pag. 21-40

- Storper M., Scott A.J. (1992) *Pathways to industrialization and regional development*. Londra, Routledge
- Toffler A. (1980) *The third wave*. New York, Morrow
- Triglia C. (1995) "Dinamismo privato e disordine pubblico, economia e società locali", in Aa.Vv. (1995) *Storia dell'Italia repubblicana*. Torino, Einaudi
- Veltz P. (1996) *Mondialisation. Villes et territoires. L'économie d'archipel*. Parigi, P.U.F.
- Williamson O.E. (1986) *Economic organization: Firms, markets, and policy control*. New York, NY University Press
- Williamson O.E. (1975) *Markets and hierarchies*. New York, Free press

Sull'urbano

- Abler R., Adams J.S., Gould P. (1972) "Spatial organization", in Abler R., Adams J.S., Gould P. (1972) *The geographer's view of the world*, pag. 354-362
- Ahlmann H.W., Olsson W.W. (1934) *Stockholms inre differentiering*. Stoccolma, Beckman
- Allen J. (1999) "Worlds within cities", in Massey D., Allen J., Pile S. (a cura di), (1999) *City worlds*. Londra, Routledge
- Altarelli R., Ottaviani R. (a cura di), (2007) *Il sublime urbano, architettura e new media*. Roma, Gruppo Mancosu Editore
- Amoretti A. (2013) "Città in attesa", in *Domus*, n. 968, pag. 118-128
- Ascher F. (2003) "Quelques réflexions à propos du rapport", in Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003) *Políticas urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades*. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian pag. 253-259
- Ascher F. (1995) *Métapolis: Ou l'avenir des villes*. Parigi, Éditions Odile Jacob
- Baerwald T. (1978) "The emergence of a new downtown", in *Geographical review*, n. 68, pag. 308-318
- Bairoch P. (1985) *De Jérico a Mexico. Villes et économie dans l'histoire*. Parigi, Gallimard
- Batten D.F. (1995) "Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century", in *Urban studies*, n. 32, pag. 313-327
- Bauer G., Roux J.M. (1976) *La rururbanisation ou la ville éparpillée*. Parigi, Seuil
- Bell D. (1973) *The coming of post-industrial society: A venture in social forecasting*. New York, Basic Books
- Bellicini L. (1991) *La costruzione della città europea negli anni '80*. Roma, Cresme-Credito Fondiario
- Bernié-Boissard C. (1994) "Henri Lefebvre, sociologue du quotidien, philosophe de la modernité", in *Espaces et sociétés*, n. 76, pag. 13-31
- Berta G. (2008) *Nord: Dal triangolo industriale alla megalopoli padana, 1950-2000*. Milano, Mondadori

- Bertho R. (2013) *La mission photographique de la Datar. Un laboratoire du paysage contemporain*. Parigi, La documentation française
- Bobbio R.A. (1988) *L'ultima città dell'Occidente: Il fenomeno urbano negli Stati Uniti d'America*. Roma, Lavoro Ed.
- Boeri S. (1998) "Eclectic atlases", in *Daidalos*, n. 69-70, pag. 5-17
- Bonora P. (2009) "Interpretare la neourbanita: città de-formata e immobilizzazione", in Bonora P., Cervellati P.L. (a cura di), (2009) *Per una nuova urbanita. Dopo l'alluvione immobilista*. Reggio Emilia, Diabasis, pag. 7-26
- Bourdin A., Prost R. (2009) *Projets et stratégies urbaines: Regards comparatifs*. Marsiglia, Parenthèses
- Boudreau J.A. (2010) "Reflections on Urbanity as a object of study and a critical epistemology", in Davies J.S., Imbroscio D.L. (a cura di), (2010) *Critical urban studies*. Albany, State University of NY Press, pag. 55-72
- Brenner N. (2004) *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford New York, Oxford University Press
- Brenner N., Theooore N. (2002) "Cities and the geographies of sctually existing neoliberalism", in *Antipode*, n. 34, pag. 349-379
- Bucci S. (2011) "La città oltre la postmetropoli", in *Corriere della sera* del 13 aprile 2011, pag. 43
- Camagni R. & Capello R. (2004) "The city network paradigm: theory and empirical evidence", in Capello R. & Nijkamp P. (2004) *Urban dynamics and growth: Advances in urban economics*. Amsterdam, Elsevier, pag. 495-529
- Camagni R. (1992) *Economia urbana: Principi e modelli teorici*. Roma, NIS
- Camagni R. (1991) *Computer network: mercati e prospettive delle tecnologie di comunicazione*. Milano, Etas libri
- Capestro A. (1997) "Interpretare i territorio della complessità", in *Firenze Architettura, I quaderni*, n. 1, pag. 18-29
- Carta M. (2011) *La rappresentazione nel progetto di territorio*. Firenze, Firenze University Press
- Carreras V.C., Vilá V.J. (1983) *La ciudad: enseñanzas del fenómeno urbano*. Madrid, Anaya
- Castells M. (1992) "The world has changed: can planning change?", in *Landscape and Urban planning*, vol. 22, n. 1, pag. 73-78
- Castells M. (a cura di), (1985) *High technology, space and society*. Beverly Hills, Sage publications
- Castells M. (1974) *La questione urbana*. Padova, Marisilio
- Castells M., Hall P. (1994) *Technopoles of the world: the waking of 21st century industrial complexes*. Londra, Routledge
- Choay F. (1980) *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Parigi, Seuil
- Cicciotti E. (1990) "Nuove polarità industriali a scala regionale", in Curti F., Diappi L. (1990) *Gerarchie e reti di città, tendenze e politiche*. Milano, Franco Angeli
- Claval P. (1984) *Geographie humaine et économique contemporaine*. Parigi, PUF

- Claval P. (1956) "La théorie des villes", in *Revue géographique de l'est*, n.1-2, pag. 3-56
- Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (1996) *Le forme del territorio italiano: Ambienti insediativi e contesti locali*. Roma, Laterza
- Costes L. (2011) "Del 'derecho a la ciudad' de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna", in *Urban*, n. 2, pag. 89-100
- Corna P.G., Battisti G. (1977) *Milano, megalopoli padana, valli alpine: Studi sulle reti urbane*. Bologna, Pàtron
- Crang M. (2000) "Public space, urban space and electronic space", in *Urban Studies*, n. 2, pag. 301-317
- Curie, J. (1971) "Urbanisation et comportements dans les organisations urbaines", in C.N.R.S. (1972) *Atti del convegno "l'analyse Interdisciplinaire de la croissance urbaine"*. Parigi, C.N.R.S. pag. 327-336
- Davis M. (1990) *City of quartz: Excavating the future in Los Angeles*. Londra, Verso
- De Certeau M. (1980) *L'invention du quotidien*. Parigi, Gallimard
- De Landa M. (1997) *A thousand years of nonlinear history*. New York, Zone Books
- De las Rivas Sanz, J.L. (2010) "El espacio público y lo urbano renovado. Ideas para un proyecto renovado", in Viladevall M., Castrillo M. (a cura di), (2010) *Espacio público en la ciudad contemporánea*. Valladolid, Universidad de Valladolid, pag. 141-164
- De Teran M. (1964) "Geografía humana y sociología. Geografía social", in *Estudios geográficos*, n. 97, pag. 464
- Dematteis G. (2009) "Conurbazione disgregata e sistemi locali territoriali", in Bonora P. (2009) *Per una nuova urbanità*. Reggio Emilia, Diabasis, pag. 44-59
- Dematteis G. (1993) "Il fenomeno urbano. lineamenti generali", in Cori B., Coma-Pellegrini G., Dematteis G., Pierotti P. (1993) *Geografia urbana*. Torino, UTET, pag. 49-166
- Derruau M. (1964) *Tratado de geografía humana*. Barcellona, Editorial Vicens-Vives
- Di Biagi P., Gabellini P., Secchi B. (1992) *Urbanisti italiani: Picciniato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*. Roma, Laterza
- Dickinson R.E. (1951) *The west european city: A geographical interpretation*. Londra, Routledge & Paul
- Domingues A. & al. (2006) *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisbona, Argumentum
- Downs A. (1989) *The need for a new vision for the development of large U.S. metropolitan areas*. New York, Salomon Brothers
- Dramstad W.E., Olson J.D., Forman R.T.T. (1996) *Landscape ecology principles in landscape architecture and land-use planning*. Cambridge, Harvard University Graduate School of Design
- Elden S. (2004) "Between Marx and Heidegger: Politics, philosophy and Lefebvre's 'The production of space'", in *Antipode*, n.36, pag. 86-105

