



POLITECNICO DI TORINO  
Repository ISTITUZIONALE

Nuovi equilibri metropolitani tra città e territori alpini: il progetto Artacim per l'adattamento e la resilienza di fronte ai cambiamenti climatici.

*Original*

Nuovi equilibri metropolitani tra città e territori alpini: il progetto Artacim per l'adattamento e la resilienza di fronte ai cambiamenti climatici / Abate Daga, Ilario; Pedè, Elena; Staricco, Luca; Mortari, Irene. - In: URBANISTICA INFORMAZIONI. - ISSN 0392-5005. - ELETTRONICO. - 289 s.i./12(2020), pp. 29-32. ((Intervento presentato al convegno XII Giornata Internazionale di Studi Inu: Benessere e/o Salute? 90 anni di studi, politiche e piani / 12° Inu Study Day: Welfare and/or Health? 90 Years of studies, policies and plans tenutosi a online nel 18/12/2020.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2858404 since: 2020-12-20T13:29:47Z

*Publisher:*

INU Edizioni

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

openAccess

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

# 12

Maurizio Tira, Alessandro Sgobbo,  
Rosalba D'Onofrio

## Densità e Pandemie

### The Hedgehog's Dilemma in Urbanism: A *Longue Durée* Perspective

Gianni Talamini

#### Abstract

What is the 'proper distance' between persons? What is the 'proper distance' between buildings? What is the 'proper distance' between urban functions? Such recurrent questions were recently reinvigorated by the disruptive effect of the current pandemic outbreak. This paper builds on the assumption that the notion of 'proper distance' is neither static nor universal but depends on social norms and individual personality; therefore, it changes along with the socioeconomic structure and the culture of a society. Moreover, this paper advances that the Hedgehog's Dilemma, proposed by Schopenhauer in the 19th century, can be used as a key to deconstruct the dynamic balancing needs of intimacy and isolation from a *longue durée* perspective, for discussing how the disembedding effect of technical and technological innovation disrupts a previously achieved equilibrium. From this perspective, the ongoing health crisis only accelerated a process of transformation of the territory, the landscape and the urban space already underway.

#### The notion of 'proper distance'

*"One cold winter's day, a number of porcupines huddled together quite closely in order through their mutual warmth to prevent themselves from being frozen. But they soon felt the effect of their quills on one another, which made them again move apart. Now when the need for warmth once more brought them together, the drawback of the quills was repeated so that they were tossed between two evils, until they had discovered the proper distance from which*

*they could best tolerate one another. Thus the need for society which springs from the emptiness and monotony of men's lives, drives them together; but their many unpleasant and repulsive qualities and insufferable drawbacks once more drive them apart. The mean distance which they finally discover, and which enables them to endure being together, is politeness and good manners. Whoever does not keep to this, is told in England to 'keep his distance.' By virtue thereof, it is true that the need for mutual warmth will be only imperfectly satisfied, but on the other hand, the prick of the quills will not be felt. Yet whoever has a great deal of internal warmth of his own will prefer to keep away from society in order to avoid giving or receiving trouble or annoyance."* (Schopenhauer, 1851)

This paper systematises the results of multiple projects that I led in the last four years of research, using the notion of 'proper distance' within the framework of the world-system analysis. The German philosopher Arthur Schopenhauer conceived the idea of the 'proper distance' as a metaphor to express the condition of equilibrium between the two opposing human needs: intimacy and isolation. In *Group Psychology and the Analysis of the Ego* (1921), Freud recalled Schopenhauer's parable, which has recently been applied in various fields ranging from psychology (Maner et al., 2007) to mathematics (Sandroni, 2019). It is well established that social distance is a complex function of social norms and individual personality (Triandis & Triandis, 1962); it is also proven that the use of the Internet, specifically the occurrence of cyberostracism, produces similar effects across different countries in terms of willingness to conform to a subsequent task (Williams, Cheung, & Choi, 2000). In urbanism, Schopenhauer's parable

was popularised by Bernardo Secchi (Secchi, 2000, 83-85) as part of a broad reflection on the need to reconstruct a condition of equilibrium in the contemporary city following the disruptive effects of technical development, technological innovation, and societal transformation on the established organisation of the modern city. Secchi, citing Hall (1997), uses Kondratieff waves as a prism to interpret the long-term structural transformations of the socioeconomic base that occurred in Europe starting from the mid-19th century and that accompanied the periodic resetting of the notion of the 'proper distance'.

Similarly, I propose the employment of the notion of the 'proper distance' beyond psychology, in a way that may resemble Jacques Derrida's interest in the platonic notion of *Χώρα* (*khôra*). As *khôra* is key in Derrida's deconstructive project, the notion of the 'proper distance' can help to deconstruct the complex symbiotic relationship between space and society. Noticeably, this research rejects any attempt to construct a bijective function to relate the built environment and human behaviours. As for Plato (Plato, *Timaeus*, 51a) and Derrida (1995, 126), this research does not intend to define a 'proper distance'. The undefinable notion of *khôra* can be interpreted as the undeconstructable formless 'space' that awaits to become 'place', at times 'neither this nor that, at times both this and that' in 'alternation between the logic of exclusion and that of participation' (Derrida, 1995, 89). Similarly, the notion of the 'proper distance' can define both intimacy and isolation, and neither of them. In fact, a distance is not a social relationship unless it is semanticised. Moreover, this work builds on the assumption that the notion of 'proper distance' is neither static nor universal but depends on social norms and individual personality (Triandis & Triandis, 1962); therefore, it changes along with the socioeconomic structure and the culture of a society. In metaphorical terms, when the porcupines discovered the proper distance, their population and the weather conditions had changed; thus, they needed to search for a new tolerable configuration.

Therefore, this research intends to unfold the dynamic search for such equilibrium, rather than cataloguing countless temporary one-time achievements.

### *The paradigm shift brought by modernity*

In the mid-19th century, urban concentration became an essential stimulus for the advance of disciplines concerned with the living conditions of the growing urban population. Crowding, congestion, and lack of hygiene

were some of the immediate and tangible consequences of concentration. Modern science, particularly statistics, provided new systematic evidence allowing the topographic and topological articulation of economic and social resources. With the turn of the century, modernity brought the idea of a 'proper distance' at the urban level, with the definition of standards for the configuration of spaces and location of functions, which are physically separated and geographically located upon consideration based on the knowledge produced by the modern science (Secchi, 2000, 82). Additionally, the concentration of population and industrial activities gave rise to progressive specialisation in the division of labour. New social classes were formed, and new built environments were planned and designed to meet their needs. A progressive and pervasive focus on the notion of comfort was also central to the establishment of a standardised 'proper distance' in the development of residential spaces serving the needs of a rising form of a family unit comprising two parents and a maximum of three children (Secchi, 2000, 85). Concurrently, the increasing control of the nation-state over the private sphere occurred along with the separation of the spaces dedicated to social activities from the private realm of the residential units. Subsequently, the urban space became an apparatus for the biopolitical control of the population, as proposed by Michel Foucault (2007).

### **Determining the 'proper distance'**

It is not by chance that Arthur Schopenhauer proposed the Hedgehog's Dilemma during a century of radical transformation of the European continent's socioeconomic structure. The technical development and concurrent application of an apparatus of laws and behavioural-corrective procedures in place of the former spectacular retaliatory actions (Foucault, 2012) went hand in hand with the focus on the individual, to control and exploit the population, making it orderly, greasing the wheels of the fast-growing capitalistic machine. The control of the population was implemented through the regulation of space and the definition of standards intended to normalise the behaviours of urban inhabitants. The new apparatus of standards, codes, procedures, and technical knowledge started to produce new architectural typologies, to rationalise the distribution of services and to form an unprecedented bijective relationship between space and function. These transformations disrupted the previous order, engendering a vivid discussion on the proper

per-capita amount of services and their accessibility—a discussion that has produced dissimilar answers that are cyclically reinvigorating (Tosi, 2018) and that has never found international consensus. The crisis of the modern city and the rise of the contemporary city accompanied the current phase of the overhaul of the world-system's hegemonies, in which the rapid development of technology affects interpersonal relationships and impels the search for a new equilibrium.

### *Territory*

Technological advancements in the fields of transportation and communication that occurred during the 20th century, the widespread use of personal mobility, the rise of the middle-class, and the progressive individualisation of society eventuated at the same pace with the emergence of new territorial configurations where soft models of urbanisation provide a high-degree interface between the two conventional categories of urban and rural (Indovina *et al.*, 1990; Indovina *et al.*, 2009). These emerging forms of dwelling are no longer tightly linked with a conventional type of family unit, and they are built upon a close interlink between urban infrastructures and bioregional ecologies. In these forms, spatial relationships are fundamental agents for economic reproduction (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991). As place-dependent processes, they give rise to infinite variations. Some of these variations, due to their internal coherence and vast territorial extension, became the subject of scientific interest and research endeavours, resulting in the conceptualisation of, among others, the 'città diffusa' in Northern Italy, the 'Zwischenstadt' in Germany, the 'radiant periphery' in Flanders, and 'desakota' in Asia (Viganò, Cavalieri, & Corte, 2018). If these territorial transformations can be primarily ascribed to changes in the field of transportation, the process of disembedding and the relocation and spanning of social interactions in time and space (Giddens, 2013) was enabled by not only widely accessible international mobility but also radical innovations in the field of interpersonal communications. Subsequently, social groups that were in search for a new communitarian sense of belonging (Sennett, 2017; Bagnasco, 1999) clustered into specific spatial realms, often exclusive *enclaves* (Amendola, 1993; Wissink, Schwanen, Van Kempen, 2016; Wissink, 2019). This counterbalanced the alienating urban environments of contemporary megacities (Sennett, 2001). In fact, the search for a community with all the possible corollaries of communitarianism or collectivism



is a response to the incapacity of converting a close physical distance into a relationship, as it often happens when the size, the social structures, the spaces, and the fast-changing population of urban agglomerations—what Foucault would refer to as ‘apparatus’—weaken the possibility for inhabitants to aggregate and coagulate around shared projects.

Drawing on the theoretical framework proposed by Giovanni Arrighi in his world-system analysis (Arrighi, 1994), the current territorial transformations can be read as part of the *longue durée* process of material expansion of the world system, in which the vast territorial infrastructure serves as the catalyst for the investment of a mobile capital accumulated through the financial expansion of the last systemic crisis (Talamini & Xue, 2020). This progressive transformation of the territory, fostered by initiatives such as the Belt and Road, generates new forms of both economic and territorial development, whereby new communities cluster in unconventional economic forms, in new productive spaces outside core urban areas (Talamini, 2018). In this regard, the exponential growth of the so-called ‘Taobao Villages’ in the Greater Bay Area of China—the vastest urbanised area of the world—during the last five years can be interpreted as a new form of specialisation within the process of industrialisation of the countryside (Research Centre for Spatial Planning ..., 2019). What is peculiar, in the context of China, is that this new form of specialisation is driven mainly by the entrepreneurial activities of the villagers, although it is supported by large companies, such as Alibaba

and telecommunications companies, and local governments interested in promoting economic development. It should be noted that this particular development closely resembles the capitalist process of gradual transition from agricultural employment to manufacturing that started the industrial revolution in Europe (Secchi, 1978). The geographical analysis of the locational attributes of these villages provides new evidence of the spatial relocation of functions that require the continuous support of a digital infrastructure to operate and become accessible to the end-users. The Taobao Villages is just one example; the new digital infrastructure is operating a disembedding of previous personal and business relationships, establishing spatial structures as well as rendering the modern bijective relationship between space and function obsolete.

#### Landscape

Modernity seeks a higher provision of comfort for urban inhabitants and has made green an essential element in urban planning design. Next, a rising and interdisciplinary interest for the notion of ecology enabled the conception of designing with nature (McHarg, 1969), and more recently, of landscape as urbanism (Waldheim, 2016). Bringing natural ecosystems and their essential services at a close reach to all urban inhabitants (e.g., the paramount urban planning measures of current Helsinki’s masterplan) seeks for a direct relationship with nature and turns natural areas into a place of encounter and potential human interaction. Moreover, as demon-

strated by research in the field of psychology, exposure to blue and green infrastructure provides several health benefits and significantly accelerates recovery from disease (Ulrich, 1984; Kaplan, 1995; Kaplan, Kaplan, & Ryan, 1998; Grahn & Stigsdotter, 2010). In this regard, our research explores new methodologies for mapping human behaviours in large green open spaces (Talamini, Di, forthcoming) and aims to reveal the differences in cultural norms and landscape design by a comparative analysis of the patterns of use and parks around the world.

#### Public space

Contemporary transport and communication infrastructure provides enhanced mobility and remote connection to a large portion of the world population while enabling the concentration of wealth and services in key global hubs (Sassen, 1991). In the public spaces of the global city, this gave rise to a confrontation between different social norms and therefore different conceptions of ‘proper distances’. In this regard, this research focuses on behavioural patterns to shed new light on these different and contrasting interpretations. The reclamation of the right to the city by growing numbers of migrant workers, who are an essential part of the global city’s socioeconomic system (Harvey, 2007, 2012; Sassen, 1991), became an occasion to unfold the growing tensions among different social groups within the urban realm based on a disagreement on the ‘proper distance’ (Villani & Talamini, forthcoming). Focusing on a few relevant cases of production and ap-



Figure 1 – Behaviour mapping of human activities around the Shenzhen Futian River (the author, 2020).

appropriation of open public spaces in China (Talamini & Ferreira, 2019; Zordan, Talamini, & Villani, 2019; Villani & Talamini, 2020), our research seeks to contribute to a much broader geographical and academic debate. The overarching question is whether the Lefebvrian Right to the City, as exercised by the growing number of temporary migrants within the global neoliberal city, lays bare the inability of the hegemonic powers to propose a shared project of urban development based on internationally driven spatial standards. Our research highlights the continuity and permanence, over a large period and a wide geographic area, of consistent forms of spatial occupation and interpretation of the notion of 'proper distance', based on cultural-dependent social norms.

### The state of exception due to the pandemic

The elaboration of this paper took place during the COVID-19 outbreak. Increased research interest on the consequences of the global pandemic appears to lay on an overall agreement on the dramatic effects of COVID-19 on the rearrangement of territory and resetting of the 'proper distance'. Conversely, our research currently focuses on demonstrating how cultural norms are still the predominant factor in shaping the different interpretations of the 'proper distance', even in case of a pandemic. Relying on direct observations of human behaviours collected at various international locations during the COVID-19 outbreak (New York, Berlin, Basel, Venice, Hong Kong, and Shenzhen), our research aims to demonstrate how the effectiveness of social-distancing measures strongly depends on cultural and social milieus. In conclusion, this study suggests that COVID-19 possibly accelerates the current transformation of space and society into forms that prove more resilient to possible pandemic outbreaks. Nevertheless, such transformation is part of a *longue durée* process of the world system's restructuring in which global hubs will be progressively integrated into evenly developed, large urbanised regions served by state-of-the-art transport and communication infrastructures (Talamini & Xue, 2020). This restructuring will allow for different interpretations of the 'proper distance', without the need to impose universally accepted standards. Eventually, this paper argues that the current spatial reconfiguration also offers the opportunity to seek new spatial forms of equilibrium between the contrasting needs of intimacy and isolation for individuals as well as for social groups.

### Discussion

The originality of our research can be measured on three levels: (1) theoretical, (2) methodological, and (3) historical. On the theoretical underpinning, the novelty lies primarily on the transdisciplinary application of the Hedgehog's Dilemma in the field of urban studies to shed new light on long-term spatial restructuring of territories and short-term social transformations. The central hypothesis is a causal relationship between technological development and both the territorial and societal dynamics of the notion of the 'proper distance'. The proposed novel methodology concerns the mixed methods research design that integrates various qualitative and quantitative methods (historical analysis, geographic analysis, behavioural analysis, interviews, and questionnaires) to provide both theoretical foundations and empirical evidence for a comprehensive understanding of the contemporary transformation of both territory and society.

There are potential manifold branches departing from this research that can be explored in the future. Moreover, this paper can be useful for ongoing research in this field, providing an original theoretical framework. The employment of this framework to gain empirical evidence from a number of regions worldwide is expected to add solidity to the underpinning assumption of a common global trajectory in the transformation of territory and society. In this respect, the application of comparative analysis will be beneficial in discussing how different cultural attributes and socioeconomic structures impact the spatial articulation of territories that are affected by similar technological transformations. Moreover, an in-depth analysis of the disruptive effect of manufactures and services that entirely rely on online infrastructures to reach end-users on established spatial configurations may produce significant advancements in the field of urban studies.

### Conclusion

In this paper, I illustrated how the notion of the 'proper distance', proposed by Schopenhauer in the 19th century, records the recent interest, particularly concerning the effects of the Internet, in interpersonal relationships. I proposed to use this notion in the field of urbanism as a key to deconstruct the dynamic balancing needs of intimacy and isolation from a *longue durée* perspective to discuss how the disembedding effect of technical and technological innovation disrupts a previously achieved equilibrium. I unfolded how the 'proper distance' becomes a matter of scientific debate with the establishment of modern

urban planning. I discussed how technological advancements produced new conditions for the production of space as well as their impact on individual choices and behaviours, arguing that these effects can be measured on three levels: (1) territory, (2) landscape, and (3) public space. Concerning territorial transformations, I assumed the recent drift towards decentralised forms of dwelling and manufacturing as part of the *longue durée* transformation of the modes of production. The world hegemonic forces are progressively adopting a territorialist logic to the disadvantage of the financial accumulation of capital that shaped global urban expansion since the 1973 oil crisis and that culminates in the rise of the global neoliberal city. I illustrated the reshaping of the contemporary territory that follows the reorganisation of production and consumption, using the Chinese Taobao Villages as a case study. At the landscape level, I illustrated how a changed perspective due to a deeper understanding of the environmental and sanitary benefits of the exposure to green and blue spaces is proceeding in line with the progressive understanding of landscape as urbanism and with a provision of new settings for human-to-human and human-to-nature interactions. At the public-space level, I elucidated how, as a result of globalisation, the global neoliberal city became a place of encounter for different cultures, and subsequently, for a rising debate on the appropriate distribution, availability, and use of public space. I used the distribution, availability, and use of public open space by migrant workers in Hong Kong as a case study to provide evidence on the clash between culture-dependent social norms and internationally driven spatial standards, highlighting how inconceivable differences are at the base of current exacerbating social conflict in urban areas. Finally, challenging contemporary narratives on the COVID-19 that ascribe the contemporary transformation of both territory and society to the current pandemic, I argue that the ongoing health crisis only accelerated a *longue durée* process already underway.

In conclusion, this paper aims to open a debate on the deconstructive use of the notion of the 'proper distance', as this notion does not only refer to the equilibrium between the opposite and concurrent needs of intimacy and isolation but also reflects the fluctuating search for its definition, rendering the mutable levels of stability within long-term socioeconomic and cultural evolution.

### Acknowledgments

The research reported in this paper was fi-



nancially supported by a grant from City University of Hong Kong (Project No. 6000645). I acknowledge Di Shao for her support in the elaboration of Figure 1.

## Notes

\* Department of Architecture and Civil Engineering, City University of Hong Kong, gianntal@cityu.edu.hk

1. “The discourse on Khōra thus plays for philosophy a role analogous to the role which Khōra “herself” plays for that which philosophy speaks of, namely, the cosmos formed or given form according to the paradigm. Nevertheless, it is from this cosmos that the proper—but necessarily inadequate—figures will be taken for describing Khōra: receptacle, imprint-bearer, mother, or nurse. These figures are not even true figures. Philosophy cannot speak directly, whether in the mode of vigilance or of truth (true or probable), about what these figures approach.”

2. The concentration of these villages in the area is second only to that recorded in the delta of the Yangtze River.

## References

- Amendola, G. (1993). La città fortezza. *Quaderni di sociologia*, 37, 63-78.
- Anthony, G. (1990). *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity.
- Arrighi, G. (1994). *The long twentieth century: Money, power, and the origins of our times*. London - New York: Verso.
- Bagnasco, A. (1999). *Tracce di comunità. Temi derivati da un concetto ingombrante*. Bologna: Il Mulino.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism.” *Antipode*, 34(3), 349–379.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2005). Neoliberalism and the urban condition. *City*, 9(1), 101–107.
- Derrida, J. (1995). *On the Name*. Stanford, CA: Stanford University Press, 85–127.
- Foucault, M. (2007). *Security, territory, population: lectures at the Collège de France, 1977-78*. Palgrave Macmillan.
- Foucault, M. (2012). *Discipline and punish: The birth of the prison*. Vintage.
- Freud, S. (1921). *Group psychology and the analysis of the ego*. London: Hogarth Press.
- Giddens, A. (2013). *The consequences of modernity*. John Wiley & Sons.
- Grahn, P., & Stigsdotter, U. K. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and urban planning*, 94(3-4), 264-275.
- Hall, P. (1997). *Megacities, world cities and global cities*. Stichting Megacities 2000.
- Harvey, D. (2007). Neoliberalism and the City. *Studies in Social Justice*, 1(1), 2–13.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution*. London - New York: Verso.
- Indovina, F., Doria, L., Fegolent, L., & Savino, M. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: Franco Angeli.
- Indovina, F., Matassoni, F., Savino, M., Sernini, M., Torres, M., Vettoretto, L. (1990). La città diffusa, *Quaderno Daest*, 1. Venezia: IUAV.
- Kaplan, R., Kaplan, S., & Ryan, R. (1998). *With people in mind: Design and management of everyday nature*. Island press.
- Kaplan, S. (1995). The Restorative Benefits of Nature Toward an Integrative Framework. *Archivos de Cardiologia de Mexico*, 15(4), 169–182.
- Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space* (Vol. 142). Blackwell: Oxford.
- Maner, J. K., DeWall, C. N., Baumeister, R. F., & Schaller, M. (2007). Does social exclusion motivate interpersonal reconnection? Resolving the “porcupine problem.” *Journal of personality and social psychology*, 92(1), 42-55.
- McHarg, I. L. (1969). *Design with nature*. New York: American Museum of Natural History.
- Research Center for Spatial Planning of Nanjing University and Alibaba Research Center for Rural Dynamics (2019). *Chinese Taobao Village Development Report (2014-2018)*
- Sandroni, A. (2019). The hedgehog's dilemma. *Journal of Mathematical Economics*, 82, 184-196.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Schopenhauer, Arthur (1851), *Parerga and Paralipomena: Short Philosophical Essays*, Oxford University Press, 2, pp. 651–652, ISBN 978-0521871853
- Secchi B. (1978). Fasi di sviluppo della città capitalista e crisi urbana, in Cardia C., et al., *La città e la crisi del capitalismo*, Roma-Bari: Laterza.
- Secchi, B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*. Roma / Bari: Laterza.
- Sennett, R. (2001). A flexible city of strangers. *Le Monde Diplomatique*, 2, 1-8.
- Sennett, R. (2017). The open city. In *In The Post-Urban World* (pp. 97-106). Routledge.
- Talamini, G., & Ferreira, D. P. (2019). An informal transportation as a feeder of the rapid transit system. Spatial analysis of the e-bike taxi service in Shenzhen, China. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 1, 100002.
- Talamini, G. (2018). The Symbolism of Architectural Form in a Time of Bigness. Learning from the Venetian Macao. *International Journal of Contemporary Architecture “The New ARCH”*, 5(2), 27-35.
- Talamini, G., Xue, C., (2020). The Road to Achieve Prosperity: Global Cities in the BRI. *ISPI*, Available at <https://www.ispionline.it/en/publicazione/road-achieve-prosperity-global-cities-bri-26849>
- Tosi, M. C. (2018). Manuali impliciti. *Territorio* 84/2018, pp. 55-58, DOI:10.3280/TR2018-084007
- Triandis, H. C., & Triandis, L. M. (1962). A cross-cultural study of social distance. *Psychological Monographs: General and Applied*, 76(21), 1-21. doi: <https://doi.org/10.1037/h0093836>
- Ulrich, R. S. (1984). View through a window may influence recovery from surgery. *science*, 224(4647), 420-421.
- Viganò, P., Cavalieri, C., & Corte, M. B. (Eds.). (2018). *The horizontal metropolis between urbanism and urbanisation*. Springer.
- Villani, C., & Talamini, G. (2020). Socialising on a Skywalk: How Hong Kong's Elevated Walkways Become Public Open Spaces. *Asian Journal of Envi-*

*ronment-Behaviour Studies*, 5(15), 57–72.

Waldheim, C. (2016). *Landscape as urbanism: A general theory*. Princeton University Press.

Williams, K. D., Cheung, C. K., & Choi, W. (2000). Cyberostracism: effects of being ignored over the Internet. *Journal of personality and social psychology*, 79(5), 748-762.

Wissink, B. (2019). Enclave urbanism in China: A relational comparative view. In *Handbook on Urban Development in China*. Edward Elgar Publishing.

Wissink, B., Schwanen, T., & Van Kempen, R. (2016). Beyond residential segregation: Introduction. *Cities*, 59, 126-130

Zordan, M., Talamini, G., & Villani, C. (2019). The association between ground floor features and public open space face-to-face interactions: Evidence from nantou village, shenzhen. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(24).

# Visioni digitali, strategie urbane

Dora Bellamacina

## Il valore strategico della conoscenza

La filosofa sociologa Hannah Arendt assumeva lo spazio pubblico come dimensione essenziale per la condizione umana<sup>1</sup>. Luogo della pluralità e della libertà politica, esso appartiene agli individui, senza distinzione sociale, che ivi si esprimono democraticamente. In contrapposizione alla singolare condizione di proprietà dello spazio domestico, è nello spazio pubblico che ha luogo la matrice democratica, grazie alla costruzione permanente di principi di uguaglianza, pari opportunità e mobilità sociale, secondo un'ottica generale volta al benessere.

Condizione necessaria per l'esistenza della sfera politica, la crescita e la capacità di permanere, lo spazio pubblico ha la funzione di proteggere e stabilizzare la vita della comunità. La comunità consacra la città in quanto tale non perché situata fisicamente in un territorio – territorio e contesto, infatti, non sono elementi dati, ma costruiti dall'azione politica della polis –, bensì per l'agire collettivo e per l'organizzazione delle persone; "l'autentico" spazio è indipendente dal luogo in cui si trova. La città è quindi un'armoniosa commistione dello spazio domestico degli individui che si rapportano agli spazi urbani e sociali, al fine di restituire così questi ultimi alle funzioni collettive.

La polis greca, culla della civiltà democratica, è modello politico e (per uso degli spazi) urbanistico. Come nelle polis, l'isonomia contemporanea è palesata dalla fruizione dello spazio pubblico: tutti i cittadini liberi ne sono proprietari e attori. La recente condizione di emergenza però ha rivelato la netta cesura tra spazio privato e spazio domestico, dando prova di come la partecipazione ai "beni collettivi" sia un bisogno fondamentale per l'uomo, un'esigenza dell'anima<sup>2</sup>, spesso negato.

Il progetto urbano, ricostituente di equilibri, è la chiave di volta per esaudire la sfida contemporanea secondo una strategia dal carattere inclusivo, tra sistemi insediativi, pieni e vuoti ed ecologia. Le tendenze del presente, percepite come altamente negative, rappresentano un'immagine distopica, che definisce la città iper-funzionale al centro e rarefatta nelle periferie, fondata sulla condizione di possibilità individuale del singolo. Il policentrismo dei quartieri, come modello di meta città, permetterebbe di localizzare funzioni analoghe

in ogni quartiere e uniche per ciascuno. Parti di città si connotano per similitudine e promiscuità. La geografia urbana delle meta-città analizzerebbe relazioni, processi economici e scenari, tramite una percezione inclusiva volta alla dimensione urbana del quartiere, che stimoli un'organizzazione controllata, aggregata, integrata e sostenibile. La città dentro la città, a misura d'uomo.

Il distanziamento sociale dovuto dalle strategie di contenimento dei contagi ha imposto drastici cambiamenti nei modi di vivere gli spazi pubblici. In che modo le infrastrutture urbane possono collaborare al distanziamento sociale? L'Università di Delft nell'organo del Laboratorio "Social Glass Research Program"<sup>3</sup> e dall'"Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions", hanno realizzato una mappa digitale<sup>4</sup>, basata sui dati della città di Amsterdam con gli uffici catastali e quelli statistici nazionali, che mostra il "traffico" pedestre, dinamico e statico, per le vie della città, concentrato dunque sui marciapiedi, sulle aree pedonali e le infrastrutture di attesa e scambio dei trasporti pubblici. L'obiettivo è quello di mostrare in tempo reale "l'idoneità" dei marciapiedi nel rispetto delle regole di distanziamento sociale.

La metodologia di mappatura, che può essere applicata a qualsiasi planimetria digitale urbana, oltre a essere utile per assicurare il distanziamento sociale nella fruizione delle strade urbane, garantisce il monitoraggio degli spazi pubblici e degli snodi dei mezzi pubblici urbani. Il risultato delle analisi offerte potrebbe costituire inoltre la base per sviluppi, ed eventuali modifiche, del territorio urbano, in un'ottica di continua trasformazione capace di applicarsi alle necessità contemporanee. L'intenzione della ricerca è proprio quello di applicare la metodologia della mappa digitale di Amsterdam non solo per il controllo del mantenimento del distanziamento sociale dal covid19, ma soprattutto per studiare i flussi e stabilire, grazie all'immediato confronto sul territorio, le politiche urbane e le linee guida per la rigenerazione della città in oggetto.

Laboratori di studio sul territorio, così come il CNR, interessati al programma di analisi e monitoraggio, avrebbero la capacità di suggerire alle amministrazioni cittadine le strategie urbane ideali attraverso studi di visione.

## La consapevolezza dello spazio

Lo spazio urbano, dato dallo spazio della viabilità e dallo spazio pubblico, è quindi sia funzionale che sociale. In questi termini, la consapevolezza dello spazio viario è chiara, perché definita secondo mappe e regolamen-

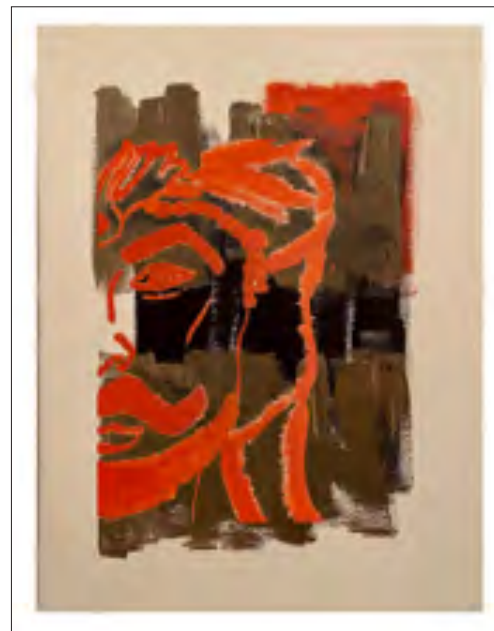


Figura 1 – Bellamacina, D. (2020), *La condizione umana*

tazioni; mentre l'interpretazione o meglio la consapevolezza del singolo individuo dello spazio pubblico sociale è confusa, almeno nelle funzioni.