- EU - European Union (2007) *State of european cities report: adding value to the european urban audit*. Bruxelles, European Union - Regional Policy
- Ferrao J. (2003) "Intervenir na cidade: complexidade, visao e rumo", in Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) *Políticas urbanas. Tendencias, estratégias e oportunidades*. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian
- Fishman R. (1987) *Bourgeois utopias: The rise and fall of suburbia*. New York, Basic Books
- Garique Ph. (1956) "French canadian kinship and urban life", in *American anthropologist*, n. 58., pag. 1090-1101
- Garnier J.P. (1994) "La visión urbana de Henri Lefebvre: des prévisions aux révisions", in *Espaces et sociétés*, n. 76, pag. 123-146
- Gausa M. & al. (2001) *Diccionario metápolis de la arquitectura avanzada*. Barcelona, Actar
- Genette G. (1972) *Figures III*. Parigi, Éditions du Seuil
- Genette G. (1969) *Figures II*. Parigi, Éditions du Seuil
- Genette G. (1966) *Figures I*. Parigi, Éditions du Seuil
- Gerlofs B.A. (2012) *Producing edge city: Publics, perceptions, and the right to life on the new frontier*. Syracuse, Geography – Theses, Surface
- Ghorra-Gobin C. (2011) "Las implicaciones de la ordenación de los espacios públicos suburbanos y de borde central en la ciudad europea: ¿es pertinente recurrir al 'derecho a la ciudad' de Henri Lefebvre?" in *Urban*, n. 2, pag. 67-79
- Gómez O.D., Gobierno de España, Ministerio de obras públicas (1979) *El Espacio rural y el fenómeno urbano: Hacia un planeamiento activo*. Madrid, Madrid, Coplaco
- Gregotti V. (2011) *Architettura e postmetropoli*. Torino, Einaudi
- Gunder M. (2005) "The production of desirous space: mere fantasies of the utopian city?", in *Planning theory*, n. 4, pag. 173-199
- Hall P. (2002) *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford, Blackwell publishers
- Hall P., Markusen A.R. (1985) *Silicon landscapes*. Boston, Allen & Unwin
- Hall P. (1998) *Cities in civilization*. New York, Pantheon Books
- Harvey D. (2008) "The right of the city" in *New left review* (200), n. 53, pag. 23-40
- Harvey D. (1978) *Giustizia sociale e città*. Milano, Feltrinelli
- Hartshorn T., Muller P. (1986) *Suburban business centers: Employment implications*. Washington, U.S. Department of Commerce
- Hartshorn T. (1973) "Industrial parks/office parks: A new look for the city", in *Journal of geography*, n. 62, pag. 33-45
- Hess R. (1988) *Henri Lefebvre et l'aventure du siècle*. Parigi, Métailié
- Herington J. (1984) *The outer city*. Londra, Harper & Rowe
- Hobsbawm E.J. (1995) *Il secolo breve*. Milano, Rizzoli

- Ito T. (1992) "Paisaje arquitectónico de una ciudad envuelta en una película de plástico transparente", in Ito T., Torres J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio oficial de aparejadores y arquitectos
- Jackson K.T. (1985) *Crabgrass frontier: The suburbanization of the united states*. New York, Oxford University Press
- Jedlowski P. (1979) "Henri Lefebvre e la critica della vita quotidiana, introduzione", in H. Lefebvre (1979) *La vita quotidiana nel mondo moderno*. Milano, il Saggiatore
- Kotkin J. (2005) *The city: A global history*. New York, Modern Library
- Laffi S. (2005) "La scuola di vita della Chicago School", in *Lo straniero*, n. 62/63
- Lambe D. (1973) *La conurbation*. Parigi, Éditions Saint Germain des Prés
- Lambooy J.G. (1998) "Polynucleation and urban development: the Randstad", in *European planning studies*, n. 6, pag. 457-467
- Lanzani A. (1996) "Geografie degli ambienti insediativi lombardi. Schede descrittive ed interpretative", in *Territorio*, n. 3, pag. 85-123
- Le Guen C. (1960) "La structure de la population active des agglomérations francaises de plus de 20.000 habitants", in *Annales de géographie*, n. 69, pag. 355-370
- Lefebvre H. (1965) *Pyrénées*. Losanna, Editions rencontre
- Lefebvre H. (1962) *Introduction à la modernité: Préludes*. Parigi, Éditions de minuit
- Lehtovuori P. (2010) *Experience and conflict: the production of urban space*. Farnham, Ashgate Pub. Company
- Lewis O. (1952) "Urbanization without breakdown", in *The scientific monthly*, vol. 75, n. 1, pag. 197-218
- Lucrezio G. (1970) *Il fenomeno urbano*. Roma, A.V.E.
- Magnaghi A. (a cura di), (2001) *Rappresentare i luoghi, metodi e tecniche*. Firenze, Alinea
- Malisz B. (1972) *La formation des systèmes d'habitats. Esquisse de la theorie des seuils*. Parigi, Dunod
- Marcuse P. (1994) "Not chaos, but walls...", in Watson S., Gibson K. (a cura di), (1994) *Postmodern cities and spaces*. Oxford, Blackwell
- Mariano C. (2011) *Governare la dimensione metropolitana. Democrazia ed efficienza nei processi di governo dell'area vasta*. Milano, Franco Angeli
- Martín A. (a cura di), (2004) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcellona, Edicions UPC
- Meier R.L. (1962) *A communications theory of urban growth*. Cambridge, M.I.T. Press
- Méndez R. (1990) *El fenómeno urbano*. Bogotá, C.E.L.
- Merrifield A. (2006) *Henri Lefebvre: A critical introduction*. New York, Routledge
- Metaal S. (2000) "Oases tussen buitenwijken zonder stad", in *Agora*, n. 16, pag. 12-13

- Moriconi-Ebrard F. (2000) *De Babylone a Tokyo. Les grandes agglomérations du Monde*. Parigi, Ophrys
- Muller P.O. (1976) *The outer city: Geographical consequences of the urbanization of the suburbs*. Washington, Association of American Geographers
- Muscarà C., Bellavitis, G. (1978) *Megalopoli mediterranea*. Milano, Franco Angeli
- OMA, Koolhaas R. (1994) *S, M, L, XL: Small, medium, large, extra-large*. New York, Monacelli Press
- Osmont A. (2006) "La ville du néo-libéralisme", in AITEC (a cura di), (2006) *Cahier Voltaire: La ville a l'épreuve du libéralisme*, Parigi, AITEC
- Osmont A. (1998) "La gouvernance: concept mou, politique forme", in *Les annales de la recherche urbaine*, n. 80-81, pag. 19-26.
- Palermo P.C., Balducci, A. (1997) *Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese: Atlante delle trasformazioni insediative*. Milano: Franco Angeli
- Pellegrino P., Neves J. (1994) "L'architecture et la projection des rapports sociaux sur le sol : effet, représentation ou production de l'espace? Lefebvre", in *Espaces et sociétés*, n. 76, pag. 59-68
- Plant S. (1992) *The most radical gesture, the situationist international in a postmodern age*. New York, Routledge
- Pollak L. (2006) "Constructed ground: questions of scale", in Waldheim C. (a cura di) *The landscape urbanism reader*. New York, Princeton Architectural Press, pag. 125-140
- Pumain D., Guérois M. (2003) "La diffusione urbana in Francia: un nuovo spazio-tempo per le città", in Bertuglia C.S., Stanghellini A., Staricco L. (a cura di), (2003) *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*. Milano, Franco Angeli, pag. 37-60
- Purcell M. (2003) "Citizenship and the right to the global city: Reimagining the capitalist world order", in *International journal of urban and regional research*, n. 27, pag. 564-590
- Purcell M. (2002) "Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant", in *Geojournal*, n. 58, pag. 99-108
- Quaroni L. (1968) "Introduzione alla voce 'urbanistica'", in Portoghesi P. (a cura di), (1968) *Dizionario enciclopedico di architettura ed urbanistica*. Roma, Istituto Editoriale Romano
- Reissman L. (1972) *El proceso urbano. Las ciudades en las sociedades industriales*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Remy J. (1966) *La ville: Phénomène économique*. Bruxelles, Les éditions "Vie ouvrière"
- Richards L. (1990) *Nobody's home: dreams and realities in a new suburb*. New York, Oxford University Press
- Riley R.B. (1993) "Thoughts on the new rural landscape", in *Places*, n. 8, pag. 84-89
- Ritzer G. (2000) *La religione dei consumi. Cattedrali pellegrinaggi e riti dell'iperconsumo*. Bologna, Edizioni Il Mulino
- Rossignolo C. (2011) "Il fenomeno urbano e le città contemporanee", in Governa F., Memoli F. (2011) *Geografie dell'urbano*. Roma, Carocci Editore

- Roux E., Vanier M. (2008) *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Parigi, La Documentation Française-DATAR
- Sachar A. (1994) "Randstad Holland: a world city?", in *Urban studies*, n. 31, pag. 381-400
- Scott A.J., Soja E. (1996) *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*. Berkeley, University of California Press
- Sennett R. (1999) "Capitalism and the City", in Echenique M., Saint A. (2001) *Cities for the new millenium*. Londra - New York, Spoon press pag 19-24
- Simmel G. (1903) *Die großstädte und das geistesleben*. Dresda, Petermann
- Soja, E.W. (2011) "Beyond postmetropolis", in *Urban geography*, n. 32, pag. 451-469
- Soja E.W. (2007) *Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale*. Bologna, Pàtron
- Soja E.W. (1998) "Seis discursos sobre la postmetrópolis", in *Urban*, n. 2, pag. 37-50
- Soja E.W. (1996) *The third space: journeys to L.A. and other real-and-imagined places*. Oxford, Blackwell
- Soja E.W. (1992) "Inside exopolis: scenes form Orange County", in Sorkin M. (1992) *Variations on a theme park*. New York, Hill & Wang, pag. 94-122
- Soja E.W. (1989) *Post-modern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. Nueva York, Verso
- Solà Morales M. (1996) "Contra el modelo de metropolis universal", in *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n. 213
- Sorre M. (1947) *Les fondements de la géographie humaine*. Parigi, Colin
- Stanek L., Schmid C. (2011) "Teoría, no método: Henri Lefebvre, investigación y diseño urbanos en la actualidad", in *Urban*, n. 2, pag. 59-66
- Stilgoe J. (1988) *Borderland: Origins of the american suburb, 1820-1939*. New Haven, Yale University Press
- Strauss L. (1963) *The city and the man*. Chicago, University of Chicago
- Sudjic D., Sayer P. (1992) *The 100 mile city*. San Diego, Harcourt Brace
- Taylor P.J., Lang R.E. (2004) "The shock of the new: 100 concepts describing recent urban change", in *Environement planning A*, n. 36, pag. 951-958
- Tarragó S. (1968) "Prologo a la edición española", in Rossi A. (1971) *L'arquitectura de la ciudad*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Turri E. (2000) *La megalopoli padana*. Venezia, Marsilio
- UN - United Nations (1992) *Urban agglomerations*. New York, Population Division
- Vacca R. (1974) *La morte di Megalopoli*. Milano, Mondadori
- Van Oort F., Burger M., Raspe O. (2010) "On the economic foundation of the urban network paradigm: spatial integration, functional integration and economic complementarities within the Dutch Randstad", in *Urban Studies*, n. 47, pag. 725-748