Lo spazio pubblico nell'idea individuale è uno spazio che appartiene a tutti, dato da determinate regolamentazioni che ne permettono, organizzano e legittimano le funzioni. In un'ottica pratica, la maggior parte degli individui non è consapevole dell'uso che ciascuno può fare dello spazio pubblico. Sa che c'è ma non lo considera un'estensione del proprio spazio privato, personale, regolamentato però da delle leggi che mantengono un ordine al fine che sia fruito per tutti.

L'uso dello spazio pubblico è determinato anche da un concetto culturale. In alcuni paesi, come quelli del nord Europa, i cittadini concepiscono lo spazio pubblico come un luogo che appartiene alla comunità e di cui ciascuno ne è visitatore. Ottemperano perciò a specifiche regole, assimilando i propri comportamenti come persone ospiti in un posto estraneo. La dicotomia del concetto di spazio pubblico in questi luoghi contrappone perciò l'estensione della propria volontà privata alla conoscenza dell'uso comune dei luoghi.

Nei paesi latini, ad esempio, lo spazio pubblico è vissuto come un luogo di evasione dalle mura domestiche. L'identità culturale rappresentata dai cittadini di questi paesi assume un carattere aperto, che concepisce lo spazio pubblico come luogo proprio di ciascuno. In questi contesti perciò lo spazio pubblico è capace di mutarsi in micro spazi privati temporanei, che ciascuno può "possedere", in osservanza delle regole, ove può trovare la reale estensione dello spazio privato domestico, secondo usi e disposizioni quasi personali.

Un esempio di spazio pubblico contemporaneo per eccellenza è reso noto attraverso la figura di Central Park, il più grande parco di Manhattan, nonché il più famoso al mondo. L'esperienza di Central Park, a volte molto distante dai sobborghi urbani o dalle periferie del Nostro Paese, descrive un modello di spazio pubblico che non si limita a offrire alla cittadinanza, e ai visitatori, degli ampi giardini con delle funzioni e delle attività specifiche, ma rappresenta uno scenario aperto, molto ampio, in cui ognuno può rappresentare nello spazio la funzione di cui ha bisogno. Esso è mutevole e si sagoma sull'individuo.

La condizione post-pandemica di ciascun individuo ha dimostrato quale e quanta sia l'importanza di partecipare allo spazio pubblico urbano in maniera attiva. La privazione dello spazio pubblico, nei mesi della chiusura, ha scatenato un effetto rivoluzionario che ha concentrato il dibattito sulla necessità dello spazio pubblico e sulle condizioni qualitative e quantitative degli spazi pubblici urbani in Italia.

L'esperienza della chiusura ha modificato le necessità dell'uomo tanto che quella che sembrava un'evasione in risposta alla chiusura si è determinata come un'abitudine costante, una chiara necessità di vivere lo spazio pubblico come l'estensione del proprio spazio privato. Questo bisogno è necessario per la condizione umana contemporanea per almeno due motivi: se da un lato infatti ciascun individuo ha deciso di riappropriarsi dello spazio pubblico urbano, dall'altro quest'azione si è rivelata obbligatoria per la continua dislocazione delle attività, che prima si tenevano in spazi pubblici ma limitati e senza distanziamento sociale.

Una possibile soluzione alla necessità di rinvenire spazi per le attività della conoscenza ad esempio, come di indirizzo scolastico o accademico, è data dall'uso dello spazio pubblico come laboratorio aperto. L'urbanista e sociologo statunitense Lewis Mumford, tra i teorici più originali ed autorevoli della storia della città, rifletteva un rapporto più equilibrato con la natura circostante. Mumford teorizzava infatti che "solo recuperando il senso della propria limitatezza e della propria dipendenza dai flussi e dai processi naturali, la città potrà tornare luogo di vera socialità, a condizione quindi che si realizzi una generale riappropriazione sociale delle risorse naturali ed energetiche, dei processi produttivi, dei meccanismi di decisione politica" (Mumford, 1938). La visione di Mumford appare assai attuale dati i temi di indirizzo ecologico. Il pensiero contemporaneo, infatti, era stato anticipato dai punti fondamentali del critica dal punto di vista ecologico di Mumford sulla città. Questi rifiutava l'uso privatistico delle

risorse naturali e illustrava la possibilità di costruire la cosiddetta "modernità ecologica" come frutto del progresso.

I temi ecologici, in questa nuova chiave di lettura che interviene sulla fruizione dello spazio pubblico sono assimilabili a una strategia digitale. Se per Mumford lo spazio pubblico dev'essere a "portata di sguardo", la strategia adatta per la sicura e costante – inteso per i momenti in cui è necessario il distanziamento sociale che scongiuri la totale chiusura – lo sguardo deve ampliarsi secondo una rete di conoscenza più specifica. E' in questo scenario che trova ambito l'idea di espressione dello spazio pubblico digitale a sostegno del tema sociale.

Attraverso la conoscenza e l'applicazione di questi temi la comunità è resa capace di interagire con la città in ottemperanza delle norme decise per il distanziamento sociale. Tuttavia, il distanziamento sociale non è l'unico scopo che si otterrebbe dall'adozione della strategia: lo spazio pubblico sociale sarebbe fruito in modo più consapevole, i cui ambiti potrebbero variare secondo le esigenze e resi dinamici dati gli usi temporanei.

La comunità grazie a questo tipo di educazione verso lo spazio pubblico sarebbe resa capace di riconoscere gli ambiti dello spazio pubblico e riconoscersi al loro interno. La possibilità è inoltre quella di innescare processi rigenerativi per lo spazio urbano e la città, nel tema non solo sociale ed ecologico ma anche di riqualificazione.

Gli spazi urbani sono così espressi attraverso il ruolo partecipativo della comunità che esplica scenari di mutazione degli usi dello spazio da cui è possibile analizzare le direzioni e configurare nuove strategie di crescita e sviluppo. La strategia mira inoltre alla ricostituzione dell'identità urbana, non dal punto di vista stilistico, ma sociale, così che ogni cittadino possa riconoscersi nello spazio pubblico così come nel proprio spazio privato domestico. La dimensione pubblica è così strettamente personale e umana.

Il modello, la cui strategia tiene conto delle mappe digitali, presuppone quindi una crescita di conoscenza sociale, urbana ed ecologica e un aumento della consapevolezza dell'uomo come individuo facente parte di una comunità urbana. Solo in questo modo le città saranno composte di spazi pubblici davvero capaci di esaudire una richiesta in situazioni a rischio, come quella del distanziamento sociale a cui è obbligatoria abituare le comunità, e i cittadini saranno consapevoli delle possibilità urbane, grazie a spazi fluidi e permeabili.

Tuttavia, un altro concetto da tenere in considerazione è la percezione di sicurezza che il

modello finora esplicitato garantirebbe alla comunità. La digitalizzazione delle mappe urbane infatti è sinonimo non solo di consapevolezza degli spazi e di conoscenza della città, ma anche di sicurezza. Più livelli della sicurezza infatti passano per la conoscenza e la consapevolezza individuali. Essere in grado di "usare" la città e viverla con la sicurezza, del distanziamento sociale ad esempio, che è calzante il periodo, evince il reale significato del paradigma conoscenza dello spazio pubblico come dello spazio privato.

La digitalizzazione delle mappe con elementi che estrudono dal disegno di città asseriscono un grado di conoscenza molto elevato della propria città e delle possibilità insite e dinamiche della stessa in un determinato momento. Le mappe digitali aumentano esponenzialmente infatti la possibilità di conoscere la situazione reale della città attraverso cartografie che non solo indicano gli aspetti metrici, altrimetrici, ma soprattutto i flussi, le conurbazioni, il movimento nel tempo, le trasformazioni, le identità, le pratiche e le "emozioni". I sistemi informatici digitali, applicati alla geo-localizzazione e alle planimetrie proprie delle città, sono capaci di produrre uno scarto nella fruizione delle carte tanto assimilabili ad applicazioni che ne facilitano la consultazione da parte di chiunque. La tecnica digitale offre possibilità inedite e superare i limiti intrinseci della cartografia perché, istituisce una sorta di spazio semantico "transfinito", quanto mai funzionale alla cartografia, che è fin dalle sue origini un "ipertesto" (Casti, 2015).

## Note

\* Dipartimento di Architettura, Università *Mediterranea* di Reggio Calabria, dora.bellamacina@unirc.it

## Bibliografia

- Arendt, H. (1958), *Vita Activa. The Human Condition*, Bompiani, Milano  
Mumford, L. (1938), *La cultura della città*  
Weil, S. (1949), *L'Enracinement*, Gallimard, Londra



# Reggio Calabria. Appunti per una città metropolitana inclusiva, sicura e accogliente

Francesco Stilo\*

## Abstract

This article intends to contribute to that debate in which the themes of urban concentration and post-covid emergency meet. Starting from a concrete territorial context, the metropolitan city of Reggio Calabria, a quick reflection on the theme of urban concentration/dispersion is proposed. The emblem of this dialectical clash is contained in the city models planned by Le Corbusier and F. L. Wright, Ville Radieuse and Broadacre City respectively. Some proposals for the metropolitan city of Reggio Calabria are outlined, in the direction of social and economic development. The issues of the UN 2030 agenda are taken into consideration, in particular the targets set by Goal 11. Urgent interventions are identified within the road network and connections in general, elements which, in relation to local planning practices, would favor the development of the territory in a new direction.

## Introduzione

La città metropolitana di Reggio Calabria con 169 ab/km<sup>2</sup> è la meno densamente popolata tra le 14 città metropolitane italiane. I suoi 541.278 abitanti, distribuiti su una superficie di 3.210,37 km<sup>2</sup>, sono organizzati in 97 comuni. Il comune di Reggio Calabria (1) si attesta al 2019 (2) ad una popolazione di 178.160 ab. seguito da Gioia Tauro che ne conta 20.003. Nove i comuni tra 20.000 e 10.000, dodici tra 10.000 e 5.000, 45 i comuni tra 5.000 e 1.000, 29 quelli al disotto dei 1.000.

Il territorio, sebbene caratterizzato da grandi ricchezze, in termini di paesaggio, patrimonio storico e culturale, risorse naturali, soffre le note problematiche del mezzogiorno, alcune delle quali condivise con l'intero territorio dello stato. Spopolamento complessivo e dei piccoli centri, disoccupazione, arretramento economico, scarsa valorizzazione turistica: problemi ultradecennali rispetto ai quali, ancora oggi, non si è posto rimedio.

Il modello insediativo metropolitano, esprime, in scala ridotta, quella peculiarità dell'Italia, di essere organizzata in tanti piccoli centri, anche di pregio storico, disseminati per tutto il paese, e poche grandi città (3), che fungono da polo attrattivo.

L'ex provincia è sostanzialmente costituita da tre aree principali, che, citando gli 11 comuni con più di 10.000 abitanti, sono: l'area dello Stretto, in cui ricadono, oltre alla città capoluo-

go, a nord Villa San Giovanni e quindi il collegamento con l'isola siciliana e a sud la Bovesia con la città di Melito di Porto Salvo; la Piana che include Gioia Tauro, Palmi, Taurianova, Rosarno, Polistena, Cittanova; la Locride con Siderno e Locri. Le tre aree, già individuate in passato attraverso i circondari di decentramento amministrativo, aboliti con legge n.42 del 25 marzo 2010, sono dotate di loro servizi pubblici statali quali tribunali (4), istituti scolastici di grado superiore e sezioni staccate di altri uffici essenziali. Tuttavia occorre rilevare come la tendenza in direzione dell'accentramento di alcuni servizi verso la città sia stata forte negli ultimi anni: il pesante ridimensionamento di diversi uffici, i tentativi di soppressione del tribunale di Palmi, già denunciati dalla stampa, la sostanziale chiusura di diversi presidi ospedalieri pubblici, sono solo alcuni tra gli elementi che hanno contribuito al peggioramento della vita sociale "in provincia".

## Posizionamento critico

«L'eccessivo dimensionamento urbano, con la relativa concentrazione di abitanti, è il tema chiamato in discussione dalla diffusione del virus» (Favero M, 2020). In questo senso, occorre considerare criticamente il principio secondo cui "l'alta densità delle città può portare efficienza e sviluppo tecnologico" (5). Se tale principio appare del tutto valido, entro i limiti del sistema economico dominante – il modo di produzione capitalista globalizzato – appare altrettanto evidente come l'applicazione di soluzioni veramente sostenibili per il pianeta e per il benessere degli uomini che verranno, passa attraverso un ripensamento radicale del modello, con la consapevolezza che «proprio mentre si diffonde la convinzione che "nulla sarà più come prima", si pongono le basi di un forte impulso alla restaurazione» (Talia M, 2020). Se dunque la realtà sociale è intesa come scontro dialettico tra istanze diverse, e non come il dipanarsi imperturbabile di eventi casuali, o predeterminati e immutabili, il problema diventa tutto politico: volendo sintetizzare al massimo e per rimanere nei limiti del disegno urbano, tra la Broadacre City di F. L. Wright e la Ville Radieuse di Le Corbusier.

Secondo Thomas Piketty "Ogni società umana ha bisogno di giustificare le proprie disuguaglianze" (Piketty T., 2020), e in questo senso, la tendenza dell'odierno sistema sul piano egemonico ad edulcorare gli effetti collaterali dei processi di concentrazione, in primo luogo economico/finanziaria, e quindi anche urbana, appare forte. Il problema della densità, associato a vocaboli come efficienza, risparmio, crescita, tradisce, anche nel lessico, un approccio prettamente economicista rispetto

all'analisi di quel complesso intreccio di relazioni che l'aggregarsi dell'uomo in comunità urbane esprime. Occorre tuttavia rilevare, per evitare un discorso fuorviante, come la concentrazione sia l'essenza stessa della città, fattore necessario, e forse sufficiente, a delinearne i primi contorni. Pertanto, andare in direzione della dispersione, volendo spingere il ragionamento verso le sue estreme conseguenze, significa in ultima analisi approdare concettualmente all'idea di negazione della città stessa, avvicinandosi paradossalmente, in una certa misura, al pensiero tutto neo-liberale «dove l'unica realtà concettualizzabile è quella dell'individuo» (Moccia F. D., 2020). Specularmente, un posizionamento acritico nel "campo della concentrazione", oltre che rischioso, perché potrebbe riverberare, inconsapevolmente o meno, gli interessi di determinati soggetti dominanti – alcuni dei quali in nome della crescita e del proprio profitto economico, se non a parole certamente nei fatti, sarebbero disposti a sacrificare ogni altro valore naturale e umano – conduce inevitabilmente verso la realizzazione di uno scenario in cui di città ne rimarrebbe una sola, globale, pervasiva, luogo assoluto, negazione dell'habitat naturale, ambiente dittatoriale al quale risulterebbe impossibile sottrarsi.

In questo scenario, fatto di voluti eccessi ed estremizzazioni, funzionali però a fare emergere le irriducibili contraddizioni tra concentrazione e dispersione, ovvero riferito all'utopica delimitazione di una prospettiva dialettica sempre aperta, appare come la giusta distanza, non possa essere ridotta ad una ricetta preconfezionata, ma come essa si debba esplicitare in prassi da costruire volta per volta, situazione per situazione, rispetto alla molteplicità di scenari che l'urbanista può trovarsi di fronte. Soluzioni pensate o sperimentate presso e per le grandi concentrazioni urbane, non possono essere traslate verso territori fortemente atomizzati, scenari totalmente difforni per culture, sviluppo socio-economico, morfologia, pena un ulteriore arretramento degli stessi, o ancora, rispetto all'importante tema della mobilità e del suo impatto sull'ambiente, non è possibile immaginare che il dibattito, in un territorio come la Calabria, regione che sfiora i due milioni di abitanti su 15.222 Km<sup>2</sup>, possa avere all'ordine del giorno le stesse tematiche che vengono dibattute in aree in cui la forte concentrazione presenta già un conto salato in termini di qualità dell'aria e di congestione fisica.

## Alcune proposte per Reggio Calabria

Valorizzare il modello insediativo metropolitano distribuito, il quale, anche in funzione

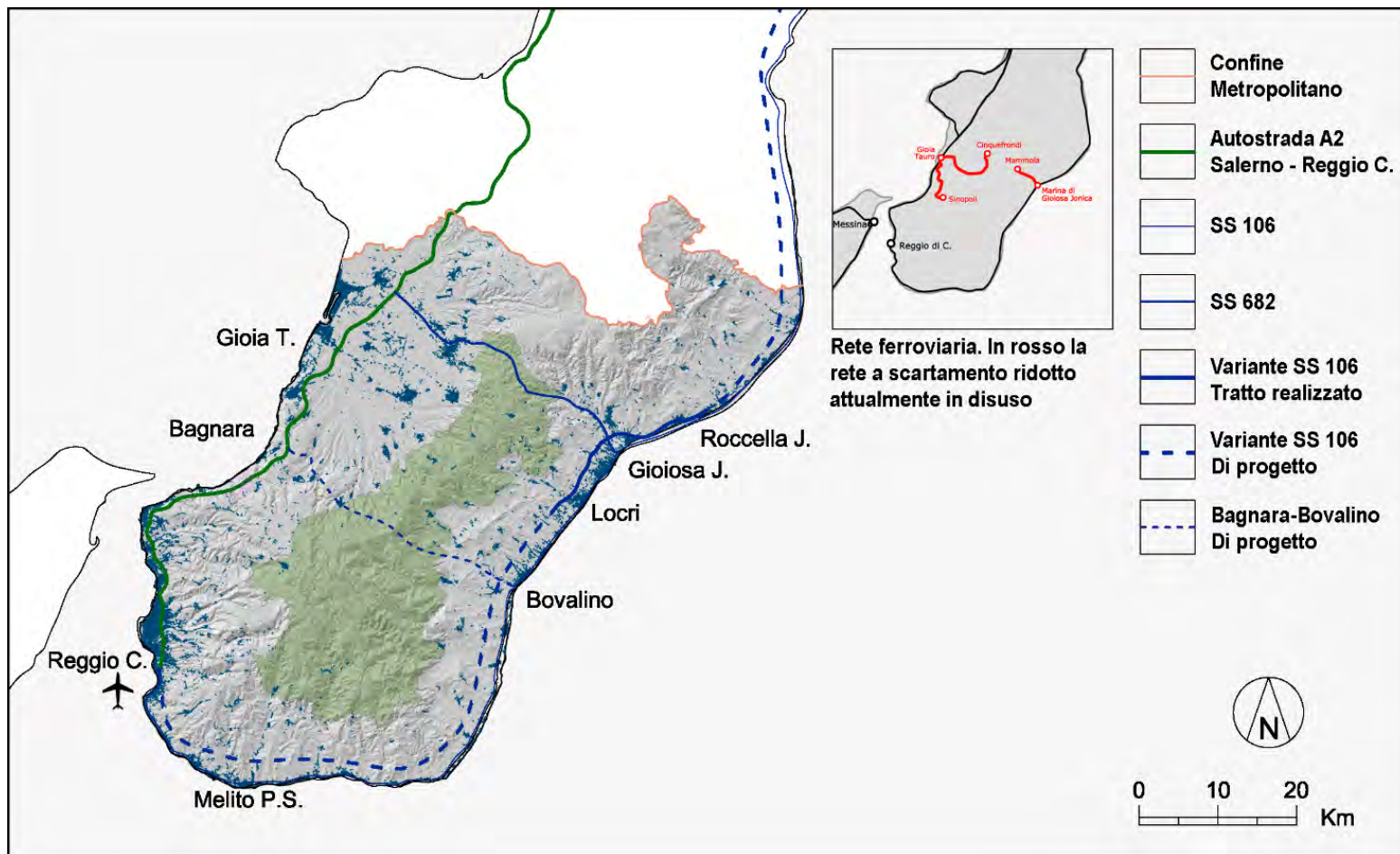


Figura 1 – Rete viaria. Stato di fatto e di progetto. (Disegno dell'autore).

di una visione post pandemica può garantire una migliore risposta all'insorgenza di possibili focolai e più in generale assicurare il raggiungimento del più alto numero di obiettivi in riferimento all'agenda 2030 dell'ONU (6), significa delineare la scala metropolitana dello spazio pubblico attraverso interventi che possano realmente integrare le molteplici sfaccettature del territorio in un elemento organico. Vi è dunque la necessità di un'adeguata infrastrutturazione per il trasporto pubblico e privato, in una zona che ancora oggi sconta un sensibile ritardo nei confronti delle aree più ricche del paese. In particolare tale bisogno si concretizza nell'urgenza della realizzazione di alcuni grandi interventi strategici, e cioè: 1) l'ammodernamento della Strada Statale 106 Jonica con una sua trasformazione, rispetto all'intero tratto, in strada a doppia corsia e doppia carreggiata da realizzarsi a monte dei centri abitati costieri (7) al fine di rendere fruibile la Locride nel suo potenziale turistico e, per i cittadini dell'area, rendere raggiungibile in un tempo ragionevole la città capoluogo ed i collegamenti extrametropolitani; 2) l'ammodernamento e completamento degli assi trasversali di collegamento Jonio-Tirreno, in particolare l'ammodernamento della Strada Statale 682 e la realizzazione-completamento della strada

Bovalino-Bagnara, progetto, quest'ultimo, ultra quarantennale mai portato a compimento; 3) la modernizzazione del sistema ferroviario con il potenziamento/riorganizzazione tanto del tratto jonico quanto di quello tirrenico, non escludendo il recupero delle tratte a scartamento ridotto, oggi in disuso, e che collegavano importanti centri dell'entroterra; 4) il collegamento dell'aeroporto cittadino con i servizi di trasporto locale. (Fig. 1).

Lo sviluppo di tale rete, colmerebbe un deficit importante, in un territorio montuoso costellato da tanti piccoli centri, per buona parte in fase di spopolamento. L'obiettivo auspicabile, anche attraverso la messa a punto di un sistema integrato pubblico/privato, sarebbe quello di poter raggiungere il centro metropolitano in meno di un'ora da qualsiasi punto del suo territorio, fattore che, unitamente allo sviluppo delle metodologie e delle infrastrutture per il collegamento digitale potrebbe funzionare da forte deterrente rispetto all'abbandono di aree da troppo tempo finite nel disinteresse della politica nazionale, o comunque private di obiettivi strategici propri. Inoltre, in una situazione ad alta instabilità ed incertezza, come quella emersa a seguito dell'emergenza sanitaria, l'applicazione di una pianificazione strategica urgente potrebbe fungere da concreto deterrente rispetto all'abbandono

dei territori (8), offrendo anche grandi opportunità di lavoro e un concreto elemento sul quale innestare progettualità locale riferita al rilancio del settore turistico, dell'agricoltura e dell'allevamento di piccola scala.

In riferimento al tema dell'inclusività e dell'accoglienza, un'importante esperienza può essere citata nell'operazione portata avanti dal sindaco di Gerace Domenico Lucano. Il modello Riace, infatti, ha portato con sé grandi opportunità di cambiamento lasciando diversi spunti di riflessione. È bastata la volontà politica, insieme ad un grande impegno, ad attivare un meccanismo virtuoso di ripopolamento, di integrazione, di recupero urbano e sociale in un paese che, come altri in forte crisi, ha sperimentato una propria prospettiva e stagione di rinascita. Progetti di recupero del patrimonio edilizio disabitato, gestione pubblica dei rifiuti in una scala sostenibile (9), rinascita delle attività commerciali e ripopolamento delle scuole: rappresentano soltanto alcuni dei punti che hanno permesso al calabrese Domenico Lucano di essere individuato da *Fortune* nel 2016 tra i 50 più influenti leaders del pianeta (10).

Progettualità locale ed investimenti pubblici strategici chiari, rivolti al settore della mobilità, sono gli ingredienti che potrebbero innescare un movimento di rigenerazione e



di sviluppo territoriale dell'area metropolitana reggina. In questo senso, l'azione politico-culturale assume un ruolo cardine, con la consapevolezza che, come il caso Lucano drammaticamente insegna, il divenire è una costante battaglia, tra forze di progresso e di conservazione.

## Note

\* Dipartimento di Architettura e Territorio, Università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria, francesco.stilo@unirc.it

1. Al 21° posto tra i comuni più popolosi d'Italia.
2. Dati ISTAT 2019.
3. In Italia soltanto Roma e Milano superano il milione di abitanti.
4. Sono attivi i tribunali di Palmi e di Locri.
5. Nazioni Unite, Centro regionale di informazione delle Nazioni Unite, <https://unric.org/it/obiettivo-11-rendere-le-citta-e-gli-insediamenti-umani-inclusivi-sicuri-duraturi-e-sostenibili/>; last acc. 20-07-2020.
6. In particolare, in relazione all'obiettivo 11, si propone di risolvere il problema della casa (11.1) attraverso l'incoraggiamento al ripopolamento dei piccoli centri, favorito da un'infrastrutturazione digitale e fisica, per il trasporto pubblico e privato dei dati, delle persone e delle cose (11.2). Risolvere il problema dell'inclusività (11.3) e della valorizzazione del patrimonio artistico/culturale e naturale (11.4), in un modello insediativo salubre (11.5) in cui la qualità dell'aria e dell'acqua diventino un punto centrale, ed il corretto trattamento dei rifiuti (11.6) possa essere risolto nella piccola scala, in un contesto territoriale inteso come un grande parco diffuso (11.7).
7. Intervento ad oggi realizzato esclusivamente nel lotto compreso tra Siderno e Roccella J., oltre ad un piccolo tratto nella zona di Bova.
8. Grazie anche allo smart working.
9. Si ricorda la raccolta dei rifiuti a dorso di mulo realizzato da una cooperativa pubblica.
10. <https://fortune.com/worlds-greatest-leaders/2016/domenico-lucano/>; last acc. 02-10-2020.

## Bibliografia

Aragona S. (2012), *Costruire un senso del territorio. Spunti, riflessioni, indicazioni di pianificazione e progettazione*. Gangemi Editore. Roma.

Piano Regionale dei Trasporti – Regione Calabria, <https://www.regione.calabria.it/website/portal-templates/view/view.cfm?4582&4582>, last accessed 20/07/2020.

Piano Industriale 2019-2023 – Ferrovie dello Stato Italiane, <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/investor-relations/piano-industriale-fs-2019-2023.html>, last accessed 20/07/2020.

Boesiger W., Girsberger H. (1991), *Le Corbusier 1910-65*, Zanichelli editore, Bologna.

Tafari M., Dal Co F. (1979), *Architettura Contemporanea/1*, Electa Editrice, Milano.

Provincia di Reggio Calabria (2005), *La provincia di Reggio Calabria, arte e storia nel cuore del Mediterraneo*, ed. l'Orbicolare, Bari.

Provincia di Reggio Calabria (2005), *La provincia di Reggio Calabria, mare e montagna nel cuore del Mediterraneo*, ed. l'Orbicolare, Bari.

Benevolo L. (1980), *Storia della Città*, Laterza, Bari.

Moccia F. D. (2020), "Fase 2. Distanza e densità: c'è una soluzione?" in *Urbanistica Informazioni*, <http://urbanisticainformazioni.it/Fase-2-Distanza-e-densita-c-e-una-soluzione.html>; last accessed 02/10/2020.

Favero M. (2020), "Urbanistica e Covid" in *Urbanistica Informazioni*, <http://www.urbanisticainformazioni.it/Urbanistica-e-Covid.html>; last accessed 20-07-2020.

Sbetti F. (2020), "Spazio e tempo" in *Urbanistica Informazioni*, <http://www.urbanisticainformazioni.it/Spazio-e-tempo.html>; last accessed 20-07-2020.

Talia M. (2020), La ricerca della "giusta distanza" in *Urbanistica Informazioni*, <http://www.urbanisticainformazioni.it/La-ricerca-della-giusta-distanza.html>; last accessed 20-07-2020.

Nazioni Unite, Centro regionale di informazione delle Nazioni Unite: *Obiettivo 11*, <https://unric.org/it/obiettivo-11-rendere-le-citta-e-gli-insediamenti-umani-inclusivi-sicuri-duraturi-e-sostenibili/>; last accessed 20-07-2020.

Piketty T. (2020), *Capitale e ideologia*, trad. it. Matteoli L., Terranova A., La nave di Teseo, Milano.

Stilo F. (2020), "The Scattered Park of Locride" in in Bevilacqua C., Calabrò F., Della Spina L., *New Metropolitan Perspectives. Knowledge Dynamics and Innovation-driven Policies Towards Urban and Regional Transition*, Vol. 2., Conference proceedings NMP.

## Il modello superblock per quartieri più vivibili nella città densa

Luca Staricco\*

e Elisabetta Vitale Brovarone\*\*

### Introduzione

Il contributo propone una riflessione sulle potenzialità del modello superblock – o supermanzana, nella sua nota applicazione spagnola – nell'ambito del dibattito sulla riorganizzazione funzionale della mobilità e dello spazio pubblico per il miglioramento della qualità della vita, della salute e dell'accessibilità nella città densa, secondo i principi dell'unità di quartiere.

Gli impatti del traffico veicolare sulla vivibilità dello spazio urbano sono ormai ampiamente riconosciuti, dal punto di vista della sicurezza (Ewing & Dumbaugh, 2009), dell'inquinamento atmosferico (Cakmak et al., 2012), del rumore (Botteldooren et al., 2011), ma anche in termini di consumo e qualità dello spazio pubblico (Mukhija & Shoup, 2006; Shoup, 1999). Il tema della vivibilità dei quartieri e del conflitto con il traffico veicolare non è nuovo nel dibattito: già a inizio Novecento, con il rapido diffondersi delle automobili, diversi modelli di riorganizzazione o nuovo insediamento, tra cui in primis l'unità di vicinato, hanno proposto soluzioni per limitare questi impatti a partire dal principio della separazione del traffico veicolare da quello non motorizzato.

Il modello supermanzana, sviluppato su iniziativa dell'Agenzia di Ecologia Urbana di Barcellona, riprende i principi dell'unità di vicinato individuando una rete stradale principale e istituendo all'interno delle maglie di questa rete un sistema di superblocchi, con l'obiettivo non solo di trasformare lo spazio pubblico a livello di quartiere ma anche di riorganizzare la struttura urbana esistente e migliorare l'accessibilità, l'equità, la salute e la vivibilità. Il recupero di spazi prima destinati al traffico e alla sosta veicolare ha, in relazione all'attuale emergenza sanitaria, un notevole potenziale come occasione per una fruizione sicura degli spazi pubblici, ma anche per svolgere all'aperto quelle attività che in condizioni di emergenza sanitaria non è possibile condurre negli spazi chiusi.

L'analisi qui sinteticamente presentata si fonda su una rassegna della letteratura scientifica sull'unità di vicinato nella storia e sulla recente applicazione del modello superblock nel contesto spagnolo, indagata attraverso l'a-



nalisi documentale e un set di interviste (Scudellari et al., 2019). Ne vengono discusse le potenzialità e difficoltà di applicazione nella città densa esistente.

## Separazione del traffico per quartieri più vivibili

Il principio di separazione del traffico di attraversamento da quello di accesso per migliorare la vivibilità all'interno dei quartieri ha origini lontane, contemporanee alla diffusione dell'auto, con l'introduzione dell'unità di vicinato (o di quartiere), cui sono seguite nei decenni successivi varie reinterpretazioni. A partire dalla fine del XIX secolo, l'idea del quartiere e della sua pianificazione come un'unità si è diffusa e consolidata, e l'unità di vicinato, pur nelle sue diverse interpretazioni, è stata indubbiamente uno dei principali riferimenti dell'urbanistica del ventesimo secolo (Mehaffy et al., 2015; Patricios, 2002). Il concetto di unità di quartiere si fonda su un principio sociale, ovvero garantire al suo interno la dotazione di servizi essenziali di cittadinanza, e uno funzionale, ovvero garantire l'accessibilità a tali servizi in sicurezza (Rohe, 2009; Tetlow & Goss, 1968). Benché il concetto di unità di vicinato sia stato introdotto da William Drummond nel 1916, a renderlo noto e diffonderlo è Clarence Perry, a partire dal *Regional plan for New York and its environs*. Un altro riferimento emblematico è quello Stein e Wright per Radburn, anch'esso fondato sulla limitazione del traffico di attraversamento e la separazione del traffico veicolare da quello dei pedoni, in questo caso mediante strade a cul-de-sac e percorsi pedonali (Grammenos et al., 2008). Oltre a questi esempi cui solitamente viene ricondotta l'origine dell'unità di vicinato, numerosi altri sono seguiti nel tempo, tra cui ad esempio le note isole ambientali di Buchanan e varie applicazioni del modello superbloc nel medio oriente, per l'espansione di città esistenti (Alawadi & Benkraouda, 2018; Middleton, 2009; Scoppa et al., 2018). L'approccio dell'unità di vicinato non è stato esente da critiche: oltre che dal punto di vista sociologico (Brody, 2016; Jacobs, 1961), l'unità di vicinato è stata criticata dal punto di vista funzionale, in quanto la sua dimensione è molto superiore a quella che Mehaffy et al. definiscono come la "400-metre rule" (Mehaffy et al., 2015), una costante nei contesti insediativi storicamente sviluppatasi a misura di pedone, in cui 400 metri corrispondono a circa 5 minuti a piedi. Nell'unità di vicinato, è il raggio a misurare 400 metri, raddoppiando quindi questa distanza che implicitamente per centinaia di anni si è ripetuta nello spazio e nel tempo (Lee & Stabin-Nesmith, 2001; Me-

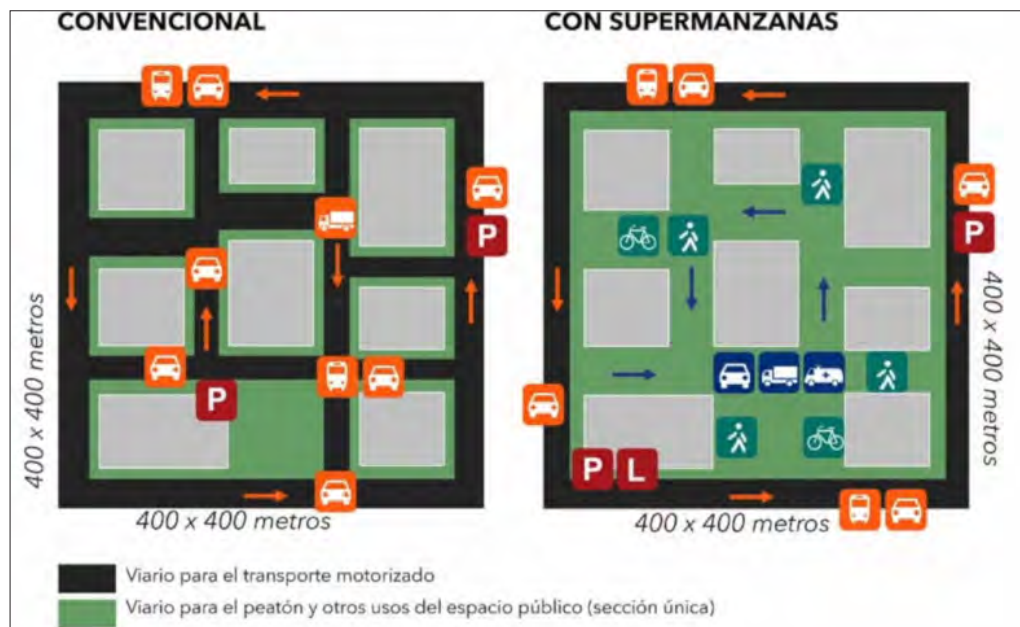


Figura 1 – il modello Supermanzana alla scala di quartiere. Fonte: Rueda et al. (2014).

haffy et al., 2015).

Nonostante le critiche e pur essendo per alcuni decenni uscito di scena (Brody, 2016), questo approccio è recentemente tornato in auge, non solo in Cina e nel medio oriente (Alawadi & Benkraouda, 2018; Kan et al., 2017) ma anche in occidente, con la diffusione degli eco-quartieri, molti dei quali fondati sugli stessi principi dell'unità di vicinato (Sharifi, 2016), o infine con il recente dibattito sulla città dei 15 minuti.

Come sottolineato dallo stesso Perry, il modello dell'unità di vicinato non è pensato per essere applicato solo a nuovi sviluppi insediativi ma anche per essere applicato sull'esistente (Perry, 1929). Tuttavia, salvo poche eccezioni, le principali applicazioni di questo modello e delle sue reinterpretazioni si trovano in contesti di nuovo insediamento, naturalmente meno vincolanti.

Il modello Supermanzana, ideato e messo in pratica in Spagna a partire dai primi anni duemila, è concettualmente in linea con i principi dell'unità di vicinato, e riprende la "regola" dei 400 metri.

## Il modello Supermanzana

L'idea del modello Supermanzana (SM) è stata sviluppata dall'Agenzia di Ecologia Urbana di Barcellona, diretta da Salvador Rueda, nell'ambito dell'approccio dell'"Ecosystemic urbanism" (Salvador Rueda, 2019). La SM è intesa come il modulo base per riorganizzare la città esistente e migliorarne la sostenibilità, attraverso la riduzione della quota modale dell'auto e il miglioramento della qualità e della vivibilità dello spazio pubblico nei quartieri. La dimensione di queste "cellule urbane", che raggruppano diversi isolati, è

circa 400x400 metri, in linea quindi con la distanza tipica delle intersezioni tra le strade di attraversamento nei contesti insediativi nati a misura di spostamenti pedonali richiamata sopra. Questa dimensione è fissata sulla base della velocità media degli spostamenti a piedi e in auto, considerando quest'ultima in media 15-20km/h in ambito urbano, quattro volte superiore rispetto agli spostamenti a piedi. I 400 metri sono quindi pensati come distanza ottimale sia per gli spostamenti a piedi, sia per gli incroci della rete viaria di scorrimento e attraversamento.

La rete viaria è suddivisa in due livelli: le strade interne alle SM sono destinate al traffico di accesso, mentre le strade che ne definiscono i margini sono destinate al traffico veloce e di attraversamento. Quest'ultimo è scoraggiato all'interno delle SM in diversi modi: riducendo lo spazio destinato alla circolazione e alla sosta delle auto, modificando i sensi di marcia, ponendo limiti di velocità (10 km/h) e collocando ai margini piattaforme logistiche per le merci. Il 60%-70% dello spazio stradale viene così liberato dal traffico veicolare (figura 1).

Sulla rete principale sono inoltre concentrate le linee del trasporto pubblico e la rete ciclabile. Il modello è pensato per essere applicato non solo su uno o più quartieri isolati, ma sull'intera area urbana, riconfigurandone il funzionamento secondo questa struttura. Lo spazio stradale all'interno delle SM è il cuore del modello: il suo ridisegno non è pensato solo per scoraggiare il traffico di attraversamento, ma anche per rivitalizzare e rigenerare lo spazio pubblico. A tal fine, l'Agenzia di Ecologia Urbana ha sviluppato un apposito piano per il disegno di questo spazi, il Piano della mobilità e dello spazio pubblico. Il Piano

è pensato per adottare un approccio integrato all'applicazione del principio di separazione del traffico. Inoltre, prevede la gradualità dell'intervento, partendo in una prima fase con interventi a basso costo e reversibili, di urbanistica tattica (Lydon & Garcia, 2015), che in un secondo momento verranno resi strutturali.

Essendo la sua concezione e applicazione piuttosto recenti, la letteratura sul modello Supermanzana è ancora limitata, in particolare per quanto riguarda lo studio empirico degli effetti sulla mobilità, sulla qualità ambientale e sulla vivibilità dello spazio pubblico. Ad esempio, ne sono stati esaminati i benefici in termini di miglioramento della mobilità pedonale (Delso et al., 2017), gli effetti sull'interazione sociale (Speranza, 2017), gli aspetti di partecipazione (Oliver & Pearl, 2017), gli elementi di criticità nel passare dall'ideazione all'applicazione pratica alla scala locale e urbana (Scudellari et al., 2019) i fattori di successo e i potenziali effetti inattesi (López et al., 2020), il ruolo delle barriere politiche e delle relazioni di potere come fattori di impedimento (Zografos et al., 2020).

## L'applicazione in Barcellona

Il modello Supermanzana è stato utilizzato in diverse città spagnole, ma è a Barcellona che è stato applicato con maggiore sistematicità e intensità. La capitale catalana l'ha dapprima implementato in un paio di distretti del suo tessuto storico, *Ciutat Vella* (1993) e *Gracià* (2003); poi, nell'ultimo decennio lo ha introdotto nei suoi principali documenti di pianificazione (come l'Agenda XXI e il Piano strategico) per estenderlo progressivamente a tutto il territorio urbano.

In particolare, il *Pla de Mobilitat Urbana 2013–2018* ha identificato una rete di strade principali, con limite di velocità pari a 50 km/h, destinata a supportare il traffico di scorrimento (1); le maglie di questa rete (che contengono il 67% delle strade) sono state classificate come Supermanzana, aventi una dimensione media di 400x400 m (pari a 3x3 isolati nella griglia di Cerdà): in esse la velocità massima consentita è stata fissata a 10 km/h, gli spazi per la sosta sono stati ridotti per i non residenti e le relative tariffe aumentate.

Questa riclassificazione della rete viaria è stata assunta come criterio per potenziare e riorganizzare coerentemente la rete del trasporto pubblico: la *Nova xarxa de bus* è stata strutturata in 28 linee (8 orizzontali, 17 verticali e 3 diagonali) che corrono sulla rete principale in modo da non dover attraversare le SM; oltre che più leggibile, questa configurazione offre anche vantaggi in termini di velocità

commerciale, frequenza e minor necessità di interscambi. Anche la rete ciclabile è revisionata conformemente a questo modello: 200 chilometri di nuove piste sono state progettate sulla rete di strade principali per lo scorrimento rapido, mentre le vie interne alle SM dovrebbero essere riprogettate secondo una configurazione a *shared space*, con priorità per pedoni e ciclisti. Quanto al trasporto merci, il piano prevede la collocazione di centri di distribuzione urbana ai margini delle SM, in modo che la consegna finale all'interno delle SM avvenga solo con mezzi elettrici e cargo-bike.

A sua volta, il *Pla del Verd i de la Biodiversitat de Barcelona 2020* ha differenziato la densità minima di verde urbano lungo la rete stradale principale e all'interno delle SM, dove la riduzione dello spazio per le auto è stata colta per incrementare la presenza di alberi lungo le strade.

Per attuare questo modello a livello di quartiere progressivamente su tutto il territorio urbano, sono state adottati tre documenti programmatici: *Programa Superilles 2011–2015* (2011), *Barris a Velocitat Humana* (2014) and *Omplim de vida els carrer* (2016). Essi hanno individuato dieci progetti pilota di SM, da attuate uno per ciascuno dei 10 distretti della città. Tali progetti sono attualmente a diversi stati di avanzamento; quello più consolidato è stato sviluppato nel quartiere di Poblenou, all'interno di una zona industriale in fase di riqualificazione. Il progetto di questa SM è iniziato nel settembre 2016, quando l'*Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona*, insieme con l'Università Internazionale della Catalogna, ha organizzato un workshop di due settimane: a 200 studenti di architettura è stato chiesto di progettare arredi urbani temporanei servendosi di materiali di scarto, per suggerire come riutilizzare lo spazio stradale che sarebbe stato liberato dal traffico automobilistico all'interno della nuova SM. Alla fine del workshop, la SM del Poblenou è stata oggetto di una prima attuazione su base temporanea fino alla fine del 2016: nelle quattro strade ad essa interne sono stati posizionati segnali stradali orizzontali e verticali per modificare i sensi di marcia, creando quattro "anelli" che costringono le auto a girare a sinistra ad ogni intersezione e impediscono al traffico di attraversare la SM; le corsie per le auto sono state ristrette dipingendo la superficie della strada; lo spazio per i parcheggi è stato ridotto; le corsie ciclabili e quelle riservate ai bus sono state rimosse. Questa prima fase ha generato alcune proteste da parte dei residenti e degli utilizzatori degli spazi locali, anche a causa di un certo deficit nel processo di partecipazione; all'inizio del 2017 l'amministrazione ha

comunque confermato il progetto accettando però di modificarlo in modo da risolvere alcuni dei problemi sorti durante la prima fase; in particolare, sono stati posizionati nuovi arredi urbani (come panchine, alberi giochi di strada, piste di atletica, ecc.) per migliorare la qualità degli spazi pubblici all'interno della SM. Ad inizio 2018 è poi iniziata la fase di attuazione strutturale, che ha portato all'adozione di un layout definitivo.

## Primi esiti dell'esperienza: potenzialità e limiti

I primi monitoraggi degli effetti della riorganizzazione della circolazione delle persone e delle merci secondo il modello della SM sembrano confermare le potenzialità di tale modello a livello di quartiere. Un tale monitoraggio non è stato per ora attuato a Poblenou, ma nel caso di un altro progetto pilota, quello della SM di Sant'Antoni, è emerso come l'implementazione del modello abbia portato a una riduzione del 33% delle concentrazioni di biossido di azoto e del 4% di PM<sub>10</sub> entro la SM; i livelli di rumore sono scesi di 4,1 decibel di giorno e 5,4 di notte; il flusso di veicoli è diminuito dell'82%, quello dei pedoni è salito del 28%.

Al tempo stesso, sta emergendo come il passaggio dalla definizione del modello SM su tutta l'area urbana alla sua implementazione in ogni quartiere comporti una serie di criticità, che non vanno sottovalutate. In particolare, un'analisi (2) dell'esperienza della SM di Poblenou mostra come queste criticità riguardino soprattutto tre aspetti:

- *la coerenza tra il livello urbano e quello locale.* Per funzionare bene, le singole SM devono integrarsi in una rete di strade principali che le supporti adeguatamente. Nel caso di Barcellona, invece, la SM di Poblenou è stata realizzata prima che la rete urbana fosse completamente riorganizzata, il che ha comportato una serie di problemi. In primo luogo, le due strade principali che delimitano la SM a Est e Ovest avevano lo stesso senso di marcia, anziché sensi opposti come prevedrebbe il modello teorico, con il risultato che era difficile per il traffico di scorrimento oltrepassare la SM senza attraversarla. Di conseguenza, la struttura della SM del Poblenou è stata modificata, consentendo il passaggio del traffico di attraversamento su due strade ad essa interne; anche una linea degli autobus è stata fatta passare entro la SM, per aggirare il problema dei sensi di marcia delle strade limitrofe. Un altro problema riguardava le piste ciclabili esistenti, che anziché essere tangenti alla SM, passavano al suo inter-

no; coerentemente con il modello teorico, esse sono state rimosse all'interno della SM, interrompendo però in questo modo la continuità delle restanti porzioni delle suddette piste all'esterno della SM e innescando le proteste dei ciclisti. Infine, i parcheggi interni alla SM sono stati ridotti prima che venissero realizzati quelli di attestamento contestualmente previsti ai margini dell'area, creando difficoltà per i pendolari che lavorano nella SM;

• *la progressione temporale nell'implementazione delle SM.* Due prospettive si sono confrontate su questo punto: da un lato, l'Agenzia di Ecologia Urbana di Barcellona proponeva di realizzare a tappeto le SM nella forma temporanea su tutta la città, e solo in un secondo momento passare alla loro progressiva strutturazione; invece l'amministrazione cittadina, nel suo programma *Omplim de vida els carrer*, ha preferito la realizzazione di una prima SM pilota per ognuno dei dieci distretti della città fino alla loro versione definitiva, e solo in una seconda fase di passare ad attuare le altre SM. Questo approccio ha innescato conflittualità tra residenti e non residenti: nel caso del Poblenou, i primi sono generalmente soddisfatti, mentre i secondi vedono la SM soprattutto come un ostacolo ai loro spostamenti (sia che debbano oltrepassarla, sia che debbano accedere al suo interno non potendo posteggiarvi l'auto). Per altri versi, l'esperienza di Poblenou ha mostrato come un'attuazione delle SM limitata alla versione temporanea (secondo l'approccio dell'urbanistica tattica, basato sull'uso di arredi temporanei a basso costo, disegni e pittura sulla strada ecc.) dia ai residenti l'impressione di una bassa qualità dello spazio pubblico, che inizia ad essere davvero vissuto dagli abitanti solo quando viene attrezzato con una configurazione definitiva e permanente;

• *la struttura della rete viaria.* La SM del Poblenou si colloca all'interno della rete stradale progettata da Ildefonso Cerdà a metà Ottocento: si tratta di una griglia estremamente uniforme, costituita da strade larghe tutte 20 m che formano isolati quadrati di 113,3 m per lato. In questa griglia priva di gerarchia, il fatto che una strada appartenga alla rete di primo livello o ricada all'interno di una SM dipende da criteri relativi all'efficienza della rete urbana complessiva, non dalle caratteristiche della singola strada (a differenza delle zone storiche, come i distretti Ciutat Vella e Gracià dove il modello SM è stato testato per la prima volta). Questa situazione ha

generato il malcontento dei residenti della SM che vivono lungo le quattro strade che delimitano la SM (su cui è stato dirottato il traffico prima interno all'area) e che si sentono discriminati rispetto a chi vive lungo le strade interne alla SM. Al contrario, molti negozianti che hanno locali commerciali all'interno della SM lamentano di essere meno visibili rispetto a quelli i cui locali affacciano sulle strade classificate come principali, dove maggiori sono i flussi automobilistici.

## Conclusioni

Il contributo, che si colloca e all'interno di una più ampia riflessione sull'intervento urbanistico per città e quartieri più salubri, sicuri e vivibili, ha approfondito l'applicazione del modello superblock sul tessuto urbano esistente attraverso l'esperienza di Barcellona, discutendone le potenzialità, i limiti e i primi risultati. Il tema è di particolare attualità, anche in ragione delle questioni e sfide che l'emergenza sanitaria ha posto riguardo alla configurazione e all'uso dello spazio pubblico nella città densa (Deponte et al., 2020; Tira, 2020). L'applicazione del modello Supermanzana in Barcellona, pur non esente da criticità, offre un interessante contributo in tal senso, mostrando come il principio della separazione del traffico possa essere applicato sulla città esistente, restituendo spazio pubblico per quartieri più vivibili.

Sviluppi futuri della ricerca potranno riguardare una più approfondita analisi dei primi esiti dell'esperienza spagnola, la comparazione con altre proposte affini (es. la città dei 15 minuti), etc.

## Note

\* Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, luca.staricco@polito.it

\*\* Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, elisabetta.vitale@polito.it  
1. Perché la rete delle strade principali potesse reggere tutto il traffico di scorrimento, il piano ha posto l'obiettivo di ridurre la quota modale dell'automobile dal 26,7% al 21%, attraverso la combinazione di una serie di misure *push* (volte a disincentivare la circolazione e la sosta all'interno delle SM) e *pull* (finalizzate a promuovere l'uso del trasporto pubblico e della bicicletta).

2. L'analisi del caso studio è stata condotta attraverso una sistematica rassegna della letteratura accademica e grigia e dei documenti ufficiali di pianificazione, cui è seguita una batteria di interviste semi-strutturate sia in profondità a testimoni privilegiati, sia più brevi a residenti e utenti della SM di Poblenou. Per maggiori dettagli metodologici, si veda Scudellari, Staricco e Vitale Brovarone (2019).

## Bibliografia

- Alawadi, K., & Benkraouda, O. (2018). What happened to Abu Dhabi's urbanism? The question of regional integration. *Journal of Urban Design*, 23(3), 367–394. <https://doi.org/10.1080/13574809.2017.1361786>
- Botteldooren, D., Dekoninck, L., & Gillis, D. (2011). The influence of traffic noise on appreciation of the living quality of a neighborhood. *International journal of environmental research and public health*, 8(3), 777–798.
- Brody, J. (2016). How ideas work: Memes and institutional material in the first 100 years of the neighborhood unit. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(4), 329–352. <https://doi.org/10.1080/17549175.2015.1074602>
- Cakmak, S., Mahmud, M., Grgicak-Mannion, A., & Dales, R. E. (2012). The influence of neighborhood traffic density on the respiratory health of elementary schoolchildren. *Environment International*, 39(1), 128–132.
- Delso, J., Martín, B., Ortega, E., & Otero, I. (2017). A Model for Assessing Pedestrian Corridors. Application to Vitoria-Gasteiz City (Spain). *Sustainability*, 9(3), 434. <https://doi.org/10.3390/su9030434>
- Deponte, D., Fossa, G., & Gorrini, A. (2020). Shaping space for ever-changing mobility. Covid-19 lesson learned from Milan and its region. *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 133–149.
- Ewing, R., & Dumbaugh, E. (2009). The built environment and traffic safety: A review of empirical evidence. *Journal of Planning Literature*, 23(4), 347–367.
- Grammenos, F., Craig, B., Pollard, D., & Guerra, C. (2008). Hippodamus Rides to Radburn: A New Model for the 21st Century. *Journal of Urban Design*, 13(2), 163–176. <https://doi.org/10.1080/13574800801965643>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Kan, H. Y., Forsyth, A., & Rowe, P. (2017). Redesigning China's superblock neighbourhoods: Policies, opportunities and challenges. *Journal of Urban Design*, 22(6), 757–777. <https://doi.org/10.1080/13574809.2017.1337493>
- Lee, C.-M., & Stabin-Nesmith, B. (2001). The Continuing Value of a Planned Community: Radburn in the Evolution of Suburban Development. *Journal of Urban Design*, 6(2), 151–184. <https://doi.org/10.1080/13574800120057827>
- López, I., Ortega, J., & Pardo, M. (2020). Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. *Atmosphere*, 11(4). <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change* (pag. 231). Scopus. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>
- Mehaffy, M. W., Porta, S., & Romice, O. (2015). The "neighborhood unit" on trial: A case study in the impacts of urban morphology. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8(2), 199–217. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.908786>



Middleton, D. A. (2009). *Growth and expansion in post-war urban design strategies: C. A. Doxiadis and the first strategic plan for Riyadh Saudi Arabia (1968-1972)*. <https://smartechnology.gatech.edu/handle/1853/37094>

Mukhija, V., & Shoup, D. (2006). Quantity versus quality in off-street parking requirements. *Journal of the American Planning Association*, 72(3), 296–308.

Oliver, A., & Pearl, D. S. (2017). Rethinking sustainability frameworks in neighbourhood projects: A process-based approach. *Building Research & Information*, 1–15. <https://doi.org/10.1080/09613218.2017.1358569>

Patricios, N. N. (2002). Urban design principles of the original neighbourhood concepts. *Urban Morphology*, 6(1), 21–32. Scopus.

Perry, C. A. (1929). The Neighbourhood Unit. In *Regional Plan of New York and Its Environs* (Vol. 7, pagg. 20–141). New York Regional Planning Association.

Rohe, W. M. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American Planning Association*, 75(2), 209–230. Scopus. <https://doi.org/10.1080/01944360902751077>

Rueda, S, Cuchí, A., & Brau, L. (2014). Ecological Urbanism: Its application to the design of an eco-neighborhood in Figueres. *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*.

Rueda, Salvador. (2019). Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In M. Nieuwenhuijsen & H. Khreis (A c. Di), *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework* (pagg. 135–153). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9_8)

Scoppa, M., Bawazir, K., & Alawadi, K. (2018). Walking the superblocks: Street layout efficiency and the sikkak system in Abu Dhabi. *Sustainable Cities and Society*, 38, 359–369. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.01.004>

Scudellari, J., Staricco, L., & Vitale Brovarone, E. (2019). Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level. *Journal of Urban Design*, 0(0), 1–22. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1625706>

Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2015.09.002>

Shoup, D. C. (1999). The trouble with minimum parking requirements. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33(7–8), 549–574.

Speranza, P. (2017). A human-scaled GIS: Measuring and visualizing social interaction in Barcelona's Superilles. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 0(0), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17549175.2017.1341426>

Tetlow, J., & Goss, A. (1968). *Homes, towns, and traffic*. Praeger.

Tira, M. (2020). About the Sustainability of Urban Settlements. *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 361–371.

Zografos, C., Klause, K. A., Connolly, J. J. T., & Angelovski, I. (2020). The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. *Cities*, 99. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>

## Is the compact city still sustainable after the COVID-19? Looking old research under new perspectives

Elisa Conticelli\*, Claudia De Luca\*\* and Simona Tondelli\*\*\*

### Abstract

The COVID-19 pandemic that has been spreading throughout the world has posed new challenges. This situation affects also urban planning: the pandemic seems to have undermined some pillars such as the validity of the high-density city, promoted for several decades as a more sustainable form of settlements.

Density is now debated in relation with the recent COVID-19 pandemic, being questioned as the cause of contagion. The real problem is not much to turn towards disperse settlements but rather to start investigating how to achieve the balance between keep limiting land take and urban sprawl through densification and the availability of open and natural spaces, with a new focus on ensuring health conditions and the respect of social distancing.

Urban planning should have an even greater attention to the exact identification of ecosystem services and related benefits on health, and to the impacts and effects on health and wellbeing of alternative planning decisions prior to their implementation.

### Density and sustainability: new meanings after the pandemics

The compact city model has been promoted worldwide to combat the negative effects of urban sprawl, being considered more environmentally sustainable and a guarantee of improving the quality of life (OECD, 2012), and urban densification has been promoted by urban planners for limiting urban sprawl (Burton et al., 2003) and related effects, such as energy consumption, air and noise pollution and of ecosystems loss and environmental degradation, ensuring more efficient urban services. At the same time densifying has been questioned not only by scholars but also by important institutions and forums, such as UN-Habitat III and the United Nations, claiming a better understanding of which is the limit for densifying the urban environment, by combining densities and compactness with adequate enlargements for ensuring a sustainable urban development.

This position implies to consider urbanization as not an adverse phenomenon per se, if allows to achieve the optimal levels of green areas and ecosystem services for the inhabitants, or the efficiency of the urban infrastruc-

tures and systems.

In these cases, the comparison between two alternative scenarios (further concentration vs. land take) is crucial and necessary, to choose the more sustainable solution on each specific situation.

The debate around urban densification has been continuing and increasing during the COVID-19 outbreak. The recent debate after the COVID-19 outbreak is questioning the validity of the compact city model in terms of citizens' health and wellbeing, if compared with the social distancing measures requested for limiting the pandemic and the need of more high-quality and accessible urban green spaces.

The idea that density was a driver of the epidemic was very common because of the high number of COVID-19 cases and death rates registered in big cities. In a later stage, no evidences about the correlation between population density and the virus spreading in terms of COVID-19 cases and death rates have been proved after the adoption of social distancing measures (Adlakha and Sallis, 2020; Carozzi et al., 2020; Hamidi et al., 2020). The correlations refer mainly to differences in access to health care and in connectivity (Hamidi et al., 2020), confirming that the compact and high-density city should not be addressed as an unsustainable and unhealthy model on its own, but rather in the way it is able to ensure social distancing and other health-related measures. In this sense, increasing and better managing, designing, and locating outdoor green spaces is the crucial challenge cities face today. In our perspective, this means to evaluate under which conditions a further densification is allowed, and the contribution given by open spaces to the city quality, health and wellbeing.

### Green areas for ensuring a livable and healthy high-density city

Green areas are providers of a range of benefits that improve environment and citizens' health and quality of life. Such benefits can be identified and categorized through the Ecosystem Services (ES) framework (Nelson et al., 2005), which defines four categories of services in urban areas: regulating services, supporting services, provisioning services, cultural services.

Urban planning and environmental disciplines are recognizing the crucial role of Urban Ecosystem Services (UES) (Kabisch et al., 2015; Kaczorowska et al., 2016) into urban policies, strategies and plans, and several cities have already started to plan their transformation through the integration of UES into

their urban plans (Cortinovis and Geneletti, 2018, Woodruff and BenDor, 2016). However, the gap between research and practice is still present. One crucial aspect that needs further deepening is understanding the real provision of such services which depends on several factors: supply of ES in terms of quantity, quality, location and availability of urban ecosystems (Baró et al., 2016); demand of ES in terms of population distribution, citizens needs, gender and culture (Villamagna et al., 2013); perception and awareness of citizens (Andersson et al., 2019); resilience of urban ecosystems to external and internal drivers and changes, among which COVID-19 can be concerned (Biggs et al., 2012). While research on assessment and evaluation of ES supply provided by urban green areas is raising in numbers and quality (Baró, et al., 2016, Haase et al., 2014), studies on ES diversified demand, citizens' perception and co-production are lacking. Assessing and evaluating citizens' demand and perception, together with a better knowledge on the quality and the distribution of urban ecosystems, would largely raise awareness on people needs in terms of open green spaces and could support planners in better deciding on possible densifications.