- Walker R., Lewis R.D. (2001) "Beyond the crabgrass frontier: industry and the spread of North American cities, 1850–1950", in *Journal of Historical Geography*, n. 27, pag. 3-19.
- Walker R. (1994) *Edgy cities, technoblurbs and simulcrumbs: Depthless utopias and dystopias on the sub-urban Fringe*. Los Angeles, University of California.
- Walker R. (1978) "The transformation of urban structure in the nineteenth century. United States and the beginnings of suburbanization", in Cox K. (a cura di) *Urbanization and conflict in market societies*. Chicago, Maaroufa Press, pag. 165-213
- Warner S. (1962) *Streetcar suburbs: The process of growth in Boston*. Cambridge, Harvard University Press
- Weber M. (1958) *The city*. Glencoe, Free Press
- White H.P. (1980) *The continuing conurbation: Change and development in Greater Manchester*. Westmead, Gower
- Wijers L. (1975) *The 'Randstad Holland' conurbation*. The Hague, Government printing office
- Williams R. (1973) *The country and the city*. New York, Oxford University Press

Sul centro

- Abbott A. (1999) *Department and discipline: Chicago sociology at one hundred*. Chicago, University of Chicago Press
- Alao N. & al. (1977) *Christaller central place structures: An introductory statement*. Evanston, Northwestern University Press
- Alexander C., Alexander M.M. (a cura di), (2006) *The heart of the city. The necessary binding force that creates the core of every city*. Berkley, Center for environmental structure
- Alomar G. (1961) *Sociología urbanística*. Madrid, Ed. Aguilar
- Alonso W. (1964) *Location and land use: Toward a general theory of land rent*. Cambridge, Harvard University Press
- Alchian A.A. (1950) "Uncertainty, evolution and economic theory", in *Journal of political economy*, n. 58, pag. 211-221
- Allione M. (1967) "Prefazione all'edizione italiana", in Alonso W. (1967) *Valore e uso del suolo urbano*. Venezia, Marisilo pag. 15-28
- Álvarez A. (2006) *El mito del centro histórico: El espacio de prestigio y la desigualdad*. Puebla, Universidad Iberoamericana Puebla
- Amin A., Massey D., Thrift N. (2000) *Cities for all the people not the few*. Bristol, Policy Press
- Amo/Koolhaas R. (a cura di), (2006) *Post-occupancy - Domus d'autore*. Milano, Editoriale Domus
- Aurousseau M. (1921) "The distribution of population: A constructive problem", in *Geographic Review*, num. 11, pag. 563-592
- Batty M. (2011) "When all the world's a city", in *Environment and planning*, n. 43, Londra, pag. 765-772
- Batty M. (2004) "A new theory of space syntax", in *UCL Casa – Working papers series*, n. 75

- Barley N. (2008) *Breathing cities*. Basilea, Birkhäuser
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G. (1970) *Tratado de geografía urbana*. Barcellona, Vicens Vives
- Beauregard R. (2007) "More than sector theory: Homer Hoyt's contributions to planning knowledge", in *Journal of planning history*, n. 6, pag. 248-271
- Beckmann M.J. (1958) *Location theory*. New York, Random House
- Beckmann M.J., Marschak T.A. (1955) *An activity analysis approach to location theory*. Santa Monica, Rand. Corp.
- Bell W. (1965) "Urban neighbourhoods and individual behaviour", in Sherif M., Sherif W.C. (a cura di), (1965) *Problems of youth Chicago*. Chicago, Aldine Pub., pag. 235 – 264
- Berger A.S. (1978) *The city: Urban communities and their problems*. Dubuque, Brown
- Berry B.J.L., Kasarda J.D. (1977) *Contemporary urban ecology*. New York, McMillan
- Berry B.J.L., Harris C.D. (1970) "Walter Christaller: An appreciation", in *Geographical review LX*, n. 1, pag. 116-119
- Berry B.J.L. (1967) *Geography of market centers and retail distribution*. New jersey, Prentice Hall
- Bobek H. (1928) *Innsbruck: Eine gebirgsstadt, ihr lebensraum und ihre erscheinung*. Stoccarda, Engelhorn
- Bonomi A., Abruzzese A. (2004) *La città infinita*. Milano, Mondadori
- Bonnes M., Secchiaroli G. (1995) *Environmental psychology*. Londra, Sage
- Boudrillard J. (1978) "Effecto Beaubourg (implosión y disuasión)", in Boudrillard J. (1993) *Cultura y simulacro*. Barcellona, Kairo, pag. 36-52
- Brunetta G., Morandi C. (2009) *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale*. Firenze, Alinea
- Bulmer M. (1984) *The Chicago school of sociology: Institutionalization, diversity, and the rise of sociological research*. Chicago: University of Chicago Press
- Bunge W. (1962) *Theoretical geography*. Lund, Gleerup
- Burdack J. (2006) "New economic poles in European metropolitan peripheries: introductory remarks on theory and empirical evidence", in *European spatial research and policy*, n.13, part. 2, pag. 139-150
- Burgess E., Bogue D.J. (a cura di), (1964) *Contributions to urban sociology*. Chicago, University of Chicago Press
- Camagni R. (1993) "From city hierarchy to city networks: reflections about an emerging paradigm", in Lakshmanan T.R., Nijkamp, P. (a cura di), (1993) *Structure and change in the space economy*. Berlino, Springer Verlag, pag. 66-87
- Carter H. (1988) *La geografia urbana. Teoria e metodi*. Bologna, Zanichelli
- Castells M. (2002) *La nascita della società in rete*. Milano, EGEA
- Christaller W. (1972) "How i discovered the theory of central places: a report about the origin of central places", in English P.W., Mayfield

- R.C. (a cura di), (1972) *Man space and environment*. Oxford Univ. Press, pag. 601-610
- Christaller W. (1964) "Some considerations of tourism location in Europe", in *Papers - Regional science association*, n.12, pag 95-105
- Christaller W. (1933) *Die zentralen orte süddeutschland*. Jena, Gustav Fischer
- Corboz A. (1995) *L'ipercittà*, in *Urbanistica*, n. 103, pag. 6-10
- Cox H.G. (1966) *The secular city: Secularization and urbanization in the theological perspective*. New York, Macmillan
- Curti F., Diappi L. (a cura di), (1992) *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*. Milano, Franco Angeli
- Curtis B. (2000) "The heart of the city", in Hughes J., Sadler S. (a cura di), (2000) *Non-plan: Essays on freedom, participation and change in modern architecture and urbanism*. Boston, Architectural Press
- Curtis E.B., Lipsey R.G. (1982) "An economic theory of central places", in *The economic journal*, n. 365, pag. 56-72
- Dacey M.F. & al. (1974). *One-dimensional central place theory*. Evanston, Northwestern University Press
- Dagradi P. (1982) *Introduzione alla geografia umana*. Bologna, Patron
- Diappi L., Pompili T., Stabilini S. (1990) "City systems: a Losch - theoretical dynamic model", in *Occasional paper series on socio-spatial dynamics*, n. 2, pag. 103-124.
- Domhardt K. (2011) *The heart of the city: CIAM-debatten zwischen Europa und Nordamerika, 1933-1951*. Zurigo, Verlag
- Duprè Theseider E. (1978) *Mondo cittadino e movimenti ereticali nel medio evo: saggi*. Bologna, Pàtron
- Dupuy G. (2008) *Urban networks-network urbanism*. Amsterdam, Techne Press
- Dupuy G. (1991) *L'urbanisme de réseaux, théories et méthodes*. Parigi, Armand Colin
- Dupuy G. (1985) *Systèmes, réseaux et territoires*. Parigi, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées
- Dupuy G. (1972) "Les jeux urbain", in *L'actualité économique*, n. 1, pag. 85-110
- Engels F. (1973) *La situazione della classe operaia in Inghilterra*. Roma, Ed. Riuniti
- Ennen E. (1979) *The medieval town*. Amsterdam, North-Holland Pub. Co.
- Esparza A.X., Krmenek A.J. (1997) "The spatial markets of cities organized, in a hierarchical system", in *Professional geographer*, n. 48, pag. 367-378
- Fei C. (2010) *Catalogo della mostra "Invito al viaggio"*. Milano, Museo Pecci
- Ferraro G. (2001) *Il libro dei luoghi*. Milano, Jaca book
- Font A., Vecslir L. (2010) "Nuovi spazi della produzione, commercio e consumo: la regione metropolitana di Barcellona", in Morandi C. (a cura di) (2010) *Commercio e scala vasta: temi comuni da tre esperienze diverse*, *Urbanistica*, n.141, pag. 19-26