### Assessing frameworks for managing density and health

The goal to manage the just density and the presence of green spaces as well as the more precise assessment of the UES and their role for improving the wellbeing in cities should lead urban planners to select proper tools for taking informed decisions for controlling the limits of densification policies and balancing the distribution and amount of artificial and natural space, exploiting all the possibilities offered by the urban ecosystems. An existing tool that helps in this direction is the Strategic Environmental Assessment (SEA). SEA intends to assess the urban development from the earliest stages of its preparation and through its implementation. This prerogative makes SEA a perfect tool to assess alternatives such as new developments intended as compensation for desealing, or urban greening interventions of inner urban areas with respect to densification actions for avoiding land take and for regenerating and revitalizing already developed urban areas. SEA can be effective also in terms of embedding the idea of well-being in a broad sense (UNECE, 2012; Nowacki, 2018) not only by taking into account the role of green areas for improving the health and wellbeing of cities but also by considering all the health related factors affected by a certain planning policy.

This possibility was stressed by the UNECE (2012) that wishes to better include the human health - intended broadly as wellbeing - in SEA well before the pandemic has made evident this need. The auspice is therefore to further deepen urban factors and determinants affecting health, as well as integrating these aspects into more articulated considerations including those affecting the UES, stimulating an integrated assessment approach involving high-density environment, urban ecosystems, and health issues.

### Conclusions

The compact city has been challenged by the recent pandemic, which has been questioning its validity. Actually, it can still be a resilient city model even if compared to health risks as long as it is adequately planned. Green spaces and urban ecosystems can be a relevant ingredient, since they already have a clear focus on providing important health-related benefits to urban life. At the same time, decision support tools such as the Strategic Environmental Assessment should be further exploited for effectively compare different urban planning options which ensure efficient use of land, accessible and high-quality green spaces and human health and wellbeing.

### Notes

\* Department of Architecture, Alma Mater Studiorum – University of Bologna, elisa.corticelli@unibo.it

\*\* Department of Architecture, Alma Mater Studiorum – University of Bologna, claudia.deluca5@unibo.it

\*\*\* Department of Architecture, Alma Mater Studiorum – University of Bologna, simona.tondelli@unibo.it

### References

Adlakha, D., Sallis, J. F. (2020), "Activity-friendly neighbourhoods can benefit non-communicable and infectious diseases", *Cities & Health*, September 10 (pp. 1-5).

Andersson, E., Langemeyer, J., Borgström, S., McPhearson, T., Haase, D., Kronenberg, J., Barton, D.N., Davis, M.K., Naumann, S., Röschel, S., Baró, F. (2019), "Enabling Green and Blue Infrastructure to Improve Contributions to Human Well-Being and Equity in Urban Systems". *BioScience*, 69(7) (pp. 566–74).

Baró, F., Palomo, I., Zulian, G., Vizcaino, P., Haase, D., Gómez-Baggethun, E. (2016), "Mapping Ecosystem Service Capacity, Flow and Demand for Landscape and Urban Planning: A Case Study in the Barcelona Metropolitan Region". *Land Use Policy*, 57 (pp. 405-17).

Biggs, R., Schlüter, M., Biggs, D., Bohensky, E.L., Burn-Silver, S., Cundill, G., Dakos, V., Daw, T. M., Evans, L. S., Kotschy, K., Leitch, A. M., Meek, C., Quinlan, A., Raudsepp-Hearne, C., Robards, M. D., Schoon, M. L.,

Schultz, L., West, P.C. (2012), "Toward Principles for Enhancing the Resilience of Ecosystem Services". *Annual Review of Environment and Resources*, 37 (pp. 421-448).

Burton, E., Jenks, M., Williams, K. (2003), *The Compact City. A sustainable urban form?* Routledge, London.

Carozzi, F., Provenzano, S., Roth, S. (2020), "Urban Density and COVID-19", IZA DP. [www.iza.org](http://www.iza.org)

Cortinovis, C., Geneletti, D. (2018), "Ecosystem services in urban plans: What is there, and what is still needed for better decisions". *Land Use Policy*, 70 (pp. 298–312).

Flint, A. (2020), "The future of density. Affordability, Equity, and the Impacts of an Insidious Virus". *Land Lines*, July 2020 (pp. 9-15).

Haase, D., Larondelle, N., Andersson, E., Artmann, M., Borgström, S., Breuste, J., Gomez-Baggethun, E., Gren, Å., Hamstead, Z., Hansen, R., Kabisch, N., Kremer, P., Langemeyer, J., Lorance, E., McPhearson, T., Rall, E., Pauleit, S., Qureshi, N., Schwarz, N., Voigt, A., Wurster, D., Elmquist, T. (2014), "Quantitative review of urban ecosystem services assessment: Concepts, models and implementation". *AMBIO* 43 (pp. 413–433).

Hamidi, S., Sabouri, S., Ewing, R. (2020), "Does Density Aggravate the COVID-19 Pandemic? Early Findings and Lessons for Planners". *Journal of the American Planning Association*, 0(0) (pp. 1-16).

Kabisch, N., van den Bosch, M., Laforteza, R. (2017), "The health benefits of nature-based solutions to urbanization challenges for children and the elderly – A systematic review". *Environmental Research*, 159 (pp. 362–373).

Kaczorowska, A., Kain, J.H., Kronenberg, J., Haase, D. (2016), "Ecosystem Services in Urban Land Use Planning: Integration Challenges in Complex Urban Settings—Case of Stockholm.". *Ecosystem Services*, 22 (pp. 204–12).

Nelson, G. C., Bennett, E. , Berhe, A., Cassman, K.C., Defries, R. , Dietz, T., Dobson, A., Janetos, A., Levy, M., Marco, D., Nakicenovic, N., Norgaard, R., Petschel-Held, G., Ojima, D., Pingali, P., Watson, R., Zurek, M. (2005), "Drivers of Change in Ecosystem Condition and Services.". *Ecosystems and Human Well-Being; Scenarios*, 2 (pp.173–222).

Nowacki, J. (2018), *The integration of health into environmental assessments – with a special focus on strategic environmental assessment*. WHO Regional Office for Europe. Copenhagen. [www.euro.who.int](http://www.euro.who.int).

OECD (2012), *Compact city policies a comparative assessment*. OECD, Green Growth Studies. OECD Publishing.

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2012), *Resource Manual to Support Application of the UNECE Protocol on Strategic Environmental Assessment*. United Nations, New York and Geneva

Villamagna, A. M., Angermeier, P. L., Bennett, E. M. (2013), "Capacity, Pressure, Demand, and Flow: A Conceptual Framework for Analyzing Ecosystem Service Provision and Delivery.". *Ecological Complexity*, 15 (pp. 114–21).

Woodruff, S. C., BenDor, T. K. (2016), "Ecosystem services in urban planning: Comparative paradigms and guidelines for high quality plans". *Landscape and Urban Planning*, 152 (pp. 90-100).

# Densità e uso turistico nel policentrismo del sud Salento

Alessandra Rana\* e Paola Sepe\*\*

## Abstract

Through an analytical approach to the polycentric system, defined by concentration of use and density of relationship, we rely on data about tourist flows and offer – registered and unregistered –, fluctuating and resident population and studies on the latent patrimonial and landscape resources to describe their critical aspects. The contribution is part of a study on Ugento, second destination in Puglia for summer flows of seaside oriented tourism.

Considering the post-pandemic debate about questioning some certainties about spatial configurations of our territories, it is useful to re-read the layout of these places, which for the intensity of flow concentrations and tourist pressures is unique, in order to understand the upcoming dynamics and loads of the centers, within a polycentric territorial system as well as within the same municipality, recalibrating their spatial concentrations and densities of use.

In un momento storico che ha messo in crisi le nozioni consolidate di prossimità all'interno della città e il modo di fruire lo spazio urbano, il dibattito sul tipo di modello più idoneo per la città al fine di garantire un ambiente vivibile e rispondente ai contemporanei criteri di qualità urbana, verte spesso sul policentrismo.

Il contributo intende costruire una riflessione intorno ad un territorio subregionale costruito su un sistema reticolare policentrico, all'interno del quale i singoli poli sono ulteriormente frazionati, portando a riconoscere la necessità di comprendere e ripensare le nuove dinamiche e gli usi della città.

A partire dalle considerazioni sulla natura della struttura morfologico-insediativa di un sistema policentrico, che portano con sé valutazioni sul concetto di densità, ci si sofferma su una particolare accezione della stessa: la densità come intensità d'uso piuttosto che di volumi. In territori in cui per peculiarità intrinseche e scelte pianificatorie essa interessa un'area e un lasso temporale circoscritti, il funzionamento del sistema basato su una gestione d'uso – spaziale e temporale – sbilanciata si concretizza in un dualismo fra congestione e sottoutilizzo di porzioni del territorio e dello spazio urbano propriamente detto.

Si riporta il caso del Salento nella Puglia meridionale caratterizzato da una struttura territoriale reticolare descritta come un sistema

aperto che interseca i centri, i “sassi”, e li collega con una rete a maglie larghe su tutta la penisola salentina, su cui si appoggia un tessuto minuto di strade, immaginato come una sorta di “spugna” e ad alcuni “tubi” portanti dedicati al traffico pesante (Viganò, 2008). Si tratta di un contesto che nei mesi estivi subisce un forte carico turistico concentrato sulla costa a discapito dei centri interni i quali, seppur in possesso di risorse tali da poter attrarre parte dei flussi, si ritrovano esclusi da queste dinamiche. In particolare, la costa ionica sud salentina ha subito progressivi e crescenti fenomeni di urbanizzazione e artificializzazione del litorale a seguito di politiche pianificatorie che riversavano sulla fascia costiera tutto il carico turistico attraverso invasive previsioni abitative. Inoltre, una rimarcata politica regionale, volta a lanciare la Puglia sul mercato turistico internazionale, ha generato nell'ultimo decennio una serie di criticità legate alla stagionalità del fenomeno, condizionato dal particolare tipo di turismo balneare estivo (Calace, 2020). In base ai dati ISTAT 2016, durante i quattro mesi estivi si concentra il 78,7% delle presenze rilevate in un anno, a fronte di una media nazionale del 60,7%, considerando che si stima una dimensione reale del fenomeno cinque volte maggiore rispetto ai dati rilevati, a causa del cosiddetto turismo sommerso.

Emerge come in contesti a forte vocazione turistica gli insediamenti costieri si siano trovati nella condizione di esercitare una forte pressione insediativa sull'intero territorio, nonostante la drastica diminuzione di popolazione nei mesi invernali, andando a generare un forte squilibrio a livello di servizi e infrastrutture, oltre che un massiccio svuotamento dei centri urbani.

Le considerazioni sul binomio saturazione/abbandono, anche in chiave spaziale e non solo stagionale, mirano soprattutto a comprendere le ricadute sulla complessità di un territorio che subisce nello stesso lasso di tempo, da un lato l'eccessiva concentrazione della domanda e dell'offerta turistica – la costa –, e dall'altro l'assenza di domanda – l'interno –, nonostante la ricchezza delle risorse. Fenomeno opposto avviene invece quando cala l'intensità d'uso della costa e diviene evidente la grande quantità di servizi dedicati principalmente al turista, rispetto all'esiguo numero di servizi al cittadino, con il conseguente abbandono di intere porzioni dell'insediamento.

## Il caso di Ugento: un policentrismo sbilanciato

Nel vasto sistema salentino focalizziamo l'attenzione sul territorio di Ugento (LE)<sup>1</sup>, secon-

da località in Puglia per flussi turistici estivi<sup>2</sup> a prevalente carattere balneare, caratterizzato a sua volta da un sistema insediativo distribuito in più centri con il capoluogo, le marine sulla costa e un piccolo borgo storico nel territorio rurale.

Affrontando un'analisi critica del territorio ugentino sul tema della densità d'uso, appare opportuno fare riferimento all'offerta di “dotazioni” urbane e territoriali a servizio di una popolazione mutevole, in parte stanziale e distribuita in più centri, in parte determinata dai cospicui flussi turistici.

Nel 2007 infatti si sono sfiorate le 600.000 presenze, con una densità turistica, estesa all'intero territorio di Ugento, pari a circa 6000 presenze/kmq; considerando che l'intero sistema turistico ricettivo è concentrato sulla costa, tale dato assume sempre maggior rilievo. Le presenze totali registrate al 2017 sono invece di 865.507, dato che conferma l'aumento sempre maggiore della sua attrattività turistica, a fronte di una bassa densità abitativa, pari a 127,3 ab/kmq, Ugento subisce nel periodo estivo una fortissima pressione turistica.

È utile però precisare in questa sede che tra i centri interni, Ugento e Gemini, e quelli costieri intercorrono differenze strutturali determinate da ragioni storiche e pianificatorie. I territori delle marine di Ugento sono stati insediati, a partire dal secondo dopoguerra, assecondando le logiche di una vocazione esclusivamente turistica; attualmente si presentano con una fascia demaniale fortemente insediata da stabilimenti balneari e strutture legate all'uso turistico, con uno spazio costiero occupata da *residence*, villaggi, campeggi e alberghi. I pochi attrattori turistici, seppur di rango sovralocale, non sono sufficienti e andrebbero integrati con offerte diversificate e specifiche per le esigenze delle svariate tipologie di turismo.

Il quadro che deriva dai censimenti ufficiali<sup>3</sup> è però molto parziale, in quanto non compaiono molte delle strutture ricettive esistenti e l'alto numero di case vacanze e *bed&breakfast*. La domanda turistica, quindi, non riesce ad esaurirsi attraverso le strutture censite e si assiste alla proliferazione di offerte ricettive fuori dal mercato ufficiale: le “secondo case”, in parte costruite senza autorizzazione e deconfiguranti il paesaggio costiero e rurale.

Trattandosi di un'offerta individuale e polverizzata all'interno del tessuto urbano esistente ne consegue che questi spazi per il turismo diffuso siano caratterizzati da una scarsa cura dei luoghi urbani e dei sistemi di relazione tra gli spazi pubblici; la dispersione di seconde case lungo la costa altera le caratteristiche ambientali del territorio, dequalificando i luo-



ghi e facendo perdere la relazione con i centri retro-costieri.

La strada litoranea, la SP 91 costruita negli anni '70, ha accentuato questa cesura, preferendo l'accessibilità e la percorribilità in senso trasversale della fascia costiera, ma di fatto negando gli antichi rapporti con l'entroterra. La radicale carenza di parcheggi pubblici si accentua nei mesi estivi quando il flusso turistico arriva al suo apice poiché la principale modalità di spostamento è quella su gomma privata, autovetture e camper; il servizio pubblico di trasporto è infatti sottodimensionato e inadeguato. I già esigui collegamenti tra le marine e i centri dell'entroterra vengono intasati dal carico turistico che non è supportato da un sistema intermodale di mobilità.

I due centri di Ugento e Gemini, invece, sono carenti di strutture ricettive atte a soddisfare un'offerta turistica che non riesce ad esaurirsi esclusivamente lungo le aree costiere, ma che necessita del supporto di diverse strutture anche nell'entroterra, come evidenziato da ricerche di settore e da quelle condotte sul mercato online<sup>4</sup>.

L'offerta, in termini di posti letto e capacità delle strutture ricettive risulta abbastanza alta, anche se, si riscontra una carenza di strutturazione nei servizi offerti che dovrebbero ogni anno far fronte ai circa 3 milioni di turisti che si riversano sul territorio nel periodo estivo.

Al contrario, osservando la dislocazione del complesso dei servizi per la residenza si evince invece che queste sono prevalentemente concentrate nel capoluogo; la vocazione prettamente turistica dell'agglomerato urbano ha comportato una scarsa realizzazione di servizi al cittadino, mancano spazi verdi e di aggregazione, strutture commerciali non a carattere stagionale e quant'altro possa incentivare l'uso abitativo stabile nelle marine.

Questo complesso fenomeno, di natura storica e dettato in parte dalle scelte di piano che hanno riversato esclusivamente sulla costa il carico turistico stagionale, comporta l'abbandono delle marine nei mesi invernali. Non è riscontrabile, infatti, una rete di dotazioni e spazi collettivi capace di costruire un sistema territoriale a livello comunale che porti all'integrazione tra le specificità dei centri urbani. Al contempo, la mancata valorizzazione del patrimonio storico-archeologico presente nelle aree più interne e dei beni paesaggistici, come il Parco Naturale Regionale "Litorale di Ugento", grande risorsa anche per le evoluzioni future, non permette al resto del territorio di collaborare alla creazione di un sistema policentrico equilibrato che sappia ridistribuire i carichi del turismo nelle sue dinamiche spaziali e temporali (1).

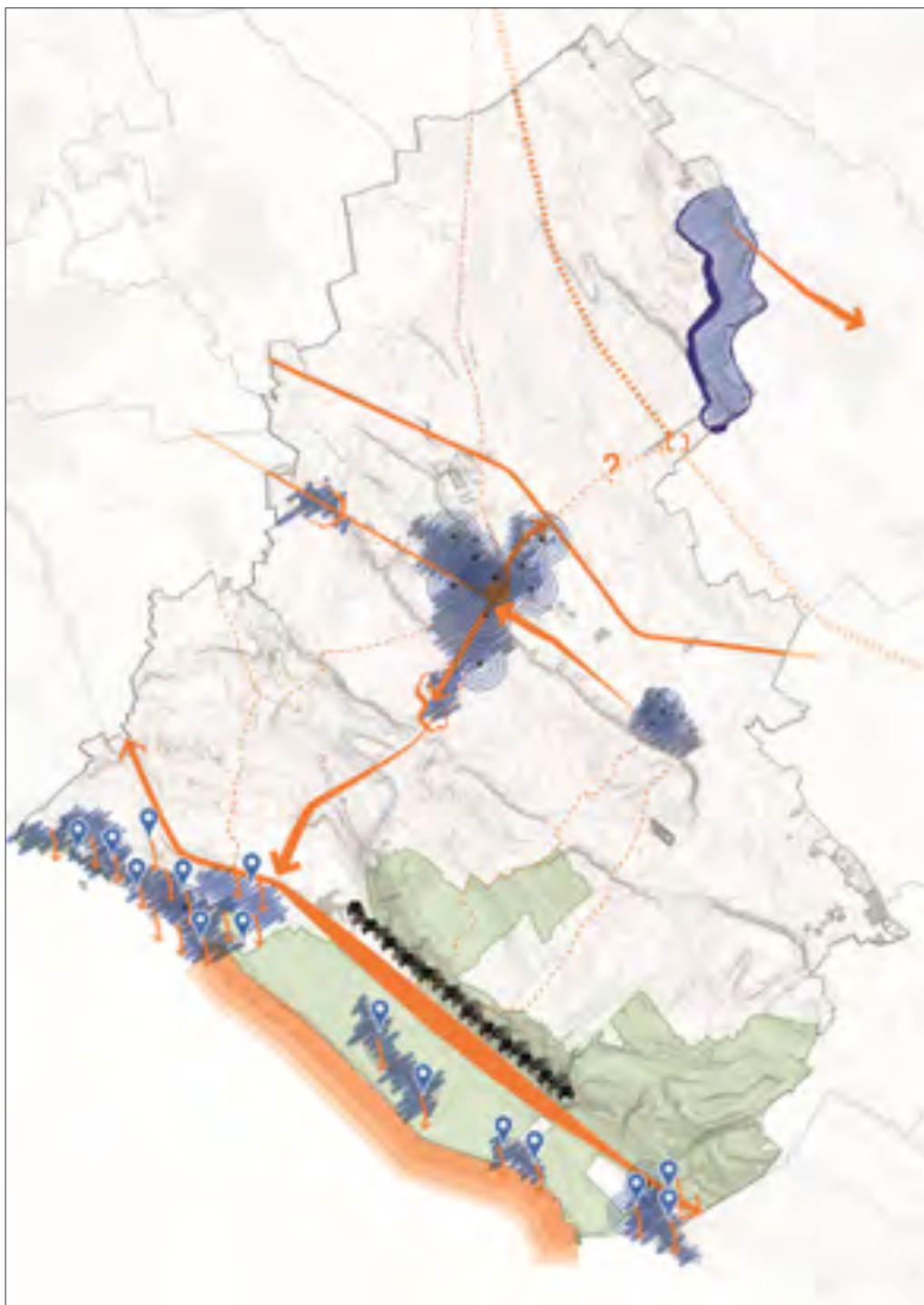


Figura 1 – Le criticità del sistema policentrico di Ugento: concentrazioni spaziali delle offerte e dei flussi  
Elaborazione grafica a cura di F. Marcucci

Le risorse diffuse nei centri urbani e nelle aree rurali non partecipano all'offerta turistica che resta concentrata in uno spazio e in un lasso temporale limitato, saturando il bene costa con un'intensità non più sostenibile.

## Conclusioni

Alla luce delle riflessioni scaturite post pandemia sulla necessità di mettere in discussione alcune certezze sulle configurazioni spaziali delle nostre città, la rilettura di un territorio sulla base dei sopravvenuti fenomeni che ne hanno modificato profondamente le dinamiche di esistenza, si rende indispensabile per po-

ter prevedere gli sviluppi futuri, sia all'interno di un sistema territoriale policentrico che di uno stesso comune, e ricalibrarne i carichi, le concentrazioni spaziali e le densità d'uso. Tale tipo di riflessione porta a chiedersi quali siano e dove debbano essere preferibilmente collocate le dotazioni che nell'ottica della flessibilità d'uso e sostenibilità ambientale ed economica, consentano alla popolazione locale di usufruire di servizi e spazi pubblici utili a migliorare la qualità abitativa in questi contesti, delineando le opportunità di crescita. Al contempo è necessario comprendere quali debbano essere le dotazioni per il turi-

simo, in un orizzonte di sostenibilità, in linea con l'innovativa visione del Piano paesaggistico regionale<sup>5</sup> che consenta di qualificare il turismo stesso, ridurne l'impatto, destagionalizzarlo e valorizzare quindi l'intero territorio.

## Note

\* DICAR – Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari, [alexandra.rana@outlook.it](mailto:alexandra.rana@outlook.it)

\*\* DICAR – Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari, [p.sepe92@gmail.com](mailto:p.sepe92@gmail.com)

1. Il contributo è parte di un lavoro di ricerca su Ugento (LE), per la definizione delle strategie territoriali nell'ambito della attività di consulenza scientifica svolta dal DICAR del Politecnico di Bari per la costruzione del Documento Programmatico Preliminare del nuovo Piano Urbanistico Generale.

2. Secondo le statistiche ISTAT 2011 Ugento è il secondo comune di Puglia per maggior numero di presenze con 807.167 arrivi.

3. I dati ufficiali utilizzati per la presente analisi comprendono le statistiche ISTAT dal 2011 al 2017, il report di PugliaPromozione, "Il turismo che non appare" e "Destinazione Puglia: oltre il turismo che non appare".

4. Per comprendere meglio il fenomeno, è utile confrontare i dati ufficiali prodotti dalle ricerche di settore condotte dall'ISTAT e da PugliaPromozione e con quelli reperiti, nell'ambito della redazione del DPP del Comune di Ugento, attraverso le ricerche on-line sui maggiori siti di booking specializzati in B&B e case vacanze.

5. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, in attuazione del D.lgs 42/2004, in vigore dal 2015.

Tutte le immagini sono idonee alla pubblicazione per scopi commerciali.

## Bibliografia

Barberis W. (2008), *L'impatto del settore turistico sui contesti urbani Riflessioni sulla programmazione territoriale*, Cittalia Anci ricerche, Roma

Calace F. (2020), "Trasformazioni e fragilità del paesaggio rurale nella pianificazione", in *Atti della XXII Conferenza Nazionale SIU. L'Urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e della resilienza*, Matera-Bari 6-7-8 giugno 2019, Planum Publisher, Roma-Milano (pp. 816-821)

Formez (2019), *Strategia Nazionale per le Aree Interne e nuovi assetti istituzionali. Area interna Sud Salento. Analisi delle soluzioni intercomunali proposte*

Ivona A. (2019), "Una lettura policentrica del territorio. Lo spazio costiero e le sue potenzialità", in *Mosaico/Mosaic. Memorie geografiche*, 17 (pp. 709-718)

Lozato-Giotart J.P. (2006), *Geografia del turismo: dallo spazio visitato allo spazio consumato*, Franco Angeli, Milano

Patera S. (2008), *Salento: scenari della diversità. Possibili sguardi e nuove dissolvenze per un approccio policentrico allo studio del fenomeno Salento*, Amaltea,

Lecce

Viganò P. (a cura di) (2008), *Territori della nuova modernità. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce*, Electa, Napoli

# Una pandemia da virus per riflettere sulle città del futuro

Maria Somma\*

## Abstract

Every public health crisis that has manifested itself in ancient as well as remote eras has inexorably left its mark on urban life. Modern urbanism was the doctor who tried to cure the city's ills at the end of the 19th century. Naples is an example of this after cholera broad streets and squares were built, and it was thought to decentralize the neighbourhoods to bring improvements unsanitary conditions. Today, a few months after the end of the lockdown, we begin to reflect and rethink about the future of our cities. But the problems that have spread the Sars-CoV-2 virus in an uncontrolled way are mainly to be found in population density and large urban agglomerations. The post-pandemic as an opportunity to generate a reflection not only theoretical but practical, highlighting possible new tools that can rethink the spaces given open urbanism (Sennett, 2017) succeeding in relating the human environment to the natural one. A virus pandemic that makes us reflect on how it can be a resilient city, where the quality of life and health of people are linked together.

## Introduzione

La grande crisi che ci ha visti protagonisti in questo inizio anno a livello mondiale ci ha spinti a riflettere su come siano state pianificate le città. Nel corso della storia le pandemie sono sempre state il perno che poi ha portato a modificare i tessuti urbani per creare città più resilienti. Le epidemie di colera che devastarono Parigi nella prima metà dell'Ottocento portarono alla definizione di un vasto programma di lavori pubblici tra il 1851 e il 1868, sotto la direzione dell'allora prefetto Haussman, che cambiò radicalmente il volto della capitale francese: dalle stradine medievali malsane, dove Victor Hugo ambientò *I Miserabili*, si progettaron grandi viali e parchi, oggi elemento distintivo della città e vennero rinnovate le reti idriche e fognarie per rendere la città più salubre. Anche la città di Londra puntò a gettare le basi per una pianificazione moderna che fosse incentrata sulla salubrità della popolazione emanando il *Public Health Act* nel 1848. Oggi la pandemia rappresenta uno dei temi più discussi dal mondo della ricerca scientifica e sono al vaglio già numerose ipotesi su come cambieranno le nostre città, oltre che su come poter affrontare una possibile futura emergenza di così grande portata. Se immaginiamo la città come una rete costituita da punti e linee in cui l'interazione tra

luoghi e persone definisce la costruzione di flussi in movimento tra loro, potremmo capire, forse in maniera più ottimale e razionale, come da un punto ben preciso possono partire infinite linee che definiscono e costruiscono un processo a cascata di interazione, e nel caso della pandemia trasmissione, tra persone e animali, cose, informazioni. Se immaginiamo la città come flussi e reti in movimento saremmo in grado di gestire meglio le ripercussioni determinate in seguito a calamità naturali o determinate dalle continue modificazioni dell'uomo sull'ambiente. Ma per quanto ricercatori ed esperti di diversi settori possano monitorare costantemente la terra, nessuno fino ad ora è riuscito a prepararci alle conseguenze determinate dall'attività dell'uomo sull'ambiente e forse ciò non potrà mai accadere. Le cose che accadano sono il risultato e la concatenazione di diversi eventi che si manifestano nel tempo, determinati, non sempre, da una causa precisa. Ma nonostante la città e la Terra in generale sono e saranno sempre considerati sistemi complessi (Batty, 2008) bisogna tenere a mente che l'uomo, molto spesso, risulta essere la causa della maggior parte degli eventi che accadono sulla Terra, conseguenza anche di piccole azioni che susseguendosi ed uniformandosi tra loro ne comportano uno di spessore maggiore. L'uomo con la sua superficialità ha innescato meccanismi di causa effetto che ora non sono più controllabili. Nel caso della pandemia, già prima della grande esplosione mondiale professionisti e ricercatori della sanità pubblica avevano fatto presagire i rischi determinati da possibili pandemie. Persino Bill Gates (2015) ha predicato per anni i pericoli di una pandemia, come riflesso nel suo discorso TED, ma l'uomo anche dopo la spagnola non ha mai mostrato interesse ai danni che stava compiendo sull'Ambiente. Sono tutti effetti imprevedibili e imprevedibili nel tempo, il caos di cui la Terra è la protagonista. Il mondo non segue un modello preciso e prevedibile, e lo si voglia o meno, nella nostra vita quotidiana e soprattutto nelle nostre città alberga anche il caos e quindi l'impossibilità di prevedere l'effetto di determinati eventi e quindi occorre essere preparati a cambiare i piani in qualsiasi momento (*Chaos Theory*. Yorke, 1972). Per tale ragione occorre ripensare anche alle città post - pandemia e agli strumenti di pianificazione da uniformare alle nuove esigenze non soltanto della città ma del vivere quotidiano.