- Fuligni P., Rognini P. (2007) *La metropoli umana*. Milano, Franco Angeli
- Fuligni P., Rognini P. (2005) *Manuale di ecologia urbana e sociale*. Milano, FrancoAngeli
- Funck R.H., Kukliński A. (1986) *Space-structure-economy: A tribute to August Lösch*. Karlsruhe, Von Loeper
- Galpin C.J. (1915) *The social anatomy of an agricultural community*. Madison, agricultural experiment Station of the University of Wisconsin
- Garin E. (1965) *Scienza e vita civile nel rinascimento italiano*. Bari, Laterza Ed.
- Garreau J. (1992) *Edge city: Life on the new frontier*. New York, Anchor Books
- Gottman J. (1989). "What are cities becoming centers of? Sorting out possibilities", in Knight R.V., Gappert G. (a cura di), (1989) *Cities in a global society*. Newbury Park, Sage
- Governa F., Memoli M. (2011) *Geografie dell'urbano: Spazi, politiche, pratiche della città*. Roma, Carocci
- Grandmann R. (1916) *Zeitschnfr der gesellschaft fur erdkunde*. Berlino, Schwabische Stadte
- Jacobs J. (1961) *The death and life of great American cities*. New York, Random House
- Yadav C.S. (1987) *Perspectives in urban geography*. New Delhi, Concept
- Hall P., Pain K. (2009) *The polycentric metropolis: Learning from megacity regions in Europe*. Londra, Earthscan
- Hall P. (2003) "The changing european urban system", in Portas N., Domingues À., Cabral J. (2003) *Políticas Urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades*. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian
- Hall P. (1997) *Megacities, world cities and global cities*. Amsterdam, Stichting Megacities 2000, Amsterdam.
- Harris C.D., Ullman E. (1945) "The nature of cities", in *The annals of the american academy of political and social science*, n. 242, pag. 7-17
- Harvey D. (1973) *Explanation in geography*. Londra, Edward Arnold
- Hawley A.H. (1950) *Human ecology: a theory of community structure*. New York, Ronald Press
- Henderson J.V. (1982) "Systems of cities in closed and open economies", in *regional science and urban economics*, n. 12, pag. 325-350
- Hillier B. (1999) "Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids", in *Urban design international*, n. 4, pag. 107-127
- Hillier B. (1996) *Space is the machine*. New York: Cambridge University Press
- Hillier B., Hanson J. (1984) *The social logic of space*. Cambridge, Cambridge University Press
- Hoyt H. (1972) *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington, Federal housing administration
- Hoyt H. (1970) *One hundred years of land values in Chicago*. New York, Arno Press

- Hoover E.M., Giarrítani F. (1985) *An introduction to regional economics*. New York, Alfred A. Knopf Inc.
- Hotelling H. (1929) "Stability in competition", in *The economic journal*, n. 153., pag. 41-57
- Hottel R. (1983) "Walter Christaller", in *Annals (AAG)*, pag. 51-54
- Hurd R.M. (1903) *Principles of city land values*. New York, The record and guide
- Khalili A., Mathur V.K., D. Bodenhorn (1974) "Location and the theory of production; a generalisation", in *Journal of economic theory*, n. 9, pag. 467-475
- King L.J. (1984) *Central place theory*. Beverly Hills, SAGE Publications.
- Koolhaas R. (1994a) *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*. New York, Monacelli Press
- Koolhaas R. (1994b) "Bigness: or the problem of Large", in Jenks C., Kropf K. (a cura di), (1994) *Theories and manifestoes of contemporary architecture*. Chichester, Wiley-Academy
- Koopmans T.C. (1950) *Statistical inference in dynamic economic models*. New York, Wiley
- Kosso P., Kosso C. (1995) "Central place theory and the reciprocity between theory and evidence", in *Philosophy of science*, n. 62, pag. 581-593
- Kruft H.W. (1990) *Le città utopiche. La città ideale dal XV al XVIII secolo fra utopia e realtà*. Bari, Laterza
- Krugman P. (1991) *Geography and trade*. Cambridge, M.I.T. Press
- Kurtz L.R. (1984) *Evaluating Chicago sociology: A guide to the literature, with an annotated bibliography*. Chicago, University of Chicago Press
- Ito T., Toio Ito Associates Architects (a cura di), (2006) *Blurring architecture*. Milano, Edizioni Charta
- Ito T. (1992) "Paisaje arquitectónico de una ciudad envuelta en una película de plástico transparente", in Ito T., Torres J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio oficial de aparejadores y arquitectos
- Lalanne L. (1863) "An essay on the theory of railway system, based on observation of facts and the basic laws governing population distribution", in *Comptes rendus des seances de l'academie des sciences*, n. 57, pag. 206-210
- Lefebvre L. (1958) *Allocation in space*. Amsterdam, North-Holland Pub. Co.
- LeGates R.T., Stout F. (2007) *The city reader*. New York, Routledge
- Ley P., Casariego J. (2005) *La creación de los nuevos subcentros*. Las Palmas, Universidad de las Palmas de Gran Canaria
- Lo Cascio M. (1978) "Il contributo del sistema all'analisi urbana", in Nicoletti M. (1978) *L'ecosistema urbano*. Roma, edizioni Dedalo, pag. 289-296
- Lösch A. (1940): *Untersuchungen über die wasserhältnisse in den bezirken minden, bückeburg, kathrinshagen und hessisch-oldendorf*. Bielefeld: n.d.

- Lyster C. (2006) "Landscapes of exchange: re-articulating site", in C. Waldheim (a cura di) *Landscape urbanism reader*. New York, Princeton Architectural Press, pag. 219-237
- Marconi P. & al. (1973) *La città come forma simbolica. Studi sulla teoria dell'architettura nel rinascimento*. Roma, Bulzoni Editore
- Martínez S. (2009) *La cuestión del centro, el centro en cuestión*. Lleida, Editorial Milenio
- Massey D., Allen J., Pile S (a cura di), (1999) *City worlds*. Londra, Routledge
- Mela A. (1996) *Sociologia della città*. Roma, Carocci
- McElrath D.C. (1965) "Urban differentiation: Problems and prospects", in *Law contemporary problems*, n. 1, pag 103-110
- Mena J. (2005) "Las no-ciudades", in Casariego J., Ley P. (a cura di), (2005) *La creación de los nuevos subcentros: el caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas de Gran Canaria
- McElrath D.C. (1968) "Societal scale and social differentiation", in Greer S. & al. (a cura di), (1968) *The new urbanization*. New York, St. Martin's Press
- Mitchell G.D. (1968) *A hundred years of sociology*. Chicago, Aldine Pub. Co.
- Mochi Onori L. (2012) "Introduzione al tema della città ideale nel rinascimento", in Marchi A., Valazzi M.R. (2012) *La città ideale: L'utopia del Rinascimento a Urbino tra Piero della Francesca e Raffaello*. Milano, Electa
- Monnet N. (2002) *La formación del espacio público: Una mirada etnológica sobre el casc antic de Barcelona*. Madrid: Libros de la Catarata
- Montaner J.M. (2008) *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Morandi, C. (a cura di) (2010) "Commercio e scala vasta: temi comuni da tre esperienze diverse", *Urbanistica*, n.141, pag. 15-41
- Morandi, C. (2009) "Nuove polarità territoriali?", in *Dedalo*, n.12, pag. 36-41
- Moscovici S. (1998) *Psychologie sociale*. Parigi, Presses universitaires de France
- Mumford E. (2009a) *Defining urban design: CIAM architects and the formation of a discipline, 1937-69*. New Haven, Yale University Press
- Mumford E. (2009b) *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, M.I.T. Press
- Mumford L. (1937): "What is a city?", in *Architectural record*, n. 5, pag. 59-62
- Murdie R.A. (1969) *Factorial ecology of metropolitan Toronto, 1951-1961: An essay on the social geography of the city*. Chicago, University of Chicago - Dept. of Geography
- Nevenić M. (2013) "Functional urban region-the instrument of polycentric spatial development of Serbia", in Institute of architecture and urban & spatial planning of Serbia (a cura di), *2013 RESPAG 2013, conference proceedings*. Belgrado, IAUS ed. pag. 479-486

- Park R.E. & al. (1928): *The city*. The University of Chicago press, Chicago
- Park R.E., Burgess E.W. (1921) *Introduction to the Science of Sociology*. Chicago, University of Chicago Press
- Park R.E. (1915) "The City: Suggestions for the investigation of behavior in the city environment", in *American journal of sociology*, n. 20, pag. 579-583
- Pavia R. (1996) *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea*. Genova, Costa & Nolan
- Pizzorno A. (1967) *Notes on the terminology in studies of social participation*. Buenos Aires, Centro de investigaciones sociales
- Preston R.E. (1985) "Christaller's neglected contribution to the study of the evolution of central places" in *Progress in human geography*, n. 9, pag.177-193
- Queirós A.Z. (2012) *Formacion y evolucion del centro de oporto (1850-2001)*. Madrid, Eae Editorial Academia Espanola
- Ratcliff R.U. (1949) *Urban land economics*. New York, McGraw-Hill Book Co.
- Rauty R. (a cura di), (1999) *Società e metropoli. La scuola sociologica di Chicago*. Roma, Donzelli
- Ricardo D. (1817) *On the principles of political economy and taxation*. Londra, J. Murray ed.
- Rimbert S. (1973) *Les paysages urbains*. Parigi, Armand Colin
- Robson B.T. (1969) *Urban analysis. A study of city structure*. Cambridge, Cambridge University Press
- Rogers E.N., Sert J.L., Tyrwhitt J., (a cura di), (1952) *The heart of the City: Towards the humanization of urban life*. New York, Pellegrini and Cudahy
- Rowe C., Koetter F. (1978) *Collage city*. Cambridge, M.I.T. Press
- Rullani E., Micelli S., Di Maria E. (2000) *Città e cultura nell'economia delle reti*. Bologna, Il Mulino
- Sapori A. (1946) *Studi di storia economica medievale*. Firenze, G.C. Sansoni
- Sassen S. (2008) *Una sociologia della globalizzazione*. Torino, Einaudi
- Sassen S. (1998) *Globalization and its discontents*. New York, New Press
- Schnée D. (2013) "A transport-urbanism strategy based on a new approach of centrality: areas of multi-commune cohesion applied to the Gironde's county", in Institute of architecture and urban & spatial Pplanning of Serbia (a cura di), *2013 RESPAG 2013, conference proceedings*. Belgrado, IAUS ed., pag. 618-633
- Secchi B. (1998) "Città moderna, città contemporanea e loro futuri", in Aa.Vv. (1999) *I futuri della città. Tesi a confronto*. Milano, Franco Angeli, pag. 145-158
- Sedlmayr H. (1967) *Perdita del centro Le arti figurative del 19° e 20° secolo come sintomo e simbolo di un'epoca*. Torino, Borla
- Sennett R. (1992) *La coscienza dell'occhio: Progetto e vita sociale nelle città*. Milano, Feltrinelli

- Serra E. (1996) "Centres reinventats", in Serra E. & al. (a cura di), (1996) *El Centre reinventat: Exploracions projectuals per a un nou centre urbà*. Barcelona, Edición UPC pag. 6-9
- Sert J.L. (1942) *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*. Cambridge, Harvard University Press
- Shevky E., Bell W. (1955) *Socialarea analysis*. Stanford, Stanford University Press
- Shevky E., Williams M. (1949) *The social areas of Los Angeles, analysis and typology*. Berkeley, University of California Press
- Smith W. (1986) "Agricultural marketing and distribution", in Pacione M. (1986) *Progress in agricultural geography*. Londra, Croom Helm
- Sombart W. (1921) *Luxus und kapitalismus*. Monaco, Duncker & Humblot
- Sommer R. (1973) *Espaço pessoal: As bases comportamentais de projetos e planejamentos*. San Paolo, Ed. pedagógica universitaria NSP
- Stahl K. (1987) "Theories of urban business locations", in Mills E.S. (a cura di), (1991) *Handbook in urban economics*. Amsterdam, North Holland, pag. 48-76
- Sudjic D. (2006) *The edifice complex: how the rich and powerful shape the world*. Londra, Penguin
- Taylor P.J. (2004) *World city network*. Londra, Routledge
- Thünen J.H. (1860) *Ricerche sull'influenza che il prezzo del grano, la ricchezza del suolo e le imposte esercitano sui sistemi di coltura*. Roma, Biblioteca dell'economista
- Timms D. (1971) *The urban mosaic: Towards a theory of residential differentiation*. Cambridge, University Press
- Urban Task Force (a cura di), (1999) *Towards an urban renaissance*. Londra, Urban task force
- Usai N. (2011) *Grandi strutture per il tempo libero. Trasformazione urbana e governance territoriale*. Milano, Franco Angeli
- Vattimo G., Rovatti P.A. (a cura di), (2010) *Il pensiero debole*. Milano, Feltrinelli
- Von Boeunter E. (1969) "Walter Christaller's central places and peripheral areas: The central place theory", in *Retrospect in journal of regional science*, n. 9, pag. 117-124
- Wall A. (2005) *Victor Gruen – From urban shop to new city*. Barcellona, Actar
- Wells H.G. (1924) *The works of H.G. Wells*. New York, Charles Scribner's sons
- Williamson O.E. (1975) *Markets and hierarchies*. New York, Free Press

Sui superluoghi

- Aa.Vv. (1953) "New thinking on shopping centre", in *Architectural Forum*, n. 3, pag. 122-145
- Adams P., Hoescher S., Till K. (a cura di), (2001) *Place in context: rethinking the human geography in textures of place: exploring humanist geographies*. Minneapolis, University of Minnesota
- Agamben G. (1995) *Homo sacer: il potere sovrano e la nuda vita*. Torino, Einaudi
- Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M. (a cura di), (2007) *La civiltà dei superluoghi*. Bologna, Damiani
- Allen S. (2001) *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. New York, Princeton Architectural Press,
- Alzubaidi H. & al. (1997) "Town centre versus out of-town shopping: a consumer perspective", in *International journal of retail and distribution management*, vol. 25,, n. 2, pag. 78-89
- Appleyard D., Lynch K., Myer J.R. (1966) *The view from the road*. Cambridge, M.I.T. Press
- Arefi M. (1999) "Non-place and placelessness as narratives of loss: rethinking the notion of place", in *Journal of urban design*, n. 4, pag. 179-193
- Arentze T.A., Oppewall H., Timmermans H. (2005) "A Multipurpose Shopping Trip Model to Assess Retail Agglomeration Effects", in *Journal of marketing research*, n. 17, pag. 109-115
- Arrondo E. & al. (2002) "Modelling of Customer Retention in Multi-Format Retailing", in *International review of retail, distribution and consumer research*, vol. 11, n. 3, pag. 281-296
- Augé M. (2010) "I nuovi confini dei non luoghi", in *Corriere della sera* del 12 giugno 2010 pag. 46
- Augé M. (2007a) "L'architecture comme illusion et comme allusion", in Camera di commercio di Milano (a cura di), (2007), *Dialoghi internazionali*. Milano, Camera di Commercio di Milano, pag. 128-133
- Augé M. (2007b) *Tra i confini: Città, luoghi, integrazioni*. Milano, ESBMO
- Augé M. (2004) *Rovine e macerie. Il senso del tempo*. Torino, Bollati Boringhieri
- Augé M. (1999) *Disneyland e altri nonluoghi*. Torino, Bollati Boringhieri
- Augé M. (1997) *L'impossible voyage: Le tourisme et ses images*. Parigi, Payot & Rivages
- Augé M. (1994) *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Parigi, Flammarion
- Augé M. (1992) *Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Parigi, Éd. du Seuil
- Augé M. (1986) *Un ethnologue dans le métro*. Parigi, Hachette
- Aznar A., Trivez F.J. (1993) *Métodos de predicción en economía, vol. 2*, Barcellona, Ariel Economía
- Bailly A.S., Oya J.J. (1978) *La organización urbana: Teorías y modelos*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local

- Baker S., Stephens D., Hill R. (2002) "How can retailers enhance accessibility: giving consumers with visual impairments a voice in the marketplace", in *Journal of retailing and consumer services*, vol. 9, n. 4, pag. 227-239
- Banham R. (1980) *Le tentazioni dell'architettura: Megastrutture*. Roma, Laterza
- Banham R. (1971) *Los Angeles: The architecture of four ecologies*. New York, Harper & Row
- Barnes T.J., Duncan J.S. (1992) *Writing worlds: Discourse, text and metaphor in the representation of landscape*. Londra, Routledge
- Batey P., Brown P.J. (1995) "From Human Ecology to Customer Targeting: The Evolution of Geodemographics", in Longley P. y Clarke G.P. (a cura di), (1995) *GIS for Business and Service Planning*. Cambridge, Geoinformation
- Beck U. (1992) *Risk Society: Towards a New Modernity*. Londra, Sage
- Boeri, S. a cura di (2005) "Superluoghi, a proposito di due recenti metafore della globalizzazione", in *Domus*, n. 885, pag. 88-93
- Boeri S., Koolhaas R., Kwinter S. (2000) *Mutations*. Actar, Barcelona
- Bollnow O.F. (1963) *Mensch und Raum*. Stoccarda, Kohlhammer
- Bollnow O.F. (1960) "Lived spaces" in *Philosophy today*, n. 5, pag. 31-39
- Bottini F. (2005) *I nuovi territori del commercio. Società locale, grande distribuzione, urbanistica*. Firenze, Alinea editrice
- Bourdieu P. (1997) *Les usages sociaux de la science: Pour une sociologie clinique du champ scientifique*. Parigi, INRA
- Brand P. (1987) "The physics and metaphysics of town centres", in *The planner*, vol. 73, n. 4, pag. 23-76
- Brotchie J.F. & al. (1991) *Cities of the 21st century: New technologies of spatial systems*. Harlow, Longman
- Bruegmann R. (1982) "Two post-modernist visions of urban design", in *Landscape*, n. 26, pag. 31-37
- Buchanan I. (1999) "Non-places: Space in the age of supermodernity", in *Social semiotics*, vol. 9, n. 3, pag. 393-398
- Buchanan I., Lambert G. (2005) "Introduction", in Buchanan I., Lambert G. (a cura di), (2005) *Deleuze and space*. Edinburgh, Edinburgh University Press, pag. 1-15
- Burdett R. (2006) "Intervista a J. Herzog", in Aa.Vv. (2006) *Catalogo della 10^ Biennale di Venezia sezione Architettura e città*. Padova, Marsilio
- Burgess, J. (1990) "The production and consumption of environmental meanings in the mass media: a research agenda for the 1990's", in *Transactions*, n. 15, pag. 139-161
- Canter D. (1977) *The psychology of the place*. Londra, Architectural Press
- Carati F. (2006) *Sulla città contemporanea. Letture e riflessioni*. Milano, Franco Angeli
- Carr S.M. & al. (1992) *Public space*. Cambridge, Cambridge University Press