### **Strumenti a supporto della pianificazione nel post-pandemia**

La pandemia da Covid-19 ha costretto molte città a sperimentare adattamenti e misure di

emergenza per consentire distanziamento e sopravvivenza della vita urbana. Nonostante vi sia un avanzamento nelle tecnologie, queste da sole non possono bastare, ma bisogna presupporre che queste debbano essere uno degli strumenti a supporto di piani e progetti incentrati sulla riorganizzazione degli spazi, intervenendo in maniera ottimale sulla forma e sull'organizzazione fisica dei centri urbani. Nuovi strumenti di pianificazione che siano da supporto alla progettazione e siano in grado di prevedere oltre che gestire informazioni e dati, riducendo impatti significativi sul territorio e puntando allo sviluppo delle città. Ne è un esempio *Kassandra* (Stornello & Cannata, 2020) un innovativo IDSS (Integrated Decision Support System) che crea scenari teorici proponendo soluzioni basate su dati scientifici per l'organizzazione degli spazi cittadini. L'urbanistica deve riconoscere nella pandemia un acceleratore in grado di far ragionare sulle città per rispondere alle nuove esigenze del vivere quotidiano. In Cina, ad esempio, la sua organizzazione definita per poli urbani, ha influito molto sulla possibilità di poter contenere il contagio. Poli urbani connessi tra loro ma allo stesso tempo delimitati ha in un certo senso preposto ad attenuare il contagio e controllare la quarantena. La città fluida presuppone a monte un discorso differente, la rete è molto più ingarbugliata e ciò determina una difficoltà nel controllo ma una facilità nella trasmissione. Questo perché come già descritto su sé pensiamo alla città come composta di reti e nodi, la città fluida presuppone la presenza di infiniti punti e infinite linee che interagiscono tra loro ad una velocità difficile da definire. Ovviamente ciò non presuppone di dover pensare alle città del futuro come segregate, anzi, occorre ragionare su tali modelli per poterne definire dei nuovi in cui la rete che compone la città sia definita in maniera funzionale. Pensiamo alla teoria della città in 15 minuti ed incrociamola al modello cinese. Tante piccole comunità decentrate. E ragionando se pensiamo sempre al modello cinese e alla struttura decentralizzata, forse le piccole comunità a bassa densità, nate intorno agli anni Cinquanta, possa in un certo senso non sostituire ma far ragionare sull'aumento di densità che negli anni ha portato a gentrificazione, congestione del trasporto. Si potrebbero avere differenti poli autosufficienti che si interconnettono, ma ogni polo presuppone al suo interno beni e servizi di prima necessità, come negozi di alimentari, scuole, ambulatori, panifici, parchi che si troveranno tutti nel raggio di pochi minuti. La chiave per rendere le città più vivili e sostenibili nel minor tempo possibile è di ripensarle

in termini di vicinanza, questo anche perché per prevenire il contagio occorrerà evitare affollamenti e adottare alcune precauzioni per evitare possibili nuove conseguenze, già ora visibili, come il ritorno all'utilizzo massivo delle auto, con gravi ripercussioni per l'inquinamento ambientale. Un modello con piccoli centri aiuterebbe ad affrontare ora l'emergenza sanitaria ed a riformulare una risposta. Ovviamente questo potrebbe essere un primissimo passo per poter ripensare al modello spaziale della città. I GIS possono rappresentare uno degli strumenti per poter analizzare le reti che formano la città, con i suoi flussi materiali e immateriali. Il supporto di tale strumento nei processi di pianificazione delle città post pandemia potrebbe aiutare ad individuare i punti maggiormente frequentati, quelli in cui vi è congestione di persone, oppure, ancora, a come poter meglio organizzare una mobilità cittadina. Questo come altri strumenti che permettono di geolocalizzare il dato rappresentano la chiave tecnologia che ora nel più breve tempo possibile può aiutare il decisore nelle scelte di pianificazione post-pandemica.

### **Note**

\* Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II, maria.somma@unina.it

### **Bibliografia**

- Batty, M. (2008). Cities as Complex Systems: Scaling, Interactions, Networks, Dynamics and Urban Morphologies. In Meyers Robert A. (Ed.), *Encyclopedia of Complexity and Systems Science* (Issue February). Springer New York. <https://doi.org/10.1007/978-0-387-30440-3>
- Sennett, R. (2017). The open city. In *In The Post-Urban World: Emergent Transformation of Cities and Regions in the Innovative Global Economy*. <https://doi.org/10.4324/9781315672168>
- Stornello, A., & Cannata, M. (2020). *IDSS - Progetto Kassandra*. <https://www.kassandraproject.org/software/>



# De-densificare l'urbano. Le azioni per la ri- modulazione del costruito nelle esperienze legislative regionali

Fulvio Adobati\* e Emanuele Garda\*\*

## Introduzione

Nel territorio italiano le Regioni continuano a mostrarsi come soggetti “vivaci” nell’approvazione di leggi in materia di governo del territorio. Entro questo contesto i provvedimenti per il contenimento del consumo di suolo e per la rigenerazione urbana ricorrono in molte recenti iniziative legislative, restituendo diverse interpretazioni e declinazioni della densità. Quest’ultima, almeno in termini generali, può essere considerata come un termine antico, polisemico e di uso comune evocato da differenti discipline per descrivere situazioni per le quali vi sia la necessità di tracciare, seppure in maniera generalizzata o allusiva, le relazioni di vicinanza e lontananza tra corpi simili (Garda, 2020). Per l’urbanistica questo concetto, fin dalla formazione della disciplina moderna, continua ad essere un elemento ricorrente, per l’analisi degli spazi costruiti oppure per la loro progettazione e regolazione all’interno dei piani e regolamenti edilizio-urbanistici.

Rispetto al quadro legislativo richiamato in premessa, accanto alle disposizioni introdotte per guidare gli interventi incentrati sull’incremento delle densità edilizie esistenti, è importante soffermarsi anche sulle norme proposte per favorire gli interventi di riduzione degli spazi costruiti esistenti. L’interesse per la “sottrazione” va considerato come elemento per una possibile riflessione scientifica e progettuale, che sappia misurarsi con la necessità di far convivere, entro le politiche e le scelte urbanistiche, le azioni per la densificazione e, al tempo stesso, quelle per la de-densificazione. I benefici offerti dalla riduzione degli spazi costruiti, soprattutto in termini di incremento della dotazione di aree verdi permeabili, si rapportano sia con l’ampio tema dei cambiamenti climatici, sia con l’attuale crisi sanitaria che ha sottolineato i limiti dei sistemi urbani.

## Il ruolo delle regioni nel governo del territorio

L’approvazione di norme da parte delle Regioni italiane ha, negli ultimi anni, evidenziato la volontà di integrare o sostituire temi, approcci e dispositivi abitualmente impiegati

nell’esercizio del governo del territorio. Nel complesso è possibile riconoscere un comune esercizio di riflessione che consente di poter scorgere i connotati di una nuova stagione. Si tratta, tuttavia, di una fase da collocare all’interno di un lungo ciclo di rafforzamento del ruolo delle Regioni che, a partire dalla Costituzione repubblicana, ha visto un primo importante trasferimento di funzioni in materia di urbanistica con il D.P.R. n.8 del 1972 (Filpa, Talia, 2009). Successivamente, con un altro Decreto del Presidente della Repubblica (n. 616 del 24/07/1977), si è proceduto con un nuovo trasferimento di deleghe in materie territoriali. Dalla fine anni Novanta, prima la Legge n. 59 del 1997 (c.d. Bassanini) e, successivamente, la Legge Costituzionale n. 3 del 2001 di riforma del Titolo V della Costituzione, hanno rappresentato un importante passaggio verso la riconfigurazione del federalismo amministrativo e del riparto di competenze tra i diversi enti territoriali (Cabiddu, 2010). Il passaggio definitivo al governo del territorio (Stella Richter, 2010) ha, pertanto, costruito lo sfondo normativo e culturale con cui continuiamo a misurarci rispetto al rapporto tra Stato e Regioni e alle materie di legislazione concorrente sancite dall’articolo 117 della Costituzione.

Rispetto alle finalità del presente contributo, attraverso la ricognizione delle principali iniziative legislative regionali promosse negli ultimi anni, si possono riconoscere e trattare tanto i principali temi centrali al recente dibattito disciplinare, quanto alcune declinazioni del concetto di densità. Questi provvedimenti possono essere sinteticamente ricondotti a cinque principali fattispecie.

Nella prima famiglia rientrano i provvedimenti approvati per sostenere la revisione complessiva della normativa per il governo del territorio. A differenza di quanto è avvenuto negli anni Novanta del secolo scorso in molte regioni italiane(1), dove si è assistito all’avvio di numerosi processi di riforma urbanistica radicale, in questa prima fattispecie rientrano un numero limitato di esperienze quali la Legge 24/2017 dell’Emilia-Romagna oppure la recente Legge Siciliana nell’agosto 2020 (Legge 19/2020).

Un secondo raggruppamento di iniziative riguarda le leggi emanate per introdurre delle misure specifiche per il contenimento del ‘consumo di suolo’. In questo caso si segnalano la Legge lombarda n 31/2014 oppure la Legge del Veneto n 14/2017.

Un terzo insieme di leggi concerne un tema correlato a quello del ‘consumo di suolo’. Si tratta delle differenti leggi approvate per trattare la rigenerazione urbana ed il recupero del

patrimonio edilizio esistente. Tra gli esempi si possono menzionare le seguenti leggi: i) Lr 7/2017 della Regione Lazio; ii) Lr 16/2018 della Regione Piemonte; iii) Lr 23/2018 della Liguria; iv) Lr 18/2019 della Regione Lombardia. Entro una quarta fattispecie sono state inserite le Leggi nate per recepire il cosiddetto “Piano Casa” promosso dopo l’Intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni del 2009. Nonostante le critiche mosse a questa iniziativa considerata da molti come “un ulteriore sacco del territorio e del paesaggio italiano” (Lanzani 2011, p. 162), il riferimento a questa stagione risulta interessante se riferito a temi e meccanismi adottati, in particolare per la densificazione del costruito.

È, infine, riconoscibile un quinto raggruppamento di leggi che già dagli anni Novanta del secolo scorso (si pensi alla Legge Regionale 15/1996 per il recupero dei sottotetti in Lombardia) si sono dedicate al trattamento di specifici componenti dei tessuti edilizi (sottotetti, seminterrati, volumi accessori). In questo caso si è trattato sia di specifiche iniziative nate per il trattamento di queste tematiche (ad es. le leggi 40/2017 dell’Abruzzo o la 7/2017 della Lombardia), sia di provvedimenti più ampi ed eterogenei che al loro interno hanno ricompreso anche il recupero di tali spazi.

Una lettura trasversale dei provvedimenti consente, tuttavia, di poter riconoscere degli elementi ricorrenti che evidenziano un comune interesse verso la trattazione di alcuni temi. In primo luogo emerge la necessità di garantire il raggiungimento di differenti risultati attraverso la definizione di un ampio e ambizioso repertorio di obiettivi. In questo senso ad esempio la Regione Lazio con la Legge 7/2017 ha inteso dettare delle disposizioni per: migliorare la qualità della vita dei cittadini; incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio; qualificare la città esistente; aumentare la sicurezza dei manufatti; promuovere e tutelare l’attività agricola, il paesaggio e l’ambiente; promuovere lo sviluppo del verde urbano.

Muovendo poi sul piano dei provvedimenti emanati nella consapevolezza del differente profilo funzionale degli spazi costruiti è possibile richiamare la traduzione in sede regionale del “Piano casa”. Nella sua azione quest’esperienza ha configurato un ampio palinsesto di categorie funzionali: i) edifici industriali e artigianali; ii) strutture alberghiere; iii) edifici terziari; iv) edifici residenziali. In provvedimenti più recenti, quali la Legge 16/2018 della Regione Piemonte “Misure per il riuso, la riqualificazione dell’edificato e la rigenerazione urbana”, il dispositivo si articola in due

principali fattispecie: i) interventi di ristrutturazione edilizia su edifici a destinazione prevalentemente residenziale e turistico-ricettiva per i quali è previsto un ampliamento dell'esistente pari al venti per cento; ii) interventi di ristrutturazione edilizia su edifici a destinazione prevalentemente artigianale, produttiva o direzionale per i quali è previsto un ampliamento dell'esistente.

Dal punto di vista morfo-tipologico possono essere altresì ricordate le specifiche applicazioni per il riuso e la rifunzionalizzazione di singole componenti dei tessuti edilizi come i piani *pilotis* (art. 4 della Legge 16/2018 del Piemonte), i sottotetti (art. 6 della Legge 16/2018 del Piemonte), i piani interrati (Legge 8/2002 della Basilicata; Legge 7/2017 della Lombardia), i volumi accessorie e pertinenziali degli edifici esistenti (Legge n. 7/2017 del Lazio).

Elemento di rilievo che in forma diversa ricorre nei diversi provvedimenti concerne una modulazione della densità edilizia mediante meccanismi premiali o derogatori attribuibili al titolo abilitativo all'intervento edilizio:

- l'incremento delle quantità edificatorie concesse dai piani urbanistici per il raggiungimento di specifiche finalità (Legge 18/2019 della Puglia). La variazione delle volumetrie o delle superfici viene considerata per gli interventi ricadenti negli ambiti di trasformazione (il caso pugliese) o in iniziative di particolare entità e complessità (come nei Programmi di rigenerazione urbana previsti nel Lazio dalla Legge 7/2017), oppure attraverso il riconoscimento di generiche premialità volumetriche o di superficie (Legge 14/2017 del Veneto);
- la riduzione degli oneri di costruzione per favorire la realizzazione di differenti interventi o il raggiungimento di taluni obiettivi, come la realizzazione di interventi di edilizia sostenibile (Legge 41/2011 della Calabria). Oppure vi sono casi in cui è stata disciplinata la riduzione degli oneri per dialogare con un repertorio più esteso ed eterogeneo di finalità. La Legge 18/2019 della Lombardia ha utilizzato tale misura per favorire: i) l'efficientamento energetico degli edifici; ii) l'incremento della sicurezza degli edifici; iii) l'invarianza idraulica e idrologica; iv) la riqualificazione paesaggistica; v) la tutela e restauro degli immobili di interesse storico-artistico; vi) gli interventi per la mobilità; vii) la gestione dei rifiuti derivanti dalle demolizioni di edifici; viii) la bonifica di edifici e suoli contaminati.

## Declinazioni del concetto di densità

I dispositivi normativi sopra richiamati possiedono un elemento comune di riferimento: la densità edilizia. Densità da intendersi sia quale massimizzazione quantitativa di volume/superficie edificata, sia quale modulazione flessibile, tra crescita e riduzione, dell'intensità d'uso dello spazio.

È innanzitutto possibile riconoscere un primo insieme di norme riferibile agli interventi destinati alla riconfigurazione radicale degli assetti edilizi esistenti che combinano la demolizione e ricostruzione degli edifici con l'aumento delle quantità esistenti. La legge per la rigenerazione urbana della Regione Lazio (Lr 7/2017), prevede che si possa procedere in specifici "ambiti territoriali" attraverso degli interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti con il riconoscimento di una volumetria o di una superficie lorda aggiuntive rispetto a quelle preesistenti. Gli interventi di "sostituzione edilizia con ampliamento", in questo caso disciplinati dalla Legge piemontese 16/2018, prevedono un incremento fino ad un massimo del 25% per gli edifici residenziali o turistico-ricettivi. In un certo simili, possono essere considerati gli interventi di ristrutturazione edilizia(2) con ampliamento spesso associati all'idea di mantenimento delle caratteristiche principali del tessuto edilizio esistente seppur in presenza di un incremento della densità. Questo principio di densificazione senza "radicale riscrittura" si applica, sempre nel Piemonte, agli edifici a destinazione residenziale, turistico-ricettiva, artigianale, produttiva e direzionale secondo un ampliamento della volumetria o superficie esistente.

Un secondo gruppo di norme si concretizza nell'incremento delle quantità fisiche esistenti, ottenuto con degli interventi di ampliamento e di micro-densificazione. In questo caso non si tratterebbe di azioni destinate alla radicale alterazione degli assetti tipo-morfologici, ma di addizione di nuovi volumi talvolta innestati sui fabbricati originari nel rispetto di specifiche indicazioni. Per incentivare gli interventi di miglioramento sismico ed energetico, l'articolo 5 della già citata Legge del Lazio prevede di realizzare interventi di ampliamento della volumetria degli edifici a destinazione residenziale. Tali incrementi sono guidati nella loro integrazione verso i fabbricati esistenti, innestandosi in adiacenza o in aderenza rispetto al corpo di fabbrica, anche utilizzando parti esistenti dell'edificio. Una terza tipologia normativa è riconducibile a dispositivi volti a supportare i processi di intensificazione nell'utilizzo dello spazio costruito senza un incremento dei volumi esi-

stenti. Si tratta di un approccio che si misura con l'effettiva caratterizzazione architettonica e morfo-tipologica degli edifici, rivelando la possibilità di incrementare e rafforzare il ruolo funzionale di alcuni spazi sottoutilizzati oppure di introdurre nuove pratiche all'interno di volumi precedentemente "sterili". Tra le varie leggi emergono differenti situazioni e indicazioni indirizzate a favorire:

- il recupero funzionale a scopo residenziale dei fabbricati "rustici" riutilizzati senza alterazioni delle sagome e nel rispetto delle caratteristiche architettoniche esistenti (art. 7 della Legge 16/2018 del Piemonte);
- l'utilizzo dei piani *pilotis* per l'applicazione degli incrementi volumetrici ottenuti nell'ambito di interventi di ristrutturazione edilizia (art. 4 della Legge 16/2018 del Piemonte);
- il recupero dei "volumi e delle superfici accessorie e pertinenziali degli edifici esistenti" per favorire il mantenimento o la riattivazione di attività cinematografiche o culturali (art. 6 della Legge 7/2017 del Lazio);
- l'utilizzo dei sottotetti (art. 6 della Legge n. 16/2018 del Piemonte), un tema particolarmente diffuso tra le varie regioni seppur con due approcci: un primo orientato a favorire il recupero dei volumi senza alterazione delle caratteristiche architettoniche degli edifici (ad es. legislazione di Veneto, Toscana, Campania, Molise); un secondo approccio che consente talune lievi variazioni per favorire il raggiungimento delle altezze ottimali (ad es. legislazione di Liguria e Lazio).
- Il recupero dei piani o locali seminterrati come previsto dalla Legge regionale lombarda 7/2017 che consente ri-destinazione a funzioni residenziali, terziarie o commerciali.

In questa terza tipologia rientrano le norme introdotte per disciplinare gli "usi temporanei", come stabilito dalla Legge 24/2017 dell'Emilia-Romagna o dalla 18/2019 della Lombardia, e il "riuso temporaneo del patrimonio edilizio esistente" (art. 8 Legge 56/2017 del Veneto). Le pratiche di riuso temporaneo (Crosta, 2011), dopo anni di sperimentazione, prima in realtà internazionali e successivamente in contesti locali italiani, trovano con queste leggi una piena legittimità grazie al dibattito sulla rigenerazione urbana. Si tratta di misure che i comuni possono consentire, (Legge Lombardia 18/2019) per attivare processi di recupero e valorizzazione di aree ed edifici dismessi, inutilizzati o sottoutilizzati.

## Le azioni per la sottrazione dello spazio costruito

Approccio opposto a quello dell'incremento edilizio appartiene al "progetto della sottrazione" (Terranova, 1997). per cui favorendo gli. Si tratta di meccanismi che, aprendosi a "diversi orizzonti" (Merlini, 2019), orientano l'azione urbanistica verso interventi di riduzione degli spazi costruiti.

Il tema della demolizione, tuttavia, non è affatto nuovo e come "necessità storica" (Choay, 1997) consente di poter circoscrivere alcune "stagioni", molte delle quali accomunate dalla concezione della demolizione come strumento per garantire la permanenza della città (Nigrelli, 2005). A lungo, come ci ricorda Pavia (2005), lo sviluppo della città e le sue trasformazioni sono dipese dal carattere e dall'intreccio tra distruzione e costruzione. Oggi, ripercorrendo il contributo di Bernardo Secchi nelle di Casabella degli anni Ottanta, le "condizioni sono cambiate" e progettare oggi significa "affrontare problemi, utilizzare metodi, di esprimere intenzioni differenti da un pur recente passato" (Secchi, 1984).

L'intenso ciclo di urbanizzazione dell'Italia Repubblicana (Pasqui, Lanzani, 2011) e la conseguente impermeabilizzazione dei suoli ha lasciato un territorio irrisolto ma, tuttavia, carico di potenzialità (Gabellini, 2010). Questo quadro critico vede il *soil sealing* quale principale fattore di degrado dei suoli (Ferreira et al., 2018; Fini et al., 2017) e di alterazione degli ecosistemi (Pickett et al., 2001); in questo senso la rimozione del costruito può rappresentare una risposta per riattivare alcune condizioni perse nella stagione della crescita (Lanzani, 2014). Si tratta di un'azione apparentemente elementare che, tuttavia, sottende dimensioni progettuali, tecniche e decisionali complesse, che manifestano un ampio repertorio di esperienze promosse in differenti contesti e riconducibili ad alcune famiglie di interventi (Adobati, Garda, 2019). Oltre agli obiettivi generali volti a contrastare il cambiamento climatico (Pasqui, 2017), la pandemia Covid 19 ha fatto emergere l'importanza per le aree verdi in quanto risorsa per il miglioramento delle condizioni ambientali nei territori a forte urbanizzazione. La sottrazione di alcune strutture edilizie rappresenta una modalità fondamentale per migliorare il grado di permeabilità delle aree urbane più dense, creando le condizioni per l'ampliamento dell'offerta di aree per funzioni ecologiche e ricreative. Rispetto al quadro normativo analizzato, seppure ancora non misuratosi con le problematiche connesse alla pandemia, è possibile richiamare alcuni esempi che, oltre ad offrire traiettorie opera-

tive, richiamano differenti concetti, meccanismi e contesti applicativi.

In molte occasioni la Regione Veneto si è confrontata le tematiche della rimozione. Nel 2004, nell'ambito della Legge di governo del territorio, è intervenuta concedendo la possibilità di demolire le opere edilizie "incongrue" con il fine di garantire il miglioramento della qualità urbana ed il riordino delle zone agricole. Per sostenere queste iniziative la Legge ha previsto il ricorso ai diritti edificatori, qui identificati come crediti edilizi, ossia quantità volumetriche liberamente commerciabili riconosciute dai comuni per favorire gli interventi di demolizione e le eventuali cessioni di aree da parte dei proprietari dei suoli all'amministrazione comunale (Garda, 2015). Il concetto di opera incongrua è stato poi ripreso ed esteso dalla Legge 14/2017 correlando tale condizione di incongruità con le caratteristiche localizzative, morfologiche, strutturali, funzionali, volumetriche ed estetiche dei manufatti rispetto al contesto paesaggistico, ambientale o urbanistico. La sottrazione di queste strutture edilizie, pertanto, non risponde al solo al miglioramento delle condizioni paesistico-ambientali o alla riduzione degli elementi di degrado, ma include anche la necessità di rimuovere i manufatti ricadenti in aree a pericolosità idraulica, attuando il principio di invarianza idraulica.

La Regione Piemonte ha, invece, introdotto il concetto di "decostruzione" (art. 8 della Lr 16/2018) attraverso una norma con simili finalità destinata a favorire gli interventi di demolizione di edifici localizzati in zona agricola, realizzati dopo il 1950, e la conseguente riqualificazione e rinaturalizzazione ambientale. La legge contiene il riconoscimento ai proprietari del mantenimento di una parte della capacità edificatoria persa con l'intervento di demolizione (25% della superficie esistente da utilizzare in aree urbanizzate).

Attraverso un'integrazione alla propria legge urbanistica, la Regione Liguria ha introdotto con la legge 11/2015 delle norme destinate a disciplinare i temi della riqualificazione edilizia e urbanistica che hanno posto in relazione il rischio idrogeologico con i trasferimenti volumetrici. Il nuovo articolo 29 ter stabilisce che il piano urbanistico comunale può agire in questo senso "negli ambiti e nei distretti di trasformazione gli edifici o complessi di edifici esistenti suscettibili di riqualificazione edilizia o urbanistica" anche in relazione a "condizioni di rischio idraulico o di dissesto idrogeologico" (comma 1). Nei casi in cui si prevede la demolizione totale o parziale dei fabbricati, il piano comunale stabilisce "i parametri per l'utilizzazione del corrispondente

credito edilizio in funzione della destinazione d'uso degli edifici da demolire ed individua gli ambiti e i distretti nei quali tale credito può essere trasferito".

La sottrazione, intesa come generica ricerca di un incremento della permeabilità, ritorna anche in alcune norme introdotte per guidare ed incentivare gli interventi di rigenerazione urbana. Un primo esempio è rappresentato dalla legge del Lazio n. 7/2017 che, tra i differenti riferimenti alla demolizione e alla sua possibile applicazione nell'ambito di differenti tipologie di intervento, ha previsto per i Programmi di rigenerazione urbana delle specifiche premialità destinate a favorire l'incremento della superficie permeabile. Tale premialità, pari al 5 per cento della superficie lorda, si applicherebbe nel caso di riduzione della superficie di suolo coperta di almeno il 15 per cento.

La recente legge lombarda (Lr 18/2019) introduce un nuovo articolo alla Legge 12/2005 di governo del territorio con specifiche norme per il recupero del patrimonio edilizio dismesso. Come nel caso del Lazio la Lombardia ha previsto un ulteriore incremento dell'indice di edificabilità massimo previsto dal piano urbanistico pari al 5% per interventi che assicurino una superficie deimpermeabilizzata e destinata a verde non inferiore all'incremento di superficie lorda realizzato, nonché per interventi che conseguano una diminuzione dell'impronta al suolo pari ad almeno il 10%. Per l'attivazione di questo meccanismo la norma, con la finalità di agevolare le azioni di recupero, ha introdotto la possibilità di compensare le superfici anche al di fuori del lotto di intervento.

## Conclusioni

Il recente quanto legislativo regionale in materia di governo del territorio sopra delineato si caratterizza per l'ampia prevalenza di provvedimenti parziali, indirizzati a obiettivi specifici: rigenerazione urbana, contenimento del 'consumo di suolo', misure premiali/derogatorie di stimolazione/densificazione edilizia 'puntiforme', introduzione di forme di flessibilità funzionale. Tali provvedimenti agiscono per parti sul palinsesto normativo delle leggi-quadro pre-vigenti. Ponendo al centro il concetto di densità sono riconoscibili almeno tre differenti scenari: i) un incremento (o rimodulazione) della densità edilizia che determina modificazione della pressione demografica (di abitanti, addetti, etc.); ii) una rivisitazione funzionale in assenza di interventi di ampliamento del costruito che determina una modificazione nell'intensità d'uso dello spazio; iii) una riduzione della densità



edilizia mediante rimozione del costruito, e conseguente opportunità di ri-tessitura dei tessuti edificati e del rapporto tra costruito e verde urbano.

La restituzione in forma schematica dei contenuti nei provvedimenti normativi regionali sopra delineati, operata utilizzando il concetto di densità quale chiave privilegiata di riferimento, rappresenta un contributo aperto di riflessione volto a riconoscere traiettorie comuni e specificità delle azioni regionali. Nella condizione di emergenza sanitaria attuale, lo sforzo di riconoscimento degli elementi di interesse e dei limiti emergenti dall'analisi può rivelarsi occasione di riflessione utile per disegnare politiche urbane adeguate alla nuova normalità

## Note

\* Dipartimento di Ingegneria e Scienze Applicate, Università degli Studi di Bergamo, fulvio.adobati@unibg.it

\*\* Centro Studi sul Territorio "Lelio Pagani", Università degli Studi di Bergamo, emanuele.garda@unibg.it

1. L'ultimo decennio del Ventesimo secolo, come ricordato da Rivolin Yoccoz (2003), può essere ricordato come un importante periodo di forte fermento legislativo di livello regionale.

2. Il concetto di "ristrutturazione edilizia" è stato oggetto di variazioni normative nel corso degli anni. Il recente Decreto-legge n. 76 del 16/07/2020 ha ampliato i contenuti di questa modalità d'intervento ammettendo variazioni significative di sagoma, prospetto, sedimi e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche.

## Bibliografia

Adobati, F., Garda, E. (2019), "Land return: le azioni di de-sealing per il recupero del suolo nei contesti urbani", in *Territorio*, 90, (pag. 154-162)

Cabiddu, M.A. (2010) *Diritto del governo del territorio*, Giappichelli Editore, Torino

Choay, F. (1997), "Sulla demolizione", in Terranova A. (a cura di), *Il progetto della sottrazione*, Groma Quaderni, Roma

Crosta, P. (2011), "Riuso temporaneo, come pratica che 'apprende' la cittadinanza?", in *Territorio*, 56, (pag. 82-83)

Ferreira, C.S.S., Walsh, R.P.D., Ferreira, A.J.D. (2018), "Degradation in urban areas", in *Current Opinion in Environmental Science & Health*, 5 (pag. 19-25)

Filpa, A., Talia, M. (2009), *Fondamenti di governo del territorio. Dal piano di tradizione alle nuove pratiche urbanistiche*, Carocci editore, Roma

Fini, A., Frangi, P., Mori, J., Donzelli, D., Ferrini, F. (2017) "Nature based solutions to mitigate soil sealing in urban areas: Results from a 4-year study comparing permeable, porous, and impermeable pavements", in *Environmental Research*, 156, (pag. 443-454)

Gabellini, P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze*, Carocci editore, Roma

Gabellini, P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, co-*

*municazione, memoria*, Carocci, Roma

Garda, E. (2020), *I territori delle densità. Letture e interpretazioni tra crescita e contrazione urbana*, Aracne, Roma

Garda, E. (2015) "Proposte per una riforma degli spazi periurbani: il trasferimento dei diritti edificatori e la rigenerazione dei suoli dopo la crescita", in Munafò, M., Marchetti, M. (a cura di), *Recuperiamo terreno. Analisi e prospettive per la gestione sostenibile della risorsa suolo*, Franco Angeli, Roma

Lanzani, A. (2011), *In cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Carocci Editore, Roma

Lanzani, A. (2015), *Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione*, Franco Angeli, Milano

Merlini, C. (2019) "L'eventualità della demolizione. Forme, Situazioni e linguaggi", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 129, (pag. 26-48)

Nigrelli, F.C. (2005) "Vuoti da riempire. Vuoti per costruire senso", in Nigrelli, F.C. (a cura di), *Il senso del vuoto. Demolizioni nella città contemporanea*, Manifestolibri, Roma

Pavia, R. (2005), *Le paure dell'urbanistica*, Meltemi Editore, Roma

Pasqui, G. (2017), *Urbanistica oggi. Piccolo lessico critico*, Donzelli Editore, Roma

Pasqui, G., Lanzani, A. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, FrancoAngeli, Milano

Pickett, S.T.A., Cadenasso, M.L., Grove, J.M., Nilon, C.H., Pouyat, R.V., Zipperer, W.C., Costanza, R. (2001) "Urban ecological systems: linking terrestrial ecological, physical, and socio-economic components of metropolitan areas", in *Annual Review of Ecology and Systematics*, 32, (pag. 127-157)

Rivolin Yoccoz, U.J. (2003) "Recenti trasformazioni dello scenario istituzionale dell'urbanistica italiana", in Savino, M. (a cura di), *Nuove forme di governo del territorio. Temi, casi, problemi*, Franco Angeli, Milano

Secchi, B. (1984) "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella*, n.498/499, (pag. 8-13)

Stella Richter, P. (2010), *Diritto urbanistico. Manuale breve*, Giuffrè editore, Milano

Terranova, A. (a cura di)(1997), *Il progetto della sottrazione*, Groma Quaderni, Roma

Tonanzi, R. (2018), La rigenerazione urbana alla luce di alcune recenti normative regionali, in *Le Regioni*, 5-6, (pag.947-984)

# Prime riflessioni sul legame tra densità urbane e diffusione della pandemia da COVID-19

Anna Richiedei\* e Maurizio Tira\*\*

## Abstract

Stante il fatto che oltre il 75% della popolazione europea vive in città, il contributo vuole riflettere sul potenziale legame tra la densità delle aree urbane e la diffusione della pandemia da COVID-19 e quindi indirettamente sulla sostenibilità delle città. Non è ancora chiaro se esista un legame tra la diffusione del virus, le conseguenze sulla salute e le condizioni ambientali, ma è possibile confrontare le differenti situazioni a livello italiano (anche alla scala provinciale) della diffusione della contaminazione del virus con alcuni indicatori, tra i molti disponibili in letteratura, della densità di popolazione nelle aree urbane. I risultati confermano alcune ipotesi di correlazione esistenti alla scala regionale (Tira, 2020). Questo tipo di considerazioni che legano salute e città sono state affrontate da studi scientifici in termini generali o fortemente orientati alle modalità per favorire la mobilità dolce (in sicurezza, per bambini e anziani o per persone con particolari patologie croniche).