- Casares J., Martín V.J. (2013) "Las metamorfosis en relación con la política de comercio interior. Horror vacui y liberalización", in *Información comercial española*, n. 868, pag. 17-30
- Casey E.S. (1998) *The fate of place. A philosophical story*. Berkeley, University of California Press
- Castaldo S. (a cura di), (2001) *Retailing & innovazione. L'evoluzione del marketing nella distribuzione*. Milano, EGEA
- Cerdà, L.M. (2002) "Tipología y evolución de los centros comerciales", in *Distribución y Consumo*, num. 66, pag. 43-58
- Cerdà, L.M. (2008) *Caracterización de los factores de éxito de los centros comerciales abiertos desde la perspectiva de los comerciantes. Un estudio empírico en el Municipio de Getafe*. AECC, Madrid
- Chung C. & al. (2001) *Harvard project on the city 1 / Great leap forward*. Colonia, Taschen
- Chung C. & al. (2001) *Harvard Project on the City 2 / Harvard design school guide to shopping*. Colonia, Taschen
- Ciorra P. (2004) "L'utopia glocal", in Sedda F. (a cura di), (2004) *Glocal. Sul presente a venire*. Roma, Luca Sossella Editore
- Ciudad C. (2010) "Los centros comerciales como producto de desarrollo inmobiliario", in *Distribución y Consumo*, n. 110, pag. 122-129
- Collis C., Berkeley N., Fletcher D.R. (2000) "Retail Decline and Policy Responses in District Shopping Centres", in *Town planning review*, vol. 71, n. 2, pag. 149-168
- Corner J. (2006) "Terra fluxus", in Waldheim C. (a cura di) *The landscape urbanism reader*. New York, Princeton Architectural Press, pag. 21-34
- Crawford M. (2004) "El mundo en un centro comercial", in Sorkin, M. (a cura di), (2004) *Variaciones sobre un parque temático. La ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona, Gustavo Gili Ed., pag. 15-47
- Cresswell T. (2004) *Place: A short introduction*. Londra, Blackwell
- Cullen G. (1961) *Townscape*. Londra, Architectural Press
- Dawson J.A. (1983) *Shopping centre development. Topics in applied geography*. Londra, Longman
- Debord G. (1967) *La société du spectacle*. Parigi, Buchet/Chastel
- Dematteis G., Governa F. (2001) *Dal paesaggio ai sistemi locali*. Torino, Politecnico di Torino
- Dennis C., Newman A.J., Marsland D. (2005) *Objects of desire: Consumer behaviour in shopping centre choices*. Houndmills, Palgrave Macmillan
- Dennis C. & al. (2002) "Measuring image: shopping centre case studies", in *The international review of retail, distribution and consumer research*, vol. 12, n. 4, pag. 355-374
- Dunne P., Lusch R.F. (1999) *Retailing*. Fort Worth, The Dryden Press
- England R. (1983) *The spirit of place*. Londra, Pidgeon Audio Visual
- Esteban J.L. (2007) *Superlugares. Los espacios inter-media*. Madrid, Editorial Rueda

- Fainstein S. (2001) *The city builders. Property development in New York and Londra, 1980-2000*. Lawrence, The University Press of Kansas
- Fernández A., Rebollo A., Rozano M. (2007) "Factores de competitividad de los centros comerciales", in *Distribución y consumo*, n. 95, pag. 5-14
- Foucault M. (1994) *Eterotopia. Luoghi e non luoghi metropolitani*. Milano, Mimesis
- Foucault M. (1966a) "Eterotopia" in Foucault M. (2006) *Utopie-eterotopie*. Napoli, Cronopio, pag. 19-36
- Foucault M. (1966b) *Le parole e le cose*. Milano, Rizzoli
- Frasquet M., Valletbellmunt T. (2001) "Los factores clave en la gestión estratégica de centros comerciales. Una investigación empírica", in *Boletín económico ICE*, n. 2707, pag. 23-38
- Gandelsonas M. (1998) "The city as the object of architecture", in *Assemblage*, n. 37, pag. 59-73
- Geldfield D.R., Brownill B.A. (1979) *Urban america: From downtown to no town*. Boston, Houghton Mifflin
- Glaeser E.L., Kolko J.D., Saiz A. (2001) "Consumer city", in *Journal of economic geography*, n. 1, pag. 27-50
- Goodey B. (1971) *Perception of the environment: an introduction to the literature*. Birmingham, University of Birmingham
- Gregory T. (2011) "The Rise of the Productive Non-Place: The Contemporary Office as a State of Exception", in *Space and culture*, n. 14, pag. 244-258
- Gregotti V. (1996) "Territory and Architecture", in Nesbitt K. (a cura di), (1996) *Theorizing a new agenda for architecture. An anthology of architectural theory 1965-1995*. New York, Princeton Architectural Press, pag. 338-344
- Howard E. (2007) "New shopping centres: Is leisure the answer?", in *International journal of retail & distribution management*, n. 35, pag. 661-672
- Jiven G., Larkham P. (2003) "Sense of place, authenticity and character: A commentary", in *Journal of urban design*, n. 8, pag. 67-81
- Habermas J. (1989) *The structural transformation of the public sphere: an inquiry into a category of bourgeois society*. Cambridge, M.I.T. Press
- Hall P., Breheny M. (1987) "Urban Decentralization and Retail Development: Anglo-American Comparison", in *Built environment*, vol. 13, n. 4, pag. 244-261
- Harvey D. (1992) *The urban experience*. Oxford, Blackwells
- Harvey D. (1989) *The Condition of post modernity*. Oxford, Blackwell
- Hetherington K. (1997) "In place of geometry. The materiality of the place", in Hetherington K., Murno R. (a cura di), (1997). *Ideas of difference*. Oxford, Blackwell
- Hiss T. (1990) *The experience of the place*. New York, Vintage
- Heidegger M. (1954) "Building Dwelling Thinking", in Heidegger M. (1971) *Poetry, language, thought*. New York, Harper & Row

- Hetherington K. (1997) "In place of geometry. The materiality of the place", in Hetherington K., Murno R. (a cura di), (1997) *Ideas of difference*. Oxford, Blackwell
- Hopkins J. (1990) "West Edmonton Mall: Landscapes of myth and elsewhere", in *Canadian geographer*, n. 34, pag. 2-17
- Ilardi M. (2007) *Il tramonto dei non luoghi: Fronti e frontiere dello spazio metropolitano*. Roma, Meltemi
- Ito T. & Associates, Architects (a cura di), (2006) *Blurring Architecture*. Milano, Edizioni Charta
- Ito T. (1993) "Un jardin de microchips. La imagen de la arquitectura en la era microelectrónica", in Ito T., Torres J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos pag. 141-144
- Ito T. (1990) "La cortina del siglo XXI. Teoría de la arquitectura fluida", in Ito T., Torres J.M., Abalos I. (a cura di), (2000) *Escritos*. Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos pag. 67-80
- Jonas A. (1988) "A new regional geography of localities?", in *Area*, vol. 20, n. 2, pag. 101-110
- Kirby D. (1986) "Planning Responses to Non-Retail Uses in Shopping Centres", in *The planner*, vol. 72, n. 7, pag. 28-32
- Koolhaas R. (1995) "Bigness or the problem of large", in Koolhaas R. (2006) *Junkspaces*. Macerata, Quodlibet
- Kyle G., Chick G. (2007) "The Social Construction of a Sense of Place", in *Leisure sciences*, n. 29, pag. 209-225
- Lash S., Urry J. (1994) *Economies of signs and space*. Londra, Thousand Oaks
- Leong S.T. (2001) "Gruen urbanism", in Chung C. & al. (2001) *Harvard project on the city 2 / Harvard design school guide to shopping*. Colonia, Taschen, pag. 380-390
- Lévi-Strauss C. (1955) *Tristes tropiques*. Parigi, Plon
- Logan J.R., Molotch, H.L. (1987) *Urban fortunes: The political economy of place*. Londra, University of California Press
- Lynch K. (1981) *Good city form*. Cambridge, M.I.T. Press
- Lynch K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, M.I.T. Press
- Lynch K., Hack G. (1984) *Site planning*. Cambridge, M.I.T. Press
- Maki F. (1964) *Investigations in collective form*. St. Louis, School of Architecture - Washington University
- Marín S., Marín V.J. (2013) "Centros Comerciales en España. Situación, evolución e interpretación empírica", in *Distribución y consumo*, n. 127, pag. 5-20
- Massey D., Weild D. (1992) "Science parks: a concept in science, society and space (a realist tale)", in *Environment and planning*, v. 10, n. 4, 411-422
- Massey D., Quintas P., Weild D. (1992) *High-tech fantasies: science parks in society, science and space*. Londra, Routledge
- Mazzarella E. (1993). *Ermeneutica dell'effettività: Prospettive ontiche dell'ontologia heideggeriana*. Napoli, Guida

- Mazzarella E. (1981) *Tecnica e metafisica: Saggio su Heidegger*. Napoli, Guida
- McGoldrick P.J., Thompson M.G. (1992) *Regional shopping centres: Out-of-town Vs in-town*. Aldershot, Avebury
- Morandi C. (2003) *Il commercio urbano, esperienze di valorizzazione in Europa*. Milano, Libreria CLUP
- Morandi C., Pucci P., Rolando A. (a cura di), (2009) "Megastrutture a grande occupazione di suolo e dinamiche territoriali. Casi europei a confronto", in *Territorio*, n. 48, pag. 7-55
- Morandini L. (1999) *Il Morandini: Dizionario dei film*. Bologna, Zanichelli
- Mort F. (1992) *Cultures of consumption*. Londra, Lawrence Wishart
- Multiplicity.Lab (2007) *Milano: Cronache dell'abitare*. Milano, B. Mondadori
- Muzzioli F. (2007) *Scritture della catastrofe*. Roma, Meltemi
- Navarra M. (2007) "Definizione di Superluogo", in Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M., (a cura di), (2007) *La civiltà dei superluoghi*. Bologna, Damiani pag. 183
- Nesbitt K. (1996) *Theorizing a new agenda for architecture: An anthology of architectural theory, 1965-1995*. New York, Princeton Architectural Press
- Nevin J.R., Houston M.J. (1980) *Image as a component of attraction to intraurban shopping areas*. Madison, GSB working paper
- Norberg-Schulz Ch. (1986) "Il pensiero di Heidegger sull'architettura", in Norberg-Schulz C. (1986) *Il mondo dell'architettura: Saggi scelti*. Milano, Electa pag. 39-48
- Norberg-Schulz Ch. (1980) *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. New York, Rizzoli.
- Norberg-Schulz Ch. (1969) "Meaning in architecture", in Jencks C. (a cura di), (1969). *Meaning in architecture*. New York, Braziller
- Norberg-Schulz Ch. (1965) *Intentions in architecture*. Cambridge, M.I.T. Press
- Portas N. (2004) "De una ciudad a otra: perspectivas periféricas", in Martín A. (a cura di), (2004) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, Edicions UPC pag. 221-229
- Redazione TK (a cura di), (2007) *Atti della conferenza Contro l'architettura, indagine sui superluoghi e altre cose interessanti*. Trento, Galleria Civica di arte contemporanea
- Relph E. (1987) *The modern urban landscape*. Londra, Groom & Helm
- Relph E. (1976) *Place and Placelessness*. Londra, Pion Ltd.
- Rémy J. (2007) "L'automobilité sans l'automobile", in Bourdin A. (a cura di), (2007) *Mobilité et ecologie urbaine*. Parigi, Descartes & Cie, pag. 255-281
- Ritzer G. (1993) *The McDonaldization of society: The changing character of contemporary social life*. Newbury, Pine Forge Press
- Rogers E.N. (1958) *Esperienza dell'architettura*. Torino, G. Einaudi
- Rowe P.G. (1991) *Making a middle landscape*. Cambridge, M.I.T. Press
- Santos C.N. (1986) "Preservar nao é tomar, renovar nao é por tudo abaixo", in *Projeto*, n. 86, pag. 59-63

- Shannon K. (2006) "From theory to resistance: landscape urbanism in Europe", in Waldheim C. (a cura di) *The landscape urbanism reader*. New York, Princeton Architectural Press pag. 141-162
- Sharp T. (1969) *Town and townscape*. Londra, Murray
- Shields R. (a cura di), (1992) *Lifestyle shopping: the subject of consumption*. Andover, Routledge
- Shields R. (1991) *Places on the margins: alternative geographies of modernity*. Londra, Routledge
- Solà Morales I. (1995) "Mediaciones en la arquitectura y en el paisaje urbano", in Solà Morales I. (2002) *Territorios*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Sola-Morales I. (1994) *La escalera: una perspectiva del siglo XX*. Barcellona, Gustavo Gili Ed.
- Sorkin M. (1992) *Variations on a theme park*. New York, Hill & Wang
- Smithson A.M., Smithson P. (2004) *The charged void - Urbanism*. New York, Monacelli Press
- Smithson A., Smithson P. (1993) "Territory, Italian Thoughts", in Spellman C., Unglaub K., (a cura di), (2004) *Peter Smithson: conversations with students*. New York, Princeton Architectural
- Smithson A. (a cura di) (1968) *Team 10 Primer*. Cambridge, The M.I.T. Press
- Steele F. (1981) *The Sense of place*. Boston, CBI
- Summons R. (1993) "The built form of the regional city: a radical view, making better places", in Hayward R., McGlynn S. (a cura di), (1993) *Urban design now*. Oxford, Butterworth Heinemann
- Teyssot G. (1981) "Eterotopia e storia degli spazi", in Rella F., Cacciari M. (1981) *Il dispositivo Foucault*. Venezia, CLUAV pag. 23-36
- Thrift N., Olds K. (1996) "Refiguring the Economic in Economic Geography in Progress", in *Human geography*, n. 20, pag. 211-227
- Torres M. (2000) *Luoghi magnetici: spazi pubblici nella città moderna e contemporanea*. Milano, Franco Angeli
- Tuan Y.F. (1987) *Space and place. The perspective of experience*. Minneapolis, The University of Minnesota Press
- Turco A. (1983) "Territorializzazione progressiva, complessificazione, reversibilità: concetti per una geografia del potere", in Bruneau M., Raffestin C. (a cura di), (1983) *Geografia politica: teorie per un progetto sociale*. Unicopli, Milano, pag. 39-54
- Van de Ven C. (1978) *Space in architecture: The evolution of a new idea in the theory and history of the modern movements*. Assen, Van Gorcum
- Van Wijk, M. (2007) *Airports as cityports in the city-region: spatial-economic and institutional positions and institutional learning in Randstad-Schiphol (AMS), Frankfurt Rhein-Main (FRA), Tokyo Haneda (HND) and Narita (NRT)*. Utrecht, Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht
- Weil S. (1982) *Quaderni, vol. I*. Milano, Adelphi
- Weller R. (2006) "An art of instrumentality: thinking through landscape urbanism", in Waldheim C. (a cura di) *The landscape urbanism reader*. New York, Princeton Architectural Press, pag. 69-86

Wilcoxon R. (1968) *A short bibliography on megastructures*. Monticello, Council of Planning Librarians

Sul caso di studio Italiano

- Aa.Vv. (2001) *Lombardia, storia d'Italia*. Torino, Einaudi
- Aa.Vv. (1996) *Innovazione e sviluppo a Milano*. Milano, Aim-Segesta
- Barbara A., Galateo S., Molinari L. (a cura di), (2010) *Latitudine 45°40' 80" Longitudine 9°15'20" - Milanofiori Nord*. Milano, Brioschi Sviluppo Immobiliare
- Barabasi A.L. (2003) *Linked: how everything is connected to everything else and what it means for business, science, and everyday life*. New York, Plume Books
- Bassani A., Gariboldi P., Limonta G. (2004) *Il multiplex: Forme, strategie e rapporto con il territorio*. Milano, Libreria Clup
- Boeri S., Basilico G. (1997) *Sezioni del paesaggio italiano*. Tavagnacco, Art&
- Boeri S. (1994) "Process of urban transformation. Analysis of the Milan Region", in *The architect*, n.1, pag. 26-33
- Boeri S., Lanzani A. (1992) "Gli orizzonti della città diffusa", in *Casabella*, n. 588, pag. 45-59
- Boeri S., Lanzani A., Marini E., (1991) "Alcune idee di periferia per il caso milanese", in *Territorio*, n. 10, pag. 18-36
- Bolocan Goldstein M., Bonfantini B. (a cura di), (2007) *Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento*. Milano, Franco Angeli
- Bolocan Goldstein M., (2002) "Governo locale e operazioni urbanistiche a Milano tra gli anni 80 e 90", in *Urbanistica*, n. 119, pag. 90-102
- Boriani M., Morandi C., Rossari A. (1986) *Milano contemporanea*. Torino, Editori riuniti
- Boscacci F., Camagni R. (a cura di), (1994) *Tra città e campagna*. Bologna, il Mulino
- Cacciari M. (2002) Nomadi in prigione, in *Casabella*, n. 705, pag. 4-7
- Calabrese F., Ratti C. (2006) "Real time Rome", in *Networks and communications studies*, n. 20, pag. 247-258
- Calabrese F. & al. (2011) "Real-time urban monitoring using cell phones: a case study in Rome", in *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, n. 12, pag. 141-151
- Capitanucci M.V. (2009) *Milano. Verso l'expo*. La nuova Architettura, Milano, Skira
- Marcotti G. (a cura di), (1984) *Il terziario emergente*. Milano, Franco Angeli
- Cencini C., Dematteis G., Menegatti B. (a cura di), (1983) *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica sullo sviluppo periferico*. Milano, Franco Angeli
- Cho E., Myers S.A., Leskovec J., (2011) "Friendship and mobility: User movement in location-based social networks", in SIGKDD (a cura di), (2011) *17th Acm sigkdd international conference on knowledge*