In ogni caso, diventa sempre più urgente la revisione dell'intera organizzazione della vita urbana per difenderci da minacce, problemi ambientali ed eventi di rischio, ma anche pandemie in gran parte sconosciute alle quali non eravamo preparati in termini sociali, né dal punto di vista materiale (della forma degli spazi pubblici aperti e chiusi), né immateriale (dei servizi da fornire alla popolazione per rispondere a nuovi bisogni). Anche la tradizionale fornitura di servizi e spazi pubblici, quindi, dovrà essere nuovamente definita al fine di proteggere e servire la popolazione delle città. Nuove prove costringeranno gli urbanisti a ridefinire il loro ruolo e le loro idee, identificando rapidamente soluzioni sostenibili - nel senso più ampio del termine - di sviluppo urbano. Ciò sarà possibile solo identificando un possibile legame tra forma urbane e pandemia, obiettivo dell'articolo.

## Argomentazioni principali

Il distanziamento sociale, pratica sconosciuta prima della pandemia da COVID-19, ci induce a pensare che una maggiore distanza fisica possa limitare il contagio da virus. I dati scientifici proposti dalla presente ricerca evidenziano un possibile legame tra la forma della città e la popolazione colpita dal virus: i risultati mostrano come le provincie italiane con insediamenti più frammentati e a bassa densità risultano essere meno colpite delle provincie con insediamenti compatti ad alta densità.

In letteratura sono presenti più fonti che va-

lutano gli aspetti positivi e negativi delle città compatte (e.g. (Burton et al., 1996; Gaigné et al., 2012). Sinteticamente le città diffuse incentivano l'uso dell'auto privata a causa della distanza tra insediamenti e servizi. Per lo stesso motivo il trasporto pubblico locale è poco efficace e le dimensioni dei sotto-servizi significative. Le città compatte invece risultano più efficienti in termini di trasporti, accessibilità ai servizi e gestione delle reti tecnologiche.

Il legame tra le caratteristiche della città e la salute dei suoi abitanti è un tema trattato in letteratura da esperti sul fronte medico ed urbanistico a partire dagli '80 (D'Alessandro & Capolongo, 2017; Treu, 2009) fortemente orientato nel senso più ampio di salute che va oltre l'assenza di malattia. Il programma dell'Organizzazione Mondiale della Sanità *European Healty Cities*, nato nel 1986, per favorire l'attuazione a scala locale, dei principi della strategia OMS "Salute per tutti", della carta di Ottawa per la promozione della salute (OMS, 1986), ad oggi vede coinvolti più di 1000 città e paesi di oltre trenta stati Europei, ad altri a scala globale. In Italia, il progetto Città Sane è nato nel 1995 come movimento di comuni per poi diventare nel 2001 associazione senza scopo di lucro. Oggi i Comuni che fanno parte della rete italiana Città Sane sono oltre 70. Tuttavia in questo periodo, la sanità pubblica anche grazie alle iniziative citate, si è concentrata su stili di vita sani ed esercizio fisico, principalmente nei termini della prevenzione. L'urbanistica, ha approfondito l'analisi dei comportamenti dei cittadini negli spostamenti, la progettazione della quantità e della qualità dei servizi, l'armonizzazione di destinazioni d'uso, tipologie edilizie, mix sociali e valori estetici (D'Onofrio & Trusiani, 2017). I due approcci sono destinati ad incontrarsi per poter ottenere soluzioni integrate, ma a fronte di una minaccia come quella della pandemia, le connessioni si sono dimostrate ancor più necessarie e pressanti, non solo per migliorare gli stili di vita della popolazione, ma anche per proteggerla, per quanto possibile, dai contagi.

### La consapevolezza emersa dall'analisi territoriale

I dati analizzati per l'indagine sono stati i casi positivi al virus COVID-19 per le province italiane (fonte: database ufficiale della Protezione Civile, 24 agosto 2020) e due indicatori relativi alla forma urbana proposti da ISPRA nel 2019 in relazione alla popolazione. Gli indicatori per l'analisi della forma urbana sono stati i seguenti (AA.VV., 2018):

- *L'Edge density* ovvero un indicatore della frammentazione dei margini urbani

- La densità di popolazione sulle superfici artificializzate (elaborazione propria a partire dai dati sul consumo di suolo a livello provinciale collettati da ISPRA, 2019)

Il grafico a quattro dimensioni che segue (Figura 1) permette di distinguere quattro quadranti utilizzando i valori medi dei parametri in ascissa e in ordinata:

- Insediamenti ad alta densità e alta frammentazione;
- Insediamenti ad alta densità e compattezza;
- Insediamenti a bassa densità e alta frammentazione;
- Insediamenti a bassa densità e alta compattezza.

Nella Figura 1 è possibile notare come nel primo quadrante, nel quale sono raffigurate le province con insediamenti frammentati a bassa densità e in generale con dimensioni demografiche minori (scala cromatica), l'incidenza di casi positivi al COVID-19 sia bassa (cerchi di piccole dimensioni).

Nel secondo quadrante, che presenta un numero limitato di dati, è possibile identificare le province con insediamenti frammentati ad alta densità che presentano comunque relativamente pochi casi positivi al virus. Nel terzo e nel quarto quadrante che raccolgono le province con insediamenti compatti (a bassa densità nel terzo ed alta densità nel quarto

quadrante) ed, in generale, con dimensioni demografiche maggiori, si nota come i cerchi abbiano dimensioni più significative ovvero vi sia una maggiore presenza di casi positivi al COVID-19. L'elemento distintivo che caratterizza una maggiore diffusione quindi non è tanto la densità o la classe demografica, ma la frammentazione o la compattezza dell'insediamento. Tuttavia la sola rappresentazione della frammentazione non risulta altrettanto incisiva e chiara quanto la combinazione di più variabili proposta in Figura 1 (come mostra la Figura 2).

### Considerazioni conclusive

Come note, a seguito della prima e della seconda rivoluzione industriale le città sono diventate insalubri per la popolazione, ed una parte degli abitanti si è spostata in altrove. Le migrazioni interne, se così possiamo chiamarle, tra zone povere e zone ricche, tra insediamenti con forte disoccupazione e altri in cui è più facile trovare lavoro, tra zone con bassa qualità della vita e ad alta qualità di vita, hanno caratterizzato la storia della città.

Il contesto in cui vivono, i bisogni e le scelte personali possono aver portato la popolazione a preferire luoghi di residenza con alte rendite urbane e una maggiore fruibilità dei servizi oppure zone più aperte di collina, di montagna o di campagna che determinano maggiori spostamenti in automobile o ancora

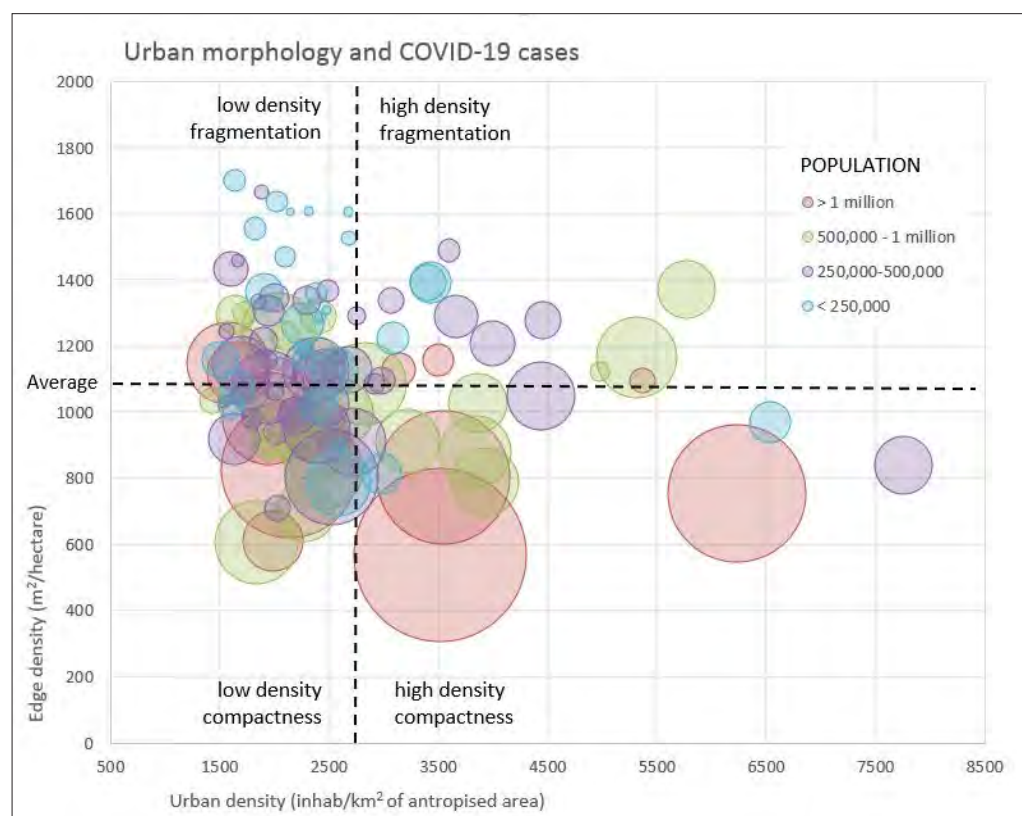


Figura 1– Forma urbana (Densità urbana e Edge density) e casi positivi di COVID-19 (la dimensione dei cerchi è proporzionale al numero di casi positivi al COVID-19) nelle province italiane (Richiedei & Tira, in corso di stampa).



## Densità, territorio e città

Stefano Aragona\*

### Sull'onda del cambiamento

Anche prima della pandemia stava emergendo che nelle megalopoli non vi è una buona qualità della vita. Che questa la si riscontra nelle medio città, come Vienna che ha circa due milioni di abitanti (Mercer, 2017). Lo stupore del *flâneur* di Benjamin stava sempre più divenendo “visita usa e getta” dello spazio. Un estremo esito dell'*individuo blasé* di cui già nel 1903 parlava Simmel? Le parti di città di più grande significato storico, artistico e culturale erano sempre più soggette a processi di *gentrification*. Così a Roma è scomparso l'Antico Caffè della Pace sostituito da un albergo, come notava con rammarico perfino un giornale non nemico dei costruttori come *il Tempo* (Redazionale, 2016). Così la massa di turisti del “mordi e fuggi”, spesso scesi per un “one day tour” da navi da crociera, hanno caratterizzato in modo crescente l'assetto, l'organizzazione delle città artistiche. Venezia forse ne è il caso più emblematico. In poco meno di quattro lustri le sue botteghe e negozi antichi è stato consentito si trasformassero in bar, paninoteche, store per bigiotteria etc. Gli studenti delle sue prestigiose università che ne animavano la vita sono stati costretti ad allontanarsi sempre più dalle loro sedi di studio per trovare alloggio in aree meno costose poiché a quelle ove abitavano è stato permesso di divenire b&b senza alcun controllo. Oltretutto b&b passati, in pochi anni, in mano a catene internazionali con sede fiscale extra italiana. Un meccanismo economico legato alla massimizzazione dell'economie di scala. Economie che abbinate a quelle di agglomerazione e specializzazione nei servizi del terziario e direzionale sono state alla base di città da poco “rinnovate” come Milano. Adesso città vuote, adesso emerge la fragilità, il rischio a cui ci si espone quando si punta all'alta densità di potenziali “clienti” per aumentare la “redditività della città” considerata come una fabbrica di servizi e di rendita. Rendita che è rimasta solo in piccola parte quella tradizionale urbana essendosi trasformata in “altro” così come già nel 2010 scriveva Tocci e di cui, due anni dopo, Harvey sottolineava la crescente negazione al diritto della sua fruizione. Nella funzione che esprime il *rischio*, dipendente dalle variabili *pericolosità*, *vulnerabilità* ed *esposizione*, hanno assunto ruolo determinante la pericolosità di tipo sanitario, la vulnerabilità legata agli aspetti di morfologia, di tipologia edilizia e costruttiva ai materiali,

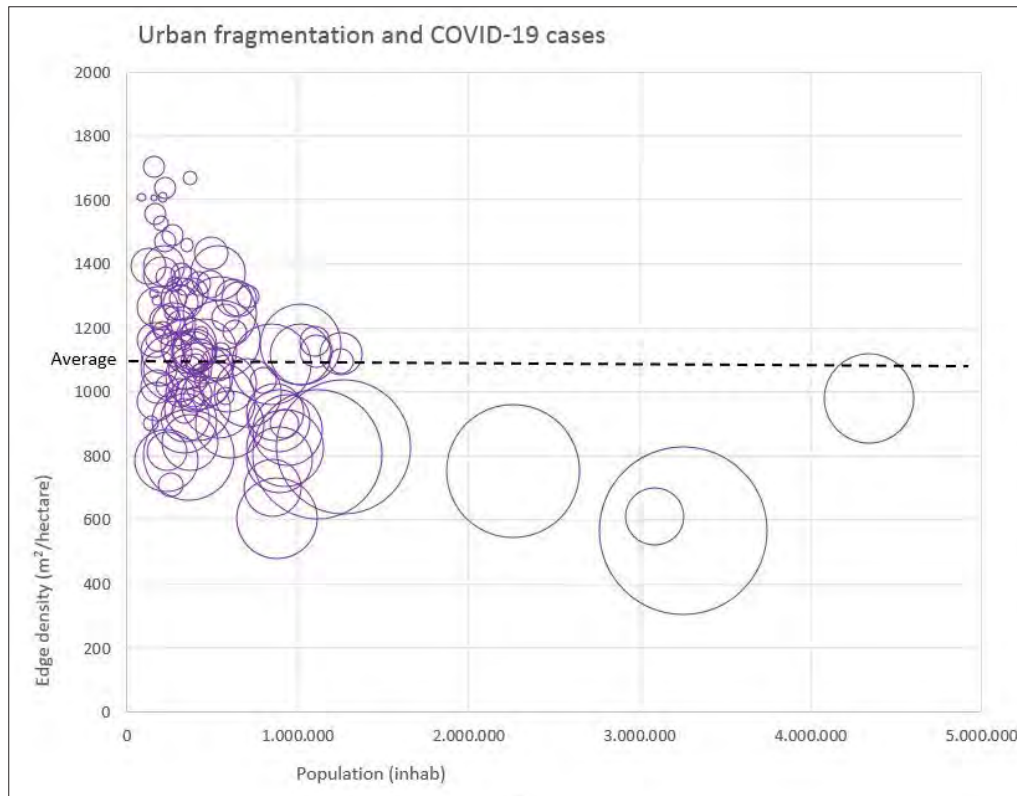


Figura 2 – Frammentazione urbana (Edge density) e popolazione in relazione ai casi positivi di COVID-19 (la dimensione dei cerchi è proporzionale al numero di casi positivi al COVID-19) nelle province italiane.

luoghi ad elevato rischio geologico, sismico, idrologico, ecc. All'elenco delle possibili condizioni di rischio accettate da una popolazione che vive in un determinato luogo probabilmente dovremo aggiungere anche il rischio causato dalla pandemia che ha maggiori effetti in condizioni urbane dense e compatte rispetto a chi vive in zone diffuse a bassa densità. Forse siamo di fronte ad una nuova fase nella quale il rischio di pandemia potrà condizionare lo spostamento della popolazione in una direzione finora impreveduta.

A questa nuova condizione “psicologica” andrà associata una nuova organizzazione degli spazi pubblici (aperti e chiusi), dei luoghi d'incontro, degli spazi di lavoro, dei servizi da fornire alla popolazione per rispondere a bisogni essenziali e a quelli determinati da questa nuova condizione di rischio. Le analisi territoriali a diverse scale di dettaglio possono e dovranno contribuire a chiarire i criteri più efficaci di queste nuove trasformazioni per indirizzare urbanisti e pianificatori nelle loro prossime attività.

### Note

\* Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica - DICATAM, Università degli Studi di Brescia, [anna.richiedei@unibs.it](mailto:anna.richiedei@unibs.it)

\*\* Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica - DICATAM, Università degli Studi di Brescia, [maurizio.tira@unibs.it](mailto:maurizio.tira@unibs.it)

### Bibliografia

- AA.VV. (2018). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici - Edizione 2018* (M. Munafo, Ed.). ISPRA.
- Burton, E., Jenks, M., & Williams, K. (1996). *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Routledge.
- D'Onofrio, R., & Trusiani, E. (2017). *Città, salute e benessere. Nuovi percorsi per l'urbanistica*. Franco Angeli.
- D'Alessandro, D., & Capolongo, S. (2017). *Città in salute*. Maggioli.
- Gaigné, C., Riou, S., & Thisse, J.-F. (2012). Are compact cities environmentally friendly? *Journal of Urban Economics*, 72(2), 123-136. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jue.2012.04.001>
- OMS. (1986). *Carta di Ottawa per la promozione della salute*. OMS.
- Richiedei, A., & Tira, M. (in corso di stampa). A first reflection on the correlation between urban density and spread of COVID-19 in Italy. *UPLanD - Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design*
- Tira, M. (2020). About the Sustainability of Urban Settlements. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 10. <https://doi.org/https://doi.org/10.6092/1970-9870/6984>
- Treu, M. C. (2009). La questione delle aree agricole e gli strumenti di piano territoriale e urbanistico *Territorio*, 49, 47-56. <https://doi.org/10.3280/TR2009-049007>



l'esposizione riferita alla densità insediativa. Aspetti peraltro che ci rimandano alle origini dell'urbanistica moderna. Quando a metà '800 in Inghilterra nascevano i cosiddetti *ingegneri igienisti* per cercare di studiare e poi modificare le pessime condizioni di vita delle città industriali che crescevano sempre più in popolazione. L'Italia da poco unificata non era assente rispetto queste tematiche, un momento significativo fu l'epidemia di colera a Napoli del 1863, nonostante la città avesse un'importante tradizione in campo sanitario (Parisi, 2001). Per far fronte alle pessime condizioni igieniche dovute ed associate all'evata densità insediativa, accanto ad interventi infrastrutturali, vennero eseguite molte demolizioni, anche se sulle spalle delle nuove costruzioni, grandi palazzi umbertini, la situazione rimase immutata.

Ma la fragilità ha anche una componente legata alla manutenzione di ogni opera costruita. Sia questa per uso residenziale, o produttivo od anche trasportistico. Più ciò che si realizza è complesso più esso necessita di capacità tecniche ed operative altrettanto complesse. Della difficoltà della manutenzione di infrastrutture viarie i tragici eventi del ponte Morandi a Genova purtroppo, fermo restando le responsabilità legate alla trascuratezza colpevole o meno, hanno mostrato i limiti. Limiti che sono anche intrinseci alla natura del materiale di costruzione come esempio rilevante il c.a. la cui durata in termini di resistenza è comunque limitata nel tempo. Ma anche semplici operazioni come la pulizia delle sterminate superfici vetrate dei vari quasi chilometrici grattacieli richiede una grande complessità di intervento.

Pure complessa e costosa è la manutenzione del *Bosco Verticale*, magnifico emblema di uno sviluppo diverso, con al centro la natura. Tenendo conto di questo e della poca accessibilità economica, oltre che di aspetti sociali critici, è stato poi riproposto con il progetto *Trudo Vertical Forest* ad Eindhoven in una versione affrontabile da fasce economiche non di alto reddito e con manutenzione meno complessa (Seghetti, 2018). 125 unità adibite a social housing, capaci di definire nuovi standard abitativi per il settore, ogni appartamento è previsto in una metratura contenuta e calibrata sul tipo di utenza a cui viene destinato (meno di 50 mq), disponendo però dell'estensione spaziale offerta da terrazzi di oltre più di 4 mq e dal micro ambiente naturale formato dalla presenza su ciascuno di 1 albero e 20 cespugli (Fig.1). Nel complesso, la torre residenziale della Trudo Vertical Forest sarà in grado di ospitare sull'insieme delle sue quattro facciate, sviluppate per un'altitudine di 75 metri,

ben 125 alberi di varie specie, a cui si aggiungeranno circa 5.200 tra arbusti e piante di più piccolo taglio (Studio Boeri, 2018).

I processi di antropizzazione hanno avuto l'aumento della densità come caratteristica fondamentale. Da quando l'essere umano è uscito dalle caverne ed ha iniziato a costruire villaggi, paesi e poi città avendo "scoperto" l'economie di scala e di agglomerazione e poi quelle di specializzazione prima citate. Man mano che comparivano varie e diverse innovazioni si aggiungevano e modificavano criteri di localizzazione e modalità di insediamento e costruzione degli insediamenti. Ciò era elemento determinante nelle dinamiche di *territorializzazione*, *deterritorializzazione* e *riterritorializzazione* avendo sempre le *aree*, i *nodi*, le *reti* come invarianti territoriali la cui importanza si modificava al modificarsi del tipo di società/cultura che si andava affermandosi (Raffestin, 1987). La Suburra nella Roma antica, per l'epoca, era luogo ad alta densità, così come lo erano Los Angeles, San Francisco, città che in epoca moderna venivano costruite sulla costa occidentale dei costituiti Stati Uniti. Sempre più dense erano certamente le nascenti città industriali che iniziarono a formarsi legate alle attività produttive. Dense e sempre più insostenibili e pericolose.

Pericolose non solo dal punto di vista sanitario ma anche per motivi di "controllo" sociale delle masse operaie, quelle che poi metaforicamente K. Marx definirà proletariato. Come accennato in precedenza, in Inghilterra verso la metà del XIX secolo assieme al crescere della popolazione nei centri urbani crescevano anche degrado, disagi e le condizioni di vita erano pessime – quando raffrontate con l'affermarsi di ideali e concetti nati con *l'Illuminismo* e poi riaffermatisi nel *Positivismo* – e soprattutto insalubri. Più indagini e Commissioni del Parlamento iniziarono ad affrontare questa situazione soprattutto per avviare scelte politiche evitare che vi potessero essere rivolte popolari così come avvenuto in molte parti dell'Europa nel 1848, l'anno in cui esce il *Manifesto del partito Comunista* del citato Marx con F. Engels (1872). Per questi la questione dell'abitare era uno degli elementi centrali, rilevante nella nascita del *materialismo storico*. Visione che prendeva le distanze dai *socialisti utopisti* poiché lontani dalle condizioni concrete di vita, in primo luogo della classe operaia, ovvero della gran parte della popolazione. Parigi, in una ventina di anni, a partire dalla metà '800, questa densità pericolosa dal prefetto Haussmann fu eliminata con le grandi opere di modernizzazione e trasformazione e spostamento più o meno obbligato della popolazione originaria che viveva nei densis-

simi quartieri della città medioevale. Mentre altre strade vengono suggerite come l'emblematico caso della *città giardino* di Ebenezer Howard. Tra i riferimenti alcuni degli idealisti come Owen, Fourier, Proudhon, vissuti tra fine '700 e metà '800. L'idea, l'obiettivo, era salvare la città dal congestionamento e la campagna dall'abbandono. Sorge nel 1903 Letchworth la prima città giardino d'Europa. Per garantire il necessario alla sopravvivenza degli abitanti ed arginare l'espansione di Londra che si trova a 50 km da questa. Qualche decennio dopo viene pensata da Alberto Calza Bini e Filippo Cremonesi e poi progettata da Gustavo Giovannoni e realizzata la "città giardino" nel quartiere di Monte Sacro, attualmente Municipio III di Roma. Bassa densità, rapporto con la natura, oltre che riferimenti al movimento moderno, caratterizzano le borgate che il "regime fascista" tra gli anni '30 e '40 del '900.

In questa area della città ne sorgono al Tuffello, Cecchina e Val Melania (Galassi, Rizzo, 2013). Legate a scelte politiche e sociali molto criticabili però pronevano un modello insediativo che oggi potremmo definire sostenibile ambientalmente e di buona qualità architettonica. Con il secondo dopoguerra ed in tempi più recenti tale esperienza residenziale si interrompe poiché venne consentita la costruzione di palazzi alti fino a sette piani. Il Grande Raccordo Anulare – la cui prima parte venne inaugurata nel 1951 – già era un segnale dell'espansione ad alta densità che si auspicava. Così le borgate, dal dopoguerra in poi, legalmente o meno divengono altro come scrive Morasutti nel 2018. Ed il PRG della Capitale del 1962, con la previsione di cinque milioni di abitanti, è il quadro modernista di riferimento non solo tecnico ma soprattutto culturale ed ideologico fortemente influenzato dal modello di città nordamericana con aree residenziali periferiche a bassa densità insediativa e molto alta nei distretti business al centro. Però non considerando il contesto territoriale, storico e culturale assolutamente diverso. Altre sperimentazioni italiane di *città giardino* hanno avuto stravolgimenti ancora più impensabili come quello travolto negli anni '60 dalla speculazione industriale di Marghera (ME).

In Gran Bretagna nel 1955, dopo che il *Town and Country Planning Act* nel 1947 autorizzava le città a proporre *green belt* nei loro piani di sviluppo, il *Ministero per la casa* sollecita le autorità locali a individuare tali aree protette. La finalità è essenzialmente quella alla base della città giardino: arginare lo sviluppo urbano mediante la presenza di una fascia di aree a bosco, terreni coltivati e spazi per svago all'aria aperta.

Questo anche grazie ad una sorta di sperimentazione che era stata lanciata per la Greater London nel 1935.

Contemporaneamente nascono le *new towns* e le *villes nouvelle* qualche tempo dopo in Francia. La loro storia ne ha evidenziato l'evoluzione e limiti – come il sottodimensionamento, la monofunzionalità, la poca sicurezza – tanto da spingere a ripensamenti rilevanti. Il caso più noto è Milton Keynes, sud-est dell'Inghilterra, nel Buckinghamshire. a nord-ovest di Londra, circa 88 km<sup>2</sup>, circa 230000 abitanti (2011), fondata nel 1967. Il nome deriva dal paese di Milton Keynes, sito a quasi 3 km ad est del centro città, ed unione di 19 villaggi presistenti, in gran parte immersi nel verde e con vari laghi, un canale ed un fiume. connessi da andamenti stradali perpendicolari, una pista ciclabile attraversa tutta l'area (Milton Keynes Council, 2020)

La citazione di queste esperienze sono molto utili a riprendere le riflessioni sul come pensare modelli insediativi alla luce dei grandi interrogativi posti dalle “chiusure” legate al Covid ma anche agli altri aspetti di cui si è prima accennato. Riflessioni che evidenziano il ruolo centrale del soggetto pubblico. Soggetto pubblico che ha una veste nazionale e locale. Quest'ultima in Italia significa necessariamente almeno anche Regione e Comune ed, in molti casi, area metropolitana. Soggetto pubblico che, una volta dimostrata l'inefficienza – ma è tempo di riprendere il termine efficacia – del mercato, deve riprendere il suo ruolo di regista.

### **Tante parole chiave per il territorio da ripensare e per le città in esso**

Tutte le parole citate nella Sessione Densità e pandemie della XII Giornata Studi INU, ovvero *Città dense e consumo di suolo, smart, modello policentrico, spazio aperto, mobilità, resilienza, aree interne* sono riferimenti e devono essere coniugate assieme in coerenza con l'ultimo Obiettivo dell'*Agenda 2030 delle Nazioni Unite*, cioè la *visione integrata* di tutti gli obiettivi dei 16 obiettivi dello sviluppo sostenibile. Evidenziando che nelle realtà occidentali, in primo luogo in Italia, non vi può essere nuovo “consumo di suolo”, occorre quindi agire sull'esistente sia questo nelle piccole realtà territoriali o nei grandi centri urbani. Certamente più la città è densa più i costi diretti procapite in capitale fisso sono minori, sia in termini di infrastrutture che di servizi. Intelligenza e sostenibilità vanno coniugate assieme: non a caso *Smart City* ha come obiettivo creare *Comunità inclusive sostenibili socialmente e materialmente* (UE, 2010). Così la capitale Austriaca, citata inizialmente, ha seguito tale

indicazione con Smart Vienna (TINA, 2010). Ma come ricordato inizialmente la qualità della vita non premia le grandi agglomerazioni urbane. Le immagini satellitari pre e post lockdown di febbraio/marzo 2020 mostrano come nelle aree più urbanizzate, ed al tempo stesso, industrializzate i livelli di inquinamento siano più alti. Queste considerazioni potrebbero spingerci a suggerire di andare verso modelli insediativi concentrati, verticali, con polarità diffuse sul territorio, ricordando Le Corbusier. Però sarebbe necessario avere servizi pubblici – dal trasporto a quelli sanitari, scolastici etc. – altrettanto presenti e capaci di soddisfare la domanda. Garantire la presenza di spazi pubblici e la manutenzione di questi grandi edifici e che passando gli anni diventa sempre più gravosa e da ordinaria si trasforma in straordinaria. Per le città del nostro Paese una scelta tipologica di questo tipo modificherebbe sostanzialmente la morfologia urbana che ne è caratteristica consolidata e storica, oltre che sociale: le vicende di City Life e Porta Nuova a Milano ne sono emblematiche rappresentazioni.