- discovery and data mining proceedings*. New York, ACM, pag. 1082-1090
- Cogliati G.M., Colmegna C., Crippa C., (a cura di), (2006) *Analisi di bilancio di Ryanair Holdings plc*. Milano, Università Bocconi
- Consonni G., Tonon G. (2001) "La terra degli ossimori", in Aa.Vv. (2001) *Lombardia. Storia D'Italia*. Torino, Einaudi
- Da Rios G., Gattuso D. (2003) *La mobilità delle merci nell'area metropolitana milanese*. Milano, Franco Angeli
- Dalmasso E. (1972) *Milano capitale economica d'Italia*. Milano, F. Angeli
- De Finetti G. (1969) *Milano costruzione di una città*. Milano, Hoepli
- Dematteis G. (1991) "La scomposizione metropolitana", in Nicolin P.L. (1991) *Atlante metropolitano*, 15. Milano, Editoriale Lotus, pag. 26-33
- Dodds P.S., Muhamad R., Watts D.J. (2003) "An Experimental Study of Search in Global Social Networks", in *Science*, n. 301 pag. 827-829
- Foot J. (2001) *Milano dopo il miracolo*. Milano, Feltrinelli
- Gambi L., Gazzoli M.C. (1982) *Milano*. Laterza, Bari
- González M.C., Hidalgo C.A., Barabasi A.L. (2008) "Understanding individual human mobility patterns", in *Nature* n. 453 pag. 779-782
- Gruppo Class (2005) *Gli effetti economici dello sviluppo dell'aeroporto di Milano - Orio al Serio*. Bergamo, Università degli studi di Bergamo
- Ilardi M., Desideri P. (a cura di), (1996) *Attraversamenti*. Genova, Costa & Nolan
- IRER, Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia (2009) *Società, governo e sviluppo del sistema lombardo*. Milano, Guerini
- Lambiotte R. & al. (2008) "Geographical dispersal of mobile communication networks", in *Physica A: Statistical mechanics and its applications*, n. 387, pag. 5317-5325
- Lanzani A. (2012) "L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita", in Papa C. (a cura di), (2012) *Lecture di paesaggi*. Milano, Guerini pag. 223-264
- Lanzani A. (2006) "Ripensando Milano e la Mega city region Milanese", in Aa.Vv. (2006) *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 84, pag. 137-195
- Lanzani A. (1991) *Il territorio al plurale*. Milano, F. Angeli
- Lanzani A. & al. (2006) *Esperienze e paesaggi dell'abitare. Itinerari nella regione urbana milanese*. Milano, Aim-Segesta
- Liben-Nowell D., & al. (2005) "Geographic routing in social networks", in *Proceedings of the national academy of sciences*, n. 102, pag. 11623-11628
- Magatti M. & al. (2005) *Milano nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte*. Milano, Mondadori
- Martinotti G. (a cura di), (1999) *La scomposizione metropolitana*. Bologna, il Mulino
- Mioni A. (1975) "Le trasformazioni dell'assetto storico del territorio lombardo nell'età industriale", in Mioni A., Rozzi R. (1975) *I centri storici in Lombardia*. Milano, Silvana

- Ministero dello Sviluppo Economico – Dip. Per le politiche di sviluppo e coesione (2007) *Quadro strategico nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*. Roma, Min. dello Sviluppo Economico
- Morandi C. (2005) *Milano. La grande trasformazione*. Venezia, Marsilio
- Moretti A. (a cura di), (1999) *Il paradigma del policentrismo. Conoscenza e trasformazione del territorio lombardo*. Milano, Franco Angeli
- Oliva F. (2002) *L'urbanistica di Milano*. Milano, Hoepli
- Oliva F. (1991) "Trasformazioni territoriali e pianificazione nell'area metropolitana Milanese", in *Territorio*, n. 8, pag. 87-95
- Onnela J.P., & al. (2007) "Structure and tie strengths in mobile communication networks", in *Proceedings of the National Academy of Sciences*, n. 104, pag. 7332-ss.
- Palermo P.C. (a cura di), (1997) *Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese*. Milano, F. Angeli
- PARC – Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea (a cura di), (2008) *Le città italiane negli anni 2000. Passato recente e scenari di cambiamento*. Roma, Ministero dei beni e le attività culturali
- Peretta R. (2012) "Le liste Foursquare come strumento per il turismo culturale", in Garibaldi R. (a cura di), (2012) *Il turismo culturale europeo: Prospettive verso il 2020*. Milano, Franco Angeli, pag. 120-129
- Provincia di Milano (2003) *PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Relazione Generale*. Milano, Prov. di Milano
- Quercia D. & al. (2010) "Recommending social events from mobile phone location data", in *ICDM Steering committee (2010) International Conference on Data Mining Proceedings*, Sydney, Icdm pag. 971-976
- Saibene C. (1994) "La Padania e la pianura lombarda", in Corna Pellegrini G., Staluppi G. (a cura di), (1994) *Cesare Saibene e il paesaggio italiano*. Milano, Vita e pensiero
- Traversi Arch. Ass. (2010), (a cura di), (2010) "The new hospital", in *A casa*, pag. 28-36
- Turri E. (2001) *La megalopoli padana*. Venezia, Marsilio
- Seshadri M. & al. (2008) "Mobile call graphs: beyond power-law and lognormal distributions", in KDD in SIGKDD (a cura di), (2008) *14th Acm Sigkdd international conference on knowledge discovery and data mining proceedings*. New York, ACM, pag. 596-604
- Ugolini P. (1979) "La formazione del sistema territoriale e urbano della valle padana", in Aa.Vv. (1979) *Storia d'Italia. Insediamenti e territorio*. Torino, Einaudi
- Zajczyk F. & al. (2005) *Milano. Quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*. Milano, Mondadori
- Zardini M. (a cura di), (1996) *Paesaggi ibridi*. Milano, Skira

Sul caso di studio spagnolo

- Àlvarez A. (2005) *La construcción histórica de Valladolid. Proyecto de ciudad y lógica de clase*. Valladolid, Universidad de Valladolid

- Álvarez, A. (2004) "El Canal de Castilla: Una Infraestructura viva al servicio del Territorio", in Aa.Vv., *El canal de Castilla. Un plan regional*. Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, Cedexcehopu, Salamanca
- AECC - Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (2013) *Directorio de Centros y Parques Comerciales 2012*. Madrid, Mimeo
- Calderón, B., Pascual, H. (2009) "Infraestructuras de soporte en los procesos de innovación regional: nuevos espacios productivos Castilla y León", in *Boletín de la asociación de geógrafos españoles*, n. 49, pag. 237-254
- Castilla y León Económica (a cura di), (2012) *Las 5.000 mayores empresas de Castilla y León*. Ediciones La Meseta S.L., Valladolid
- De las Rivas J.L. (2013) "Editorial", in *Ciudades*, n. 16, pag. 13-16
- De las Rivas J.L. (2010) *Estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid*, Junta de Castilla y León
- De las Rivas J.L. (2010) "La ordenación de los procesos metropolitanos. Las Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y Entorno", in Galiana L., Vinuesa J. (a cura di.), (2010) *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Madrid, Editorial Síntesis S.A. pag. 301-319
- De las Rivas J.L. (a cura di.), (1998) *Avance de Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Valladolid, Junta de Castilla y León
- De las Rivas J.L., Calvo A., Cortés S. (1995) *Competitividad Industrial y Medio Urbano: El caso de Valladolid*. Ciudad y Territorio—Estudios Territoriales, N. 106, pag. 793-823
- Doval M. (2013) "Indicadores morfológicos y funcionales de carácter territorial. El caso del espacio regional de Castilla y León", in *Cuadernos de investigación urbanística*, n. 86
- DOTVaEnt, Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno, revisión 2010 / Plan for the Valladolid's Metropolitan Area, 2010 <http://bit.ly/10caWc9>
- European Union (2011) *White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. Bruxelles, European Union Regional Policy
- European Union (1993) *Growth, competitiveness, employment. The challenges and ways forward into the 21st century*. Bruxelles, European Union Regional Policy.
- European Union (2007) *State of european cities report: Adding value to the european urban audit*. Bruxelles, European Union Regional Policy.
- García J. (2000) *Valladolid, de la ciudad a la aglomeración*. Barcelona, Editorial Ariel
- Gobierno de España (a cura di), (2011) *Capitales&Ciudades+100. Información estadística de las ciudades españolas 2010*. Madrid, Ministerio de Fomento
- Junta de Castilla y León (2010) *Decreto 21/2010 de aprobación el Plan Regional de Ámbito Territorial del Valle del Duero*. BOECYL, n. 104 del 02/06, pag. 44235-44359
- Le Corbusier (1945) *Les trois établissements humains*. Parigi, Denöel

- Mañanes T. (1979) *Arqueología vallisoletana*. Valladolid, Institución Cultural Simancas
- Mañanes T. & al. (1983) *Arqueología vallisoletana II: Estudios arqueológicos de la Cuenca del Duero*. Valladolid, Institución Cultural Simancas
- Nel-lo O. (2002) *Cataluña, ciudad de ciudades*. Lleida, Milenio
- Pascual H. (2012) "El significado de la industria y de las nuevas infraestructuras en la estructuración territorial", in Delgado J.M. (a cura di), (2012) *Población y poblamiento en Castilla y León*. Valladolid, Consejo Económico y Social de Castilla y León, pag. 122-146
- OSE - Observatorio de la Sostenibilidad en España (2006). *Cambios de ocupación del suelo en España: Implicaciones para la sostenibilidad*. Alcalá de Henares, Observatorio de la Sostenibilidad en España
- PGOU Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, Avance 2012 / Valladolid Local Plan - 2012 (accessed 30th january, 2013) <http://bit.ly/X3iikz>
- Steiner F.R. (2008) *The living landscape: An ecological approach to landscape planning*. Washington, Island Press

Tesi di dottorato consultate

- Zilhao A. (2011) *Formación y evolución del centro de Oporto (1850-2001): aproximación a un análisis transdisciplinar del centro urbano como hecho social total*. Tesi di dottorato. Valladolid, Universidad de Valladolid, A.A. 2008-2009 Rel. Prof. M. Castrillo
- Farinha dos Santos da Silva Graça M. (2011) *Shopping (&) Center: sobre o consumo, a cidade e os centros comerciais em Portugal e na Europa*. Tesi di dottorato. Valladolid, Universidad de Valladolid, A.A. 2010-2011 Rel. Prof. N. Portas
- Zuccaro Marchi L. (2013) *The heart of the city. Continuity and complexity of an urban design concept*. Tesi di dottorato. Delft, Technische Universiteit Delft, A.A. 2012-2013, Rel. Prof. P. Viganò, Prof. M. Riedijk
- Kawano R. (2005) *Retícula, cultura y ciudad. Las diversas expresiones del trazado ortogonal como principio de orden*. Tesi di dottorato. Valladolid, Universidad de Valladolid, A.A. 2004-2005 Rel. Prof. J.L. de las Rivas