Senza voler fare generalizzazioni e negazioni aprioristiche, però diversificando le scelte in relazione al diverso contesto in cui si agisce, considerando quello italiano, è utile pensare ad un diverso scenario ed approccio. Basato su una strategia integrata di pianificazione, così come chiede la *Carta di Lipsia* (2007), tra aree rurali e città piccole, medie, grandi e metropolitane. Tale visione è particolarmente significativa per l'Italia in ragione del paesaggio disegnato in millenni. La cui ossatura portante è formata da realtà piccole o piccolissime. Essi possono essere “territori di riserva” per accogliere i milioni di persone che già stanno abbandonando le loro località a causa dell'innalzamento dei mari. Già in passato modificazioni climatologiche furono causa di importanti spostamenti di popolazioni (Bonnardi, 2004).

Questa opportunità ha ricordato recentemente Marco Bussone, Presidente dell'Unione Nazionale Comuni Comunità, Enti Montani. Evidenziando però la necessità di connessioni, cioè occorre superare il “digital divided” di cui iniziarono a parlare Goddard ed altri oltre 35 anni addietro. Con tale filosofia l'ambito rurale può essere soggetto rilevante del “glocal” suggerito dalla Robertson (1995), unificazione di globale e locale, concetto che potenzialmente permette la integrazione e la contemporaneità delle differenti scale di riferimento. Per poter far ciò è necessario governare la rete, le reti, le informazioni e gli scambi, materiali ed immateriali, secondo modalità che siano in grado di difendere le complessità, ovvero

del *pensare globalmente ma agire localmente*. Già dal 2001 anche in Regioni in forte ritardo di sviluppo e caratterizzate da un tessuto agreste, montano, a bassissima densità insediativa – come esempio emblematico la Calabria – da tempo si è iniziato a formare un nucleo di conoscenza di tipo tecnico e tecnologico (Aragona, 2001), un processo di alfabetizzazione che di fatto è già telematica, quindi oltre la mera informatizzazione, base di quella che Zeleny (1985) chiama “conoscenza a tecnologia superiore”.

André Torre, Presidente dell'European Regional Science Association e professore di Agraria, al Congresso ERSA 2019, ha evidenziato le enormi opportunità che si offrono in ambito rurale nell'avere la presenza di reti che consentano l'utilizzo di attività “on line”. Però l'innovazione non deve essere limitata agli aspetti tecnologici e del processo produttivo ma anche coinvolgere quelli sociali ed istituzionali. Tutto ciò con una visione, con strategie e politiche “integrate” transdisciplinari.

Così come si chiede la Faggian, alla lecture di chiusura della Conferenza WEB dell'ERSA, il Covid 19 è un'opportunità od una minaccia per le aree interne, per la loro resilienza?

In linea teorica le pandemie molto più difficilmente si diffondono se non vi sono enormi agglomerati di persone. Quando però le amministrazioni locali abbiano il coraggio e la volontà di prendere decisioni anche difficili. Cosa che talvolta non è accaduto durante i mesi di pandemia in alcune piccole realtà territoriali che in percentuale hanno avuto più persone contagiate rispetto i grandi centri.

La sintonia tra tempi privati e tempi pubblici della città moderna adesso può essere rotta (Ernesti, 1995). Quindi il sistema dei servizi che ne hanno disegnato l'assetto (Clementi, 1983), quello della produzione e residenza può modificarsi. Una città *cablata* (Beguinot, 1989) che diviene sempre più città *virtuale* e che ha esaltato l'individuo minacciando la sua socialità, soprattutto in mancanza di una guida politica (Aragona, 1993) cioè l'arte di gestire la *polis* ed in cui il *cum-cives*, cioè il cittadino moderno (Cacciari, 1991), diviene sempre più “digitale” ma deve divenire anche sempre più “ecologicus”. In insediamenti ecologici che valorizzino le identità locali come Magnaghi ed altri territorialisti suggeriscono da quasi 30 anni. Certamente confacente al paesaggio italiano, il Paese dei 100 Campanili. Non è un caso che il 24 gennaio 2020 il Manifesto *A human scale economy against the climate crisis* è stato firmato ad Assisi (Symbola, 2019). Un ottimo esempio di “azione locale” e “pensiero globale” così come milioni di giovani, e non - con l'esempio di Greta Thunberg



Figura 1 – Declinazioni della densità, da sinistra: Trudo Vertical Forest, Eindhoven (PB); Milton Keynes, GB; Fiumefreddo Bruzio (CS)

Fonte: Da sinistra: Stefano Boeri Architetti; Milton Keynes Council; Settimio Martire

– richiedono nelle tante manifestazioni, per avere un villaggio globale (McLhuan, Powers, 1988) ma sostenibile. Uno sviluppo a bassa densità insediativa, coerente con il contesto territoriale italiano, basato sull’“economia circolare” come ipotizzato da A. Torre (2020) nella sua lecture a *International dialogue* di “La Mediterranea e lo Sviluppo Sostenibile: teoria e buone prache”, evento “online” del “Festival per lo sviluppo sostenibile 2020”.

### Spunti conclusivi

Quanto sarà la presenza diffusa del Covid 19 non lo si può prevedere. Quello che già era certo in epoca pre pandemica, come ricordato in apertura, è che si stavano avviando riflessioni sui limiti nella formazione o trasformazione e, soprattutto, uso della città. Limiti legati ora al turismo di massa oppure alla attrazione e presenza di attività del direzionale, terziario avanzato, con il formarsi di funzioni aggregate, molto specializzate di ristorazione, cura del corpo, etc. Limiti associati alle densità molto elevate. Queste dinamiche associate a processi di gentrificazione con espulsione di residenti e di quelle antiche ed identitarie precedenti. È possibile invece tornare ad un assetto che parta dalla scala territoriale, così come era l’idea di fondo delle new town associate alle green belt. Per l’Italia questo sarebbe una sorta di scoperta dell’uovo di Colombo poiché le nuove città potrebbero essere i tanti centri medio piccoli che disegnano il paesaggio nazionale.

Certo richiede di tornare ad un controllo, indirizzo, della politica. Ovvero ad invertire di 180 gradi le scelte fatte dall’inizio degli anni ’90. Innanzitutto tornare, rinfrastutturare, le cosiddette aree interne su cui da anni esisto-

no interventi quali la *Strategia Nazionale per le Aree Interne* (Lucatelli, 2015) o la legge del 2017 per il recupero dei centri sotto i 5000 abitanti. Ciò sarebbe in linea con gli obiettivi dell’*Agenda 2030 UN per uno sviluppo sostenibile*, in primo luogo con l’obiettivo 11 *Città e Comunità sostenibili* e 3 *Salute e benessere*. Dal 1972 stiamo su un’onda lunga, un cambiamento di paradigma, su cui stiamo serfando e che tra anni si dirà di rivoluzione. La società sembrava sempre più *liquida* (Bauman, 2002), densa. Sicuramente divenuta *informational* (Castells, 1989, 1996, 1997, 1998). Una città che è sempre più “dysnealizzata” (Augè, 1999) anche nelle parti più storiche. Come scrive Huxley nel 1958, dopo aver visto i terribili esiti di società ideali imposte da regimi totalitari già criticati negli anni ’30, la politica deve scegliere. E la scelta non può essere tecnocratica ma guidata dall’interesse delle persone nel percorso verso la sostenibilità sociale e materiale, andando “oltre il Novecento” (Revelli, 2001).

Sulla base di queste considerazioni, occorre un approccio metodologico “fenomenologico” basato su casi studio ove si evidenzino gli elementi e se ne darà un’aggiornata sistematizzazione al fine di ipotizzare scenari, piani ed azioni (Fig.1). Uno scenario di insediamenti diffusi, molto consono al tessuto insediativo di Regioni come la Calabria, citata in precedenza, fatto da tante piccole realtà, antico, e pregno di testimonianze provenienti da tutta Europa, da terre del Mediterraneo e da altre terre ancora, così come ricordato nel Convegno Internazionale *Un paese ci vuole Studi e prospettive per i centri abbandonati e in via di spopolamento*, svoltosi all’Università Mediterranea di Reggio Calabria a novembre 2018.

### Note

\* Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica Università Mediterranea di Reggio Calabria, saragona@unirc.it

### Bibliografia

- Aragona, S. (1993) *La città virtuale. Trasformazioni urbane e nuove tecnologie dell’informazione*, Gangemi, Roma - Reggio Calabria
- Aragona, S. (2001), “Ambiente Urbano, Innovazione, Contesto Locale”, in *Atti della XXII Conferenza dell’Associazione Italiana di Scienze Regionali*, Venezia
- Augè, M. (1999) *Disneyland e altri non luoghi*, Bollati Boringhieri, Torino
- Bauman, Z. (2002) *Liquid Modernity* (2000), *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza
- Beguinet, C. (a cura di) (1989) *La Città’ Cablata. Un’Enciclopedia*, IPIGeT-DiPiST, Giannini, Napoli
- Benjamin, W. (2010) *Il ritorno del flâneur*, in Id., *Scritti 1928-1929. Opere complete*, vol. III, trad. it. a cura di E. Ganni, Einaudi, Torino
- Bonardi, L., (a cura di) (2004) *Che tempo faceva? Variazioni del clima e conseguenze sul popolamento umano. Fonti, metodologie e prospettive*, Franco Angeli, Milano
- Bussone, M. (2019), “Intervento” all’incontro *Il manifesto per la Pianificazione territoriale integrata*, Istituto Nazionale di Bioarchitettura – INBAR, Sala Sirica, CNAPPC, Roma, 29 gennaio
- Castells, M. (1989) *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring and the Urban - regional Process*, Basil Blackwell, Oxford.
- Castells, M. (1996) *The Information Age: Economy*, Blackwell Cambridge, MA and Oxford, UK
- Castells, M. (1997) *The Information Age: Society*, Blackwell Cambridge, MA and Oxford, UK
- Castells, M. (1998) *The Information Age: Culture*, Blackwell Cambridge, MA and Oxford, UK
- Clementi, A.: *Pianificare i Servizi*. Casa del Libro, Roma - Reggio Calabria, (1983).
- Engel, F. (1872) *La questione delle abitazioni*, pubblicato nel 1950, Edizioni Rinascita, Roma



Ernesti, G. (1995), "Tempo pubblico e tempo della soggettività: disciplina e società oggi" in *Urbanistica* 104 Faggian, A. (2020), "Resilience and Inner Areas: is Covid19 an opportunity or a threat? Some preliminary reflections", Keynote Speaker at the Closing Ceremony of the ERSA Web Conference 2020 *Spatial challenges for the New World*, 25 to 27 August 2020, <https://ersa.org/events/ersa-web-conference-2020/> (ultima consultazione 2020.10.15)

Galassi, A., Rizzo, B. (2013) *Città Giardino Aniene*, Minerva Editore, Roma,

Goddard, J.B., Gillespie, A.E. (1986), "Advanced Telecommunications and Regional Economic Development", in *The Geographical Journal*, 152

Harvey, D. (2012) *Il capitalismo contro il diritto alla città. Neoliberalismo, urbanizzazione, resistenze*, Ombre Corte, Verona

Huxley, A. (1961) *Ritorno al Mondo Nuovo*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, (ed. orig. *Brave New World Revisited*, 1958)

Legge n. 2892 del 1885, finalizzata al risanamento della città di Napoli

Legge 6 ottobre 2017, n. 158 Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni

Lucatelli, S. (2015), *La strategia nazionale, il riconoscimento delle aree interne*, Franco Angeli, Milano.

Huxley, A. (1933) *Mondo Nuovo*, Medusa, Arnoldo Mondadori Editore, (ed. orig. *Brave New World* 1932) Magnaghi, A., Paloscia, R. (1992) *Per una trasformazione ecologica degli insediamenti*, Franco Angeli, Milano

McLuhan, M., Powers, M. B. (1992) *Il villaggio globale. XXI secolo: trasformazioni nella vita e nei media* SugarCo Edizioni, Milano, (ed. orig. *The Global Village: Transformations in World Life and Media in the 21st Century*, 1988, Oxford University Press)

Mercer, (2017), *Vienna tops Mercer's 19th Quality of Living ranking*, <https://www.mercer.com/newsroom/2017-quality-of-living-survey.html>, last accessed 2018/05/27 (ultima consultazione 2020.09.27)

Keynes Council, <https://www.milton-keynes.gov.uk/> (consultazione 2020.10.05)

Morassutti, R. (2018) *Le borgate e il dopoguerra*, ed. Ponte Sisto, Roma

Oteri, A.M., Scamardi G. (2018) *Un paese ci vuole. Studi e prospettive per i centri abbandonati e in via di spopolamento "One needs a town". Studies and perspectives for abandoned or depopulated small towns* Abstract dell'omonimo Convegno Internazionale, Reggio Calabria, 7 – 9 novembre, Rubettino print, Soveria Mannelli

Parisi, R. (2001), "Verso una città salubre. Lo spazio produttivo a Napoli tra storia e progetto", in *Meridiana* n.42

Raffestin, C. (1987), "Repers pour une theorie de la territorialite' humaine", in *Cahier* n. 7, Groupe Re-seaux, Parigi

Redazionale (2016), *Un albergo al posto del Caffè della Pace*, <http://www.iltempo.it/roma-capitale/2016/06/20/news/un-albergo-al-posto-del-caffe-della-pace-1013235/> (ultima consultazione 2020.09.05)

Revelli, M. (2001) *Oltre il Novecento. La politica, le ideologie e le insidie del lavoro*, Einaudi, Torino

Robertson, R. (1995) *Globalization: Social Theory and Global Culture*, Sage, Newcastle upon Tyne, Gran Bretagna

Seghetti, E. (2018), *Green building per tutti: il primo Bosco Verticale in social housing* <https://www.green.it/green-building-tutti-primo-bosco-verticale-social-housing/> (ultima consultazione 2020.10.05)

Simmel, G. (1903), "Metropoli e personalità" (1903) in Martinotti, G. (a cura di.), (1968), *Città e analisi sociologica. I Classici della sociologia urbana*, Marsilio, Padova

Studio Boeri (2017), *Trudo Vertical Forest*, <https://www.stefanoboeriarchitetti.net/project/trudo-vertical-forest-2/> (ultima consultazione 2020.09.05)

Symbola Fondazione per le qualità italiane (2020) *Manifesto. Un'economia a misura d'uomo contro la crisi climatica*. Assisi, 24 gennaio, <https://www.symbola.net/manifesto/> (ultima consultazione 2020.01.05)

TINA, *Smart City Wien*, <https://smartcity.wien.gvat/site/en/citizens/#top>, (ultima consultazione 2020.05.27)

Tocci, W. (2009), "L'Insostenibile ascesa della rendita urbana", in *Dialoghi Internazionali. Città del mondo* n. 10

Torre, A. (2019), PIRs Keynote "Is there a smart development for rural areas?", 59th ERSA Congress *Cities, regions and digital transformations, Opportunities, risks and challenges*, Lyon, Francia, 27 – 30 August, <https://ersa.org/events/59th-ersa-congress/>

Torre, A. (2020), "Is circular economy a good solution for territorial development?" keynote speaker, "International dialogue about good sustainability practices", 4° Evento "online" di *La Mediterranea e lo Sviluppo Sostenibile: teoria e buone prattche*, "Festival per lo sviluppo sostenibile 2020, 6 October, [https://www.youtube.com/watch?v=KkAxfGQyBQs&list=PLd\\_Grp0C5dA\\_o11qja8OZ6JVYH-J3b9i95&index=4&t=8s](https://www.youtube.com/watch?v=KkAxfGQyBQs&list=PLd_Grp0C5dA_o11qja8OZ6JVYH-J3b9i95&index=4&t=8s)

UE (2010), *Smart Cities*, Horizon 2020 Asse II del Programma - azioni integrate per lo sviluppo sostenibile e lo sviluppo della società dell'informazione, [https://europa.eu/european-union/index\\_it](https://europa.eu/european-union/index_it) (ultima consultazione 2020.09.15)

Zeleny, M. (1985), "La Gestione a Tecnologia Superiore e la Gestione della Tecnologia Superiore", in Bocchi G. e Ceruti, M. (1a cura di), *La Sfida della complessità*, Mondadori, Milano

## Nuovi equilibri metropolitani tra città e territori alpini: il progetto Artaclim per l'adattamento e la resilienza di fronte ai cambiamenti climatici

Ilario Abate Daga\*, Elena Pede\*\*, Luca Staricco\*\* e Irene Mortari\*\*\*

### Abstract

La Città Metropolitana di Torino nella sua atipicità rappresenta oggi lo spazio su cui sperimentare in un'ottica post covid19 il rapporto tra la città (Torino con i suoi 880mila abitanti pari al 39% della Città Metropolitana) e le proprie aree interne (52% la superficie montana e 80% i comuni sotto i 5000 abitanti).

Torino città densa è stata il traino fin dai tempi della Provincia di Torino, anni in cui la forte dimensione manifatturiera ne ha consolidato la centralità. In città c'era soprattutto più lavoro, ma anche più servizi (scuole, università, ospedali), più svaghi (edicole, cinema, stadi, musei, alimentari, super e ipermercati), e più relazioni, scambi, stimoli, occasioni. Per questa "contropartita" sempre più persone avevano scelto la migrazione in città o nei comuni della prima e seconda cintura, consapevoli di sacrificare parte della propria qualità di vita (in termini soprattutto di spazi privati, semi privati, contatto con la natura e qualità dell'aria) per maggiori opportunità.

In seguito alla pandemia, questa relazione tra ciò che la città è in grado di offrire e ciò che chiede in cambio sembra in parte venir meno. In molti casi si tratta di fenomeni già in atto – dovuti ai cambiamenti degli stili di vita, agli effetti del cambiamento climatico o alla preoccupazione per i livelli di inquinamento delle aree urbane – che l'attuale rischio sanitario ha accentuato aggiungendone di nuovi. Il risultato è la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti tra città e montagna.

Già da qualche anno, infatti, le ondate di calore che hanno caratterizzato le ultime primavere-estati hanno visto un forte aumento delle presenze estive nei territori montani con un ritorno alle seconde case per periodi lunghi sul modello degli anni '70, anche grazie alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie e alla maggior flessibilità lavorativa (*smartworking*).

A partire dai risultati emersi nell'ambito del progetto *Interreg Artaclim*, di cui la Città Metropolitana ed il Politecnico di Torino sono partner, il presente contributo indaga le conseguenze dei crescenti rischi climatici (e dei rischi a essi correlati, tra cui le pandemie) sul rapporto tra aree dense e aree interne, mettendo in luce quegli aspetti che possono favorire nuove forme di residenzialità.

Lo studio evidenzia il difficile equilibrio di questo rapporto: se da un lato i territori interni possono mostrarsi resilienti nel garantire il distanziamento fisico o ad alcuni effetti del cambiamento clima-

tico (come le ondate di calore), dall'altro restano territori fragili fortemente esposti al crescente dissesto idrogeologico dovuto agli eventi climatici estremi.

### **Città e montagna: tra antitesi e legami**

Montagne e città hanno da sempre avuto scambi, relazioni e dipendenze reciproche, soprattutto in quei contesti dove queste due entità territoriali sono a contatto tra loro (es. la Città Metropolitana di Torino).

In passato il retroterra montano forniva risorse e materie prime per il sostentamento e la crescita delle città. Con la rivoluzione industriale e durante il dopoguerra l'esodo dalle montagne ha permesso alle città di poter contare su ingenti risorse umane. Negli anni successivi i rapporti tra città e montagna sono evoluti anche in virtù della loro distanza e accessibilità. Le montagne hanno continuato a fornire risorse (acqua in primis) e servizi eco-sistemici culturali, e sono diventati i luoghi di nuove residenzialità (si pensi ai fenomeni di periurbanizzazione delle basse valli) e di attività ricreative (in particolare nell'alta montagna con gli sport invernali). Al contempo, molte aree montane interne - poco raggiungibili e infrastrutturate - hanno continuato a indebolirsi subendo un progressivo abbandono e spopolamento. Per tutto questo tempo la montagna è rimasta dipendente dalla città soprattutto per i beni e i servizi necessari alle famiglie e alle imprese e per i posti di lavoro (De Rossi, 2016).

Se in passato a dominare è stata soprattutto una visione statica dei legami tra montagne e città, con un territorio periferico opposto a una centralità dinamica e attrattiva, oggi il rapporto tra montagna e città si presenta più fluido e in evoluzione (Dematteis, 2018).

Da alcuni anni si assiste, infatti, a una rivalutazione della montagna come luogo dove vivere. Questo fenomeno - seppur ancora in numeri esigui - è dovuto a diverse ragioni: da un lato i cambiamenti nel mondo del lavoro, con maggiore flessibilità di alcune professioni anche grazie alle nuove tecnologie, dall'altro un cambiamento culturale che riconosce un maggior valore al vivere in un ambiente naturale anche in virtù delle crescenti preoccupazioni per le minacce che incombono sugli ecosistemi (Corrado, Dematteis, Di Gioia, 2014).

In seguito alla pandemia, questo riequilibrio nei rapporti tra montagne e città sembra aver subito un'ulteriore accelerazione coinvolgendo non solo i territori montani prossimi alle aree metropolitane ma anche quelli più periferici poiché capaci di fornire nuovi vantaggi competitivi. A pesare non è solo il rischio sanitario, ma anche la crescente consapevolezza degli effetti del cambiamento climatico e la preoccupazione per i livelli di inquinamento delle aree urbane.

### **La società del rischio: come cambiano i rapporti tra città e montagna**

Nella società contemporanea i rischi ambientali, economici, politici e sociali sono in crescente aumento. La crescita della popolazione,

l'accelerazione delle attività umane e delle loro emissioni stanno moltiplicando le pressioni sui sistemi naturali, minacciandone l'equilibrio e la sopravvivenza. Allo stesso tempo i fenomeni di globalizzazione, da un lato, hanno accelerato le conseguenze degli impatti - si pensi alla rapidità di diffusione del coronavirus a livello globale - dall'altro, hanno stravolto l'idea di confine e di conseguenza le tradizionali categorie di gestione del rischio. Spesso a subire le conseguenze più gravi di alcuni fenomeni, come ad esempio il cambiamento climatico, sono coloro che hanno contribuito in maniera minore a crearli.

In questo contesto caratterizzato dall'incertezza, a partire dagli anni '90, si è rafforzata l'idea di società del rischio (Beck, 1992) in cui i rischi sono sempre più imprevedibili e non controllabili e dove gli effetti collaterali e le conseguenze della vita moderna - in quella che Beck definiva *reflexive modernization* - si ritorcono contro la modernità stessa, mettendo in discussione la base stessa della sua definizione.

In questa nuova realtà sottoposta all'onnipresenza di minacce su larga scala di portata globale, anonime e invisibili, i singoli individui sono diventati pienamente consapevoli dei limiti e delle contraddizioni della società contemporanea, ricercando nuovi atteggiamenti e nuovi paradigmi negli stili di vita. Alcune grandi catastrofi come quella di Chernobyl hanno contribuito rendere socialmente esistente il rischio ambientale portandolo nell'esperienza di vita quotidiana di ciascuno. Questo ha dato vita, da un lato, a nuove forme di mobilitazione e attivismo, e a una crescente personalizzazione dell'azione attraverso cambiamenti nello stile di vita, nelle scelte di trasporto, boicottaggio nei consumi e maggiore attenzione ai valori ambientali e sociali nel proprio agire (Bennett & Segerberg, 2011). Dall'altro, i crescenti rischi stanno influenzando le scelte abitative, sia in termini di luoghi che di spazi. In questo nuovo contesto le città sono percepite come sempre più insicure e vulnerabili a questi fenomeni, tanto da compromettere la loro indiscussa forza attrattiva. La pandemia da Covid-19 è sicuramente l'evento che ha reso maggiormente visibile questo fenomeno, con la fuga dalle zone più densamente abitate in favore di aree a bassa densità - come le aree montane e interne - con maggior contatto con la natura e spazi abitativi più ampi. La flessibilità nelle scelte abitative è stata senza dubbio supportata dall'avanzamento tecnologico con la possibilità di fare smartworking o telelavoro.

È difficile sapere per quanto tempo le città saranno luoghi meno desiderabili per vivere e se questo fenomeno avrà conseguenze

anche una volta che l'emergenza sanitaria sarà finita, come sostenuto ad esempio da Stefano Boeri. Tuttavia, indipendentemente dalla pandemia, già in precedenza altri fattori avevano messo in evidenza il potenziale vantaggio competitivo dei territori intermediterranei rispetto alle aree di pianura o di città. È il caso dell'inquinamento atmosferico, con la pianura padana maglia nera a livello europeo, dove l'aspettativa di vita a causa dello smog si riduce di un anno e aumentano le malattie respiratorie croniche.

Oppure il caso del cambiamento climatico. A causa dell'innalzamento delle temperature le aree della pianura padana e le città stanno diventando difficili da vivere nella stagione estiva per alcune fasce di età come anziani e bambini a causa delle isole di calore. Già oggi, soprattutto nelle aree montane a contatto con le aree metropolitane, si registrano permanenze maggiori nei periodi estivi e un aumento della residenzialità temporanea.

Se da un lato il rischio climatico potrebbe portare a nuovi equilibri tra città e montagna, dall'altro va tenuto conto delle conseguenze che il cambiamento climatico sta provocando sugli ambienti alpini che si calcolano essere due volte più sensibili a questi fenomeni (CMCC, 2017; IPCC, 2018).

### **Il caso della Zona Omogenea del Pinerolese**

È sicuramente difficile valutare oggi quali saranno gli effetti del covid sul lungo periodo, ma la seconda ondata in corso pare confermare la fragilità di un sistema globale fortemente basato sulla crescita urbana e l'incertezza globale di fronte ai fenomeni capaci di scardinare un modello estensivo sempre considerato di successo.

È presumibile che il rischio sanitario tornerà a ripresentarsi in futuro, o che parte delle misure intraprese per limitare l'emergenza, provocheranno un cambiamento duraturo e su vasta scala. Non saranno tanto le misure di confinamento, i protocolli sanitari, o l'uso della mascherina a rimanere in uso, ma è pensabile che la pandemia abbia accelerato i cambiamenti duraturi prodotti da internet nel mondo del lavoro e della formazione con diretta conseguenza anche sulle scelte di residenzialità.

Non avendo ancora dati sufficienti per valutare questi effetti, il presente articolo propone un parallelismo con quanto già sta avvenendo nel campo del cambiamento climatico. Anche in questo caso, non siamo ancora in presenza di solide banche dati in grado di avvalorare tesi, ma si iniziano a intravedere fenomeni che potrebbero dar vita a trend di lungo periodo.

Per farlo si è scelto di prendere il caso studio della Zona Omogenea del Pinerolese (d'ora in avanti, ZOP), una delle 11 zone omogenee in cui è articolato il territorio della Città metropolitana di Torino. La ZOP è composta da 45 comuni, suddivisi, dal punto di vista orografico, in un tratto di pianura a Est (12 comuni), un arco collinare attorno a Pinerolo (10 comuni) e una parte montana verso il confine con la Francia.

A partire dai risultati emersi nell'ambito del progetto Interreg Alcotra ARTACLIM<sup>1</sup>, di cui la Città Metropolitana ed il Politecnico di Torino sono partner, è possibile disporre di una ricostruzione del cambiamento delle condizioni climatiche nella ZOP nel periodo 1988-2018, di una simulazione dell'evoluzione del cambiamento climatico nei prossimi decenni del XXI secolo nell'area di studio e di un'indagine qualitativa mediante interviste a 25 stakeholders suddivisi in 5 categorie (istituzionale, tecnica, associazioni di categoria, turismo, ricerca e sviluppo) volta a far emergere opportunità e criticità in merito al cambiamento climatico e la sua relazione con il sistema di pianificazione territoriale e di sviluppo locale.

L'analisi delle serie storiche di dati di precipitazioni e temperatura ha fatto emergere come la ZOP sia già stato oggetto di cambiamenti climatici significativi negli ultimi trent'anni. In particolare, si è registrato un aumento del 77% dei *summer days* (giorni con temperatura massima giornaliera maggiore di 25°C) e dei *warm days* (giorni con temperatura massima giornaliera maggiore di 35°C) del tutto assenti fino al 2002. Viceversa, si è ridotto di circa un terzo il numero annuale di *frost days* (giorni con temperatura minima giornaliera inferiore a 0°C). Per quanto riguarda le precipitazioni si è registrata tendenzialmente una diminuzione dei giorni con precipitazione ma un aumento di intensità dei fenomeni. Secondo gli scenari prefigurati dal lavoro del CMCC tali cambiamenti sono destinati ad accentuarsi nel corso di questo secolo (Ellena, 2020).

Attraverso le 25 interviste agli stakeholders effettuate nel 2019 si è quindi cercato di indagare la consapevolezza sugli impatti in corso. In generale, emerge un quadro conoscitivo eterogeneo ma il più delle volte consapevole. Ad influenzare l'opinione degli intervistati sono soprattutto gli eventi estremi e gli impatti che questi hanno sul territorio. In particolare, vengono riconosciuti impatti sia negativi che positivi.

Questi riguardano soprattutto il settore turistico: da un lato i comuni di alta montagna iniziano a subire effetti negativi legati alle ridotte precipitazioni nevose; dall'altro lato,

i comuni di bassa e media montagna registrano un incremento delle presenze grazie alla maggiore durata della stagione estiva e all'intensità delle ondate di calore nella vicina pianura torinese. Questo, a parere degli intervistati, sembrerebbe portare soprattutto a un maggiore utilizzo delle seconde case per periodi più lunghi, e a un aumento del turismo di prossimità.

Come nel caso della pandemia, questi fenomeni potrebbero dimostrarsi duraturi nel tempo e portare a residenzialità temporanee volte a "sfuggire" a condizioni limitanti o di forte stress degli ambienti urbani.

Tuttavia, prevale una percezione fortemente influenzata dalla visione individualista che riconosce proprio il rischio quando supera la soglia critica, ma poco incline a considerarlo tale quando interessa altri territori. Emblematico è il rischio incendio, associato ad un clima secco, emerso pressoché da tutti gli intervistati, fortemente presente nella memoria di ognuno dato il recente (rispetto alle interviste) fenomeno, mentre è stato raro il riferimento ai rischi idrogeologici non riconducibili ad un fenomeno grave in corso, pur essendo l'area di studio soggetta a criticità di stabilità di versanti ed esondazioni.

La stessa urgenza nel "rincorrere l'emergenza" la si nota nelle misure intraprese. Non potendo sovrapporre eccessivamente le misure si rischia però di dimenticare e mettere da parte alcune parziali conquiste dell'ultimo periodo soprattutto in tema ambientale; si rischia di tornare indietro. L'esempio più attuale pare quello sull'uso dei mezzi privati (automobili) in alternativa a quelli pubblici, a fronte di un allentamento delle misure sull'inquinamento dell'aria e di una stretta su altre misure.

Contrastante il tema della scala a cui affrontare il rapporto città-montagna di fronte ai cambiamenti climatici. Se da un lato i territori montani rivendicano l'autonomia di chi conosce e vive la montagna diffidando da chi proviene dalla città, troppo spesso nella storia portatori di visioni troppo urbane (emblematica la definizione di Camanni quando considera certe visioni montane come protesi della città), dall'altra sono oggi molte le suggestioni che arrivano dai nuovi montanari, portatori di esperienze e saperi nuovi, in grado potenzialmente di avviare processi virtuosi, ma ancora isolati e circoscritti a storie personali.

Indubbia la necessità di integrare le strategie consapevoli che la comunità potrebbe essere un tema strategico su cui riflettere come alternativa al pensiero sovranista che si dimostra oggi fallimentare di fronte ai temi che solo attraverso il senso di collettività potremo superare.

Il tema delle diseguaglianze – i peggiori effetti

dei rischi, ma anche della pandemia si hanno spesso nelle Nazioni in cui le diseguaglianze sono maggiori - interessa anche il tema del caso studio. In particolare, a pesare è la diseguaglianza di accesso ai servizi. Non basta puntare al rilancio della residenzialità più stanziale su cui la politica di adattamento ai cambiamenti climatici sta andando senza un sistema di servizi sovracomunali: se i presidi ospedalieri periferici vengono chiusi e occorre farsi quasi un'ora di strada per un ricovero d'urgenza, con costi e rischi altissimi difficilmente si può pensare di poter trovare un nuovo equilibrio tra la città e la montagna. Stessa cosa vale per le infrastrutture digitali, la cui assenza, può portare all'esclusione di molti territori da queste nuove dinamiche di riequilibrio.

La novecentesca idea che se l'economia funziona allora tutto funziona, ignari dell'insegnamento di oggi che dice proprio il contrario cioè che se non c'è la salute neanche l'economia funziona ponendo alcuni aspetti emersi dai dialoghi in una luce nuova. Infatti dai più la componente economica pare prioritaria rispetto a quella climatica. Esempio è l'industria dello sci che si trasforma sopravvivendo ai cambiamenti climatici solo laddove è economicamente sostenibile il costo di innevamenti artificiali ambientalmente insostenibili.

## Scenari futuri

Non si può dire con certezza che nulla sarà più come prima. Ci siamo lasciati alle spalle carestie, epidemie, pandemie, crisi, guerre e la tendenza successiva è sempre stata quella della ricerca della crescita, dello sviluppo e anche della crescita della città (introducendo nuove modalità o modificando la struttura esistente) come soluzione più condivisa. Anche in questo caso è difficile pensare che sarà diverso.

Ma a differenza del passato la relazione tra ciò che la città è in grado di offrire e ciò che chiede in cambio sembra poter venir meno. Si tratta di fenomeni in atto - dovuti ai cambiamenti degli stili di vita, agli effetti del cambiamento climatico o alla preoccupazione per i livelli di inquinamento delle aree urbane - che l'attuale rischio sanitario ha ulteriormente messo in luce. Già da qualche anno le ondate di calore che hanno caratterizzato le ultime primavere-estati hanno visto un forte aumento delle presenze estive nei territori montani con un ritorno alle seconde case per periodi lunghi sul modello degli anni '70, anche grazie alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie e alla maggior flessibilità lavorativa (smartworking). Tale tendenza è stata fortemente confermata dall'atipica estate 2020.

Il tema delle aree interne non è mai stato così



centrale nel dibattito pubblico; abbiamo assistito a contributi mediatici che senza mezze misure hanno detto che il futuro è nei borghi. I territori interni si sono mostrati resilienti nel garantire il distanziamento fisico o ad alcuni effetti del cambiamento climatico (come le ondate di calore). È opinione diffusa che la pandemia potrà portarci a riscoprire dimensioni che prima avevamo dimenticato.

Restano però territori fragili fortemente esposti al crescente dissesto idrogeologico dovuto agli eventi climatici estremi. L'impatto dei cambiamenti climatici non riguarda solamente le città così come la pandemia non è solamente un problema della densificazione. L'esperienza della prima ondata Covid ci permette di osservare che i principali luoghi di sviluppo del contagio non sono stati luoghi centrali e ad alta densità, basti pensare al lodigiano e alle valli bergamasche, nonostante la percezione della città come luogo dell'alta densità e di un più elevato rischio di contagio è comunque leggibile nei comportamenti sociali ... scatenando quella fuga dalle città che ha accompagnato le pestilenze nelle società tradizionali ... proponendosi oggi in una più meschina riscoperta delle seconde case alpine ed appenniniche da parte di quote di popolazione metropolitana restie ad adeguare il proprio stile di vita alle esigenze di isolamento in situ imposte (Lupatelli, 2020).

La sotto-dotazione di servizi, specie sanitari, ha aumentato il rischio di esiti gravi del contagio, mettendo in luce gli effetti di un processo storico di separazione città-campagna emerso quasi con rabbia dai locali quando i cittadini hanno scelto di ripararsi nelle seconde case montane in piena emergenza sanitaria. Una logica oppositiva e dicotomica dei territori, piuttosto che a un'idea cooperativa e della compresenza che va superata da una nuova visione metromontana, fondata sull'interdipendenza e la cooperazione dei diversi sistemi territoriali (De Rossi, 2020).

Dopo la pandemia tutti dovremo ritornare a riabitare e ripopolare gli spazi della vita, che siano in città o in montagna, maggiormente consapevoli della reciprocità tra i territori, della collaborazione tra di essi.

Si tratta però anche di trovare un nuovo equilibrio tra le comunità, tra chi risiede e chi è considerato turista, tra chi ha seconde case da generazioni ed i nuovi proprietari, nell'ottica di una pianificazione che sappia favorire un equilibrato sviluppo dei territori.

## Note

\* Architetto, Segretario INU Piemonte e Valle d'Aosta, [ilario.abatedaga@gmail.com](mailto:ilario.abatedaga@gmail.com)

\*\* DIST, Politecnico di Torino

\*\*\* Città Metropolitana di Torino

1. Adattamento e resilienza dei territori alpini di fronte ai cambiamenti climatici. [www.arta-clim.eu](http://www.arta-clim.eu)

## Bibliografia

Adattamento e Resilienza dei Territori Alpini di fronte ai Cambiamenti Climatici (ARTACLIM) (2018) Stato dell'arte sugli impatti del cambiamento climatico, l'adattamento e la pianificazione territoriale. [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/artaclim\\_booklet\\_1\\_ita\\_0.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/artaclim_booklet_1_ita_0.pdf). Accessed 5 Aug 2019

Alpine Space – Interreg (2019) CLISP. Climate change adaptation by spatial planning in the Alpine Space. Alpine Space Programme 2007-2013. <https://www.alpine-space.eu/>. Access: 27 Jan 2019  
European Environmental Agency (EEA) (2009a) Regional climate change and adaptation: The Alps facing the challenge of changing water resources. <https://www.eea.europa.eu/publications/alps-climate-change-and-adaptation-2009>. Accessed 8 Aug 2019

Beck, U. (1992). *Risk Society. Towards a New Modernity*. SAGE Publications Ltd.

Bennett, W. L., & Segerberg, A. (2011). Digital media and the personalization of collective action: Social technology and the organization of protests against the global economic crisis. *Information, Communication & Society*, 14(6), 770–799.

CMCC. (2017). *Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)—Prima stesura per la consultazione pubblica*. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Corrado F., Dematteis G., Di Gioia A., (2014) Nuovi montanari. Abitare le Alpi nel XXI secolo, Franco Angeli

Dematteis G., (2018) *Montagna e città: verso nuovi equilibri?*, in (a cura di) De Rossi A., (2018) *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*. p. 285-296 Donzelli editore, Roma

De Rossi A, (2020) *Aree interne e montane, gli autous da giocare*, in (a cura di) Fenu N., (2020), *Aree interne e covid*. Disponibile al link: <https://www.letteraventidue.com/it/prodotto/405/aree-interne-e-covid?fbclid=IwAR3uF0NFn8PUNAz3rW8dKRXTHPfU9rR1nps04e4GCrS4B1Gdqro5-M50I>

De Rossi A, (2016) *La costruzione delle Alpi: il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*. Donzelli editore, Roma

Ellena M, et al. (2020) *Past and future hydrogeological risk assessment under climate change conditions over urban settlements and infrastructure systems: the case of a sub-regional area of Piedmont, Italy*. *Nat Hazards* 102, 275–305. <https://doi.org/10.1007/s11069-020-03925-w>

IPCC. (2018). *Global Warming of 1.5 °C (SR15). Summary for Policymakers*. Intergovernmental Panel on Climate Change.

Lupatelli G, (2020) *Fragili e Antifragili. Territori, economie e istituzioni al tempo del Coronavirus*, disponibile al link: <https://uncem.it/fragilita-e-antifragilita-territori-economie-e-istituzioni-al-tempo-del-coronavirus-2-0/>

## Lo spazio aperto per definire la “giusta dimensione urbana”

Lucia Nucci\*

La recente pandemia ha rimesso in discussione alcuni principi cardine della disciplina urbanistica: la struttura urbana della città dispersa vs quella della città compatta; le aree verdi urbane isolate vs le reti verdi continue con un diretto accesso alla campagna; l'articolazione dei nuclei urbani con le rispettive comunità; le componenti di un'unità di vicinato differenziata negli usi ed integrata; il rapporto tra densità e forma urbana; l'accessibilità vs la dotazione dei servizi urbani.

Nel dibattito nazionale ed internazionale sono prevalenti due posizioni tra loro contrapposte: i sostenitori di configurazioni insediative diffuse a bassa densità che promuovono uno stile di vita di tipo extraurbano, trasformando le aree agricole, “ri-colonizzando” i borghi periferici abbandonati, le aree interne e i sostenitori di configurazioni insediative più compatte di media ed alta densità articolate secondo i diversi caratteri e le regole di impianto, che confermano uno stile di vita urbano di tipo tradizionale, ripristinando un più corretto rapporto con la natura nelle sue diverse accezioni (Siu, 2020).

Il presente contributo si colloca tra i sostenitori delle configurazioni insediative più compatte, rilanciando una visione positiva e ottimista sul ruolo delle città e sullo stile di vita urbano più tradizionale. Questa posizione deriva, nell'esperienza di chi scrive, dalle riflessioni emerse sia nel gruppo di ricerca del Seminario Europa Prossima coordinato da Pasqual Maragall alla fine degli anni Novanta nell'Università di Roma Tre che nelle attività del Cities Programme e dell'Urban Age Task Force entrambi coordinati da Ricky Burdett presso la London School of Economics.

Il pensiero di Maragall assume sempre una prospettiva ampia, “vede sempre oltre”, anticipa il futuro, assumendo il punto di vista della e sulla città. Nei processi di cambiamento accelerati questa posizione invita a non rinchiudersi, sostenendo che la risposta alle incertezze del presente, non può pervenire da un atteggiamento rinunciatario, bensì da una posizione che rilancia una prospettiva di giustizia sociale, ambientale adeguata al cambiamento culturale e di valori delle diverse società, costruendo città del futuro più democratiche ed ecologicamente responsabili. La scommessa di Maragall per l'Europa delle

città costituisce un campo di lavoro ancora da sviluppare per cercare risposte coordinate ai grandi problemi globali (Calau, 2019). Nel pensiero di Maragall sono noti e molteplici i vantaggi competitivi del vivere urbano come ambito privilegiato in cui hanno luogo le innovazioni, i progressi nella tecnologia e come ambito produttivo (Maragall, 1979, Nel.lo, 2019). Le città sono i luoghi di una connessione globale, di un'elevata densità di occupazione, di una buona dotazione di trasporto pubblico, della presenza di grandi eventi culturali e sportivi, di mete ambite per il turismo, di una grande varietà di luoghi di ristoro (ristoranti, bar, caffè,...) (Rode, 2020).

La definizione della "giusta dimensione urbana", tema centrale nel pensiero di Maragall, è finalizzata a delimitare un ambito adeguato al governo urbano ed alla redistribuzione sociale. E' frutto di una decisione eminentemente politica e dipende dal progetto sociale e territoriale che si intende realizzare.

### Una finestra sulla storia

La pandemia ha richiamato alla memoria degli urbanisti i principi igienico sanitari e di salute pubblica che sono stati elementi fondativi della disciplina.

Se ne richiamano di seguito alcuni più legati al disegno del sistema del verde urbano:

- l'importanza di avere una buona ventilazione naturale per il miglioramento ed il controllo della qualità dell'aria (concentrazioni di inquinanti, virus, surriscaldamento urbano,...), per il raggiungimento del comfort termo-igrometrico degli abitanti, che si ottiene utilizzando le naturali differenze di pressione in ambiente urbano (conoscenza della topografia dei luoghi, sapiente uso degli elementi naturali,...);
- la necessità di un disegno complessivo della continuità del sistema del verde che metta in relazione le aree urbane più interne con la campagna, articolato in penetrazioni e avvolgimenti, l'interrelazione tra il sistema delle acque naturali e le canalizzazioni sotterranee (Cfr. F. L. Olmsted per Boston nel 1887, P. Geddes per Dorfermline nel 1904, J. C. Loudon nel 1829 e di P. Abercrombie nel 1943-44 per i piani di Londra), una progettazione "integrata con la natura", non arbitraria, che ne sappia sfruttare appieno le potenzialità, le condizioni restrittive ed avverse che questa ci offre (McHarg, 1969);
- la necessità di assicurare una congrua dotazione di spazi aperti in ambiente urbano (R. Unwin's memorandum del 1929), articolandoli in spazi naturali, per il gioco, lo sport..., la verifica dell'accessibilità pedonale da casa, l'articolazione degli elementi

verdi per livelli dal metropolitano al locale, di realizzare "pubblici passeggi" e luoghi dove svolgere attività motoria, dove recuperare la socialità del gioco all'aperto con l'obiettivo di promuovere la salute ed il benessere degli abitanti (Sica, 1977 e 1978).

I decenni centrali del XIX secolo, infatti, sono stati cruciali per la costruzione di una visione più sistematica del verde e della sua integrazione con il corpo complesso e dinamico della città. In quegli anni l'avanzamento scientifico nei settori della botanica, dell'orticoltura, l'evoluzione delle tecniche progettuali, l'azione legislativa, la messa a punto di meccanismi finanziari hanno definito il contesto operativo da cui sono emersi i lineamenti comuni di una politica del verde urbano. In quello specifico momento storico le città hanno dato corso alla realizzazione di sistemi di verde come parte integrante dell'intero organismo urbano. Ci si rendeva conto della necessità di una visione complessiva ed armoniosa della nascente metropoli dove andavano migliorate le prestazioni attraverso una ristrutturazione del suo corpo (Panzini, 1993).

Queste progressive acquisizioni hanno definito e continuano a ribadire nel tempo l'importanza del sistema delle aree verdi costituito dalle risorse naturali ed agricole esterne, dai parchi e dai giardini pubblici e privati, dalle aree per il gioco e lo sport, dai viali alberati tutti collegati fra di loro da un indissolubile nesso di interdipendenze che in epoche più recenti è stato dimenticato.

### Due premesse necessarie

Il presente contributo vuole riflettere sulle grandi potenzialità del sistema del verde nel definire la giusta dimensione urbana inquadrando queste all'interno di due premesse necessarie per meglio comprendere il punto di vista dell'autore nel presente contributo:

- una visione della città come sistema oggetto di politiche e proposte di assetto unitarie che devono essere spazializzate;
- il sistema del verde come struttura continua che riqualifica, ricompatta ed articola, integrandole, le diverse parti costruite della città contemporanea.

Infatti sebbene tutti gli studiosi ed i progettisti siano oramai consapevoli del carattere sistemico ed integrato del verde che insieme agli altri sistemi insediativo ed infrastrutturale costituiscono i tre caposaldi della struttura della città, precisare in questa sede le due premesse è doveroso perché sono posizioni ampiamente condivise, non sempre praticate. Nel dibattito corrente, infatti, su questi temi

prevalgono tra gli urbanisti, i paesaggisti, gli architetti, i geografi, gli ingegneri ma anche gli antropologi, i filosofi e gli economisti dei linguaggi eterogenei e delle narrazioni altamente specializzate che spesso, offrendo nuovi punti di vista, allontanano troppo lo sguardo dall'oggetto di cui si parla o ne mettono in evidenza solo alcuni aspetti parziali senza ricondurli al generale. Queste narrazioni sono mutate, a volte impropriamente, dalle scienze naturali, dalle scienze sociali, dall'evoluzione tecnologica. Secondo il punto di vista di chi scrive questo ha provocato, negli urbanisti e negli architetti, una timidezza ed un senso di inadeguatezza circa il loro ruolo nel definire il disegno e la visione strutturale complessiva degli spazi aperti, questioni sulle quali come specialisti sono chiamati in campo. Tutte le più aggiornate accezioni dei termini che riguardano gli spazi aperti (Green Infrastructure, servizi ecosistemici, verde verticale, foresta urbana, Sustainable Drainage Systems SUDS, Nature-based solutions, ecc.) sono in molti casi utilizzate per provocare degli "scivolamenti di senso" che legittimano modalità di intervento più puntuali che non sistemiche. I singoli interventi, in se stessi auspicabili, se non sono in continuità ed in relazione con il disegno ed il funzionamento del più ampio sistema del verde, possono diventare episodici ed in alcuni casi problematici per il funzionamento dell'intero sistema.

### Cinque indirizzi per riqualificare la città con il disegno degli spazi aperti

Tra le questioni più rilevanti che riguardano il disegno del sistema degli open space come risposta alla pandemia per riqualificare la città contemporanea, vi sono:

- un ritorno ad una definizione di open space come rapporto tra suoli permeabili e impermeabili;
- una precisa conoscenza dello stato degli spazi aperti esistenti o dismessi affrontando i noti problemi relativi ai criteri di individuazione e di perimetrazione con tecniche condivise per avere dati confrontabili con i quali costruire un sistema informativo georeferenziato pubblico;
- la promozione di "standard integrati" quantitativi, di accessibilità e qualitativi sul modello proposto dalla legislazione nazionale scozzese;
- una riduzione/scarnificazione dei segni di progetto sul territorio per contrastare la prevalente tendenza all'overdesign;
- la necessità di ricentralizzare nel piano urbanistico il disegno complessivo degli spazi aperti.

Circa la prima questione sembra opportuno ritornare a dare senso alla definizione tradizionale di spazio aperto, open space, espressa come corretto rapporto tra le superfici permeabili ed impermeabili della città contemporanea. In una delle prime definizioni, quella che deriva dall'Open Space Act inglese del 1906, l'OS è ogni spazio, sia esso intercluso e libero, nel quale non vi siano edifici o non più di un ventesimo della superficie del lotto sia coperta da costruzioni.

Nelle più recenti accezioni il termine open space ha assunto un significato più ampio che comprende tutto il sistema degli spazi pubblici o ad uso pubblico. Se queste definizioni hanno arricchito il concetto ed il ruolo degli open space in ambiente urbano (ecologico, per il benessere e la salute, sociale) hanno anche aumentato l'incertezza e favorito l'ambiguità circa gli spazi da considerare e da tutelare come permeabili. Nella pratica, infatti, si stanno considerando progressivamente come open space anche suoli non permeabili. Questi nelle più recenti interpretazioni partecipano nel calcolo dello standard, riducendo le dotazioni di effettivi open space permeabili e calpestabili per abitante. Le nuove accezioni non contribuiscono nei fatti a quanto richiesto delle politiche per il contrasto del consumo di suolo, per la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico,...

Circa la precisa conoscenza dello stato degli open space esistenti o dismessi sebbene esistano numerose ricerche a livello internazionale e nazionale, in Italia abbiamo dati che non sono confrontabili perché provengono da fonti ancora troppo eterogenee. A questo scopo sarebbe auspicabile la costruzione di un sistema informativo georeferenziato pubblico che affronti i noti problemi relativi ai criteri di individuazione e perimetrazione delle aree, alla valutazione del relativo stato, regime proprietario dei suoli,.... Non è mai stata affrontata la questione dell'assenza di un metodo d'indagine riconosciuto ed unitario, in particolare: la non omogeneità delle fonti informative, la non univocità nelle modalità di acquisizione dei dati parziali e frammentati, la carenza di rilevamenti multi temporali (monitoraggio), la variabilità delle scale adottate, l'eccessiva non uniformità tra sistemi di classificazione utilizzati, la non accuratezza delle modalità di comunicazione dei risultati. L'urgenza e la necessità di trovare delle tecniche condivise deriva dall'esigenza di avere dei dati e delle informazioni confrontabili per conoscere lo stato di fatto del territorio "aperto/permeabile".

Per ottenere dati e informazioni confrontabili è necessario disporre di un metodo operativo

condiviso di perimetrazione che stabilisca regole tecniche e finalità di valutazione unitarie a livello nazionale e locale e consenta di ripetere l'operazione in tempi successivi. Inoltre, l'esatta conoscenza dello stato di fatto dovrebbe essere passaggio preventivo essenziale alla formazione di una nuova generazione di piani orientati alla ricentralizzazione urbana, alla corretta riutilizzazione degli spazi residui liberi e di quelli sottoutilizzati infraurbani, alle adeguate dotazioni di suolo ad uso pubblico e verde, al contenimento dei consumi energetici ed ambientali, ecc. (Lanzani, 2017). Il perimetro degli spazi aperti all'interno ed all'esterno del territorio urbanizzato dovrebbe essere una linea convenzionale tracciata manualmente per distinguere questi dagli spazi costruiti ed utilizzati stabilmente. L'atto tecnico di tracciare questo perimetro dovrebbe essere il passaggio iniziale imprescindibile per accedere poi alla conoscenza dei caratteri e delle dinamiche delle aree libere nel processo di urbanizzazione del territorio alle diverse scale in cui si manifesta (nazionale, regionale, metropolitano, urbano, infraurbano e extraurbano) e per impostare le relative politiche di piano, correttive e di indirizzo.

In particolare, la perimetrazione, oltre ad evidenziare le varie forme geografiche dello spazio aperto, consente di acquisire il dato quantitativo convenzionale sulla misura della superficie di open space (in Ha). Da questa informazione si può accedere, attraverso correlazioni con altri dati, a molteplici parametri informativi fondamentali per la conoscenza, valutazione e gestione dei processi, anche di abbandono, tra questi: la produzione di open space abbandonati permeabili letti nel loro incremento o decremento progressivo con rilevamenti periodici rispetto al totale delle aree libere, la variazione in corrispondenza delle tipologie di crescita metropolitana (città consolidata, città in trasformazione, frange urbane, diffuso, ecc.) o infraurbana (quartieri, zone urbane, tipologie insediative, diffuso, ecc.) o rispetto agli usi specializzati del suolo (residenziale, non residenziale, aree libere), la localizzazione rispetto ai beni tutelati per legge (acqua, suolo,....).

Il tema della perimetrazione e misurazione degli open space bene non riproducibile è parte del più generale tema della perimetrazione e misurazione dell'occupazione del suolo per usi urbani. Questo è stato affrontato progressivamente prima in sede normativa, poi, con ricerche di livello nazionale ed in sede operativa in alcuni piani di area vasta e comunali (De Lucia, 2016; Nucci, 2016).

Come per l'occupazione del suolo, l'individuazione "manuale" del perimetro degli open

space sulla carta geografica con un metodo unitario da rilevamento aerofotogrammetrico controllato sul territorio deve tornare ad essere l'azione prioritaria nella fase di conoscenza e valutazione del fenomeno. La disponibilità di un disegno tecnicamente affidabile consente di avere una informazione di base certa sui caratteri e la misura del processo anche ai fini delle decisioni di piano.

In una ricerca degli anni Ottanta It. Urb. '80 è stato definito un metodo unitario di individuazione del perimetro dell'occupazione del suolo per usi urbani (territorio urbanizzato) che può essere anche utilizzato per perimetrare gli spazi aperti esterni ed interni all'occupazione del suolo, considerando i secondi come parti delle aree urbanizzate. Si perimetra il territorio urbanizzato complessivo per poi distinguere sia i grandi spazi aperti esterni che gli spazi di medie e piccole dimensione interni alle aree urbanizzate.

Il perimetro dell'open space dovrebbe essere una linea che definisce, su una carta tecnica di base in scala 1:10.000, il territorio aperto esterno ed interno all'urbanizzato. La delimitazione dovrebbe essere realizzata con una linea continua disegnata o su confini certi (limiti orografici, confini di proprietà, strade,...) o parallela al limite esterno dell'edificio dismesso ad una distanza corrispondente a 25 mt o di un'area abbandonata. Il perimetro si interrompe con una reseatura se la distanza fra gli edifici supera i 50 mt. Nella perimetrazione sono compresi: lotti ineditati interclusi, le parti libere delle linee ferroviarie e delle infrastrutture dismesse, delle attrezzature d'uso urbano (campi sportivi, cimiteri,...), degli impianti industriali, degli impianti di trasformazione di prodotti di cava... Per quanto riguarda gli impianti produttivi il perimetro viene delimitato al contorno degli edifici dismessi considerando la relativa area di pertinenza, se riconoscibile, in caso contrario ad una distanza convenzionale di 25 mt dai bordi degli edifici; se risultano isolati, il perimetro coincide con l'area complessiva dell'impianto (coperto + scoperto). Per gli impianti tecnologici e le attrezzature collettive esterne agli insediamenti, l'area da considerare coincide con l'area di pertinenza dell'impianto. Individuate le aree degli spazi aperti si procede poi alla lettura degli usi o non usi (provvisori, impropri, ecc.) che le caratterizzano.

La perimetrazione come qui descritta riesce a distinguere lo spazio aperto offrendo una grande varietà di occasioni progettuali di riciclo alle diverse scale, disegna le sue forme articolate, cerca di interpretare e dare un nome ad esse, stimola i linguaggi della progettazione urbanistica, architettonica e paesistica



sulle operazioni di completamento del non costruito alle diverse scale e di densificazione del costruito.

La necessità di una metodologia unitaria di perimetrazione ed interpretazione delle forme dello spazio aperto rimane ancora ad oggi attuale ed in parte non risolta sia al livello di ricerca che normativo.

Per questo si ritiene di operare per la definizione di un metodo unitario di perimetrazione dello spazio aperto all'esterno ed all'interno dell'urbanizzato alle diverse scale nazionale - regionale e metropolitana - comunale, distinguendo metodi e tecniche necessarie ad acquisire il dato aggregato per le politiche di riduzione del consumo del suolo e di contrasto ai cambiamenti climatici, dai metodi e tecniche di rilevamento da utilizzare nella scala regionale e locale più analitici e direttamente finalizzate ai problemi della progettazione urbanistica. Realizzando poi progressivamente nel tempo la confluenza dei due percorsi di indagine e dei due procedimenti tecnici di rilevamento e perimetrazione dello scarto dell'urbanizzato da satellite e da cartografia aerofotogrammetria.

Circa la promozione di "standard integrati" vi è la necessità di avere degli standard per il verde urbano che siano di tipo quantitativo, oltre che qualitativo e di accessibilità, secondo il modello proposto dalla legislazione nazionale scozzese. Considerando il verde verticale come un ulteriore standard quantitativo prestazionale che integra quello tradizionale. Nel dibattito pre-covid 19 lo standard quantitativo, frutto di inchieste parlamentari e di rivendicazioni sociali nell'Ottocento in Inghilterra e in America, è stato spesso criticato in virtù della ben nota difficoltà di assicurarlo, privilegiando aspetti qualitativi e di accessibilità. La pandemia ci ha richiamato alla memoria come lo standard quantitativo sia nato proprio come risposta in termini di suoli da lasciare permeabili per la risoluzione dei problemi igienico sanitari.

Circa il disegno degli elementi verdi da prima della pandemia è nota una certa incapacità di integrare e governare con il disegno di assetto le diverse politiche settoriali che ricadono negli spazi verdi contemporanei. Si è in parte perso nella pratica progettuale l'uso di quelle regole compositive che venivano utilizzate per disegnare i parchi combinando in forma armonica forme dei luoghi e usi diversi (la sosta, il movimento, il gioco...) con il risultato che molte funzioni sono spesso semplicemente accostate e non pensate in forma unitaria. Alla riapertura la linea nazionale prevalente è stata quella dell'overdesign ossia aggiungere, con più o meno successo, nuovi segni nello

spazio, spesso temporanei, come ad esempio il disegno di cerchi sul prato che rappresentano l'area di influenza del singolo per il distanziamento fisico o le strutture provvisorie per portare all'esterno le funzioni che normalmente si svolgono all'interno. Tutti interventi che hanno un carattere e delle modalità simili a quelli emergenziali di alcune ricostruzioni post catastrofe: puntuali, non integrate con l'esistente, non sempre rispondenti alle esigenze locali.

Nella realtà dall'osservazione diretta di alcuni parchi con parti sia configurate che non configurate sembra emergere il valore del non disegnato, del libero che con poco mostra la sua straordinaria adattabilità alle esigenze degli utenti. Un esempio in questo senso lo hanno offerto alcuni spazi di Villa Borghese a Roma: "il prato" di Piazza di Siena; le parti del giardino antistanti la Galleria Borghese.

A Piazza di Siena il solo "prato" centrale, regolarmente mantenuto con fondi privati per lo svolgimento del concorso ippico, è stato lo spazio più conteso tra gli utenti del parco dopo la riapertura di Villa Borghese. Le caratteristiche sono semplicissime: uno spazio ovale pianeggiante con un prato regolarmente seminato, innaffiato e sfalcato definito da una bassa recinzione in legno formalmente chiusa.

La disponibilità di questo spazio di ampie dimensioni, libero da ostacoli, con un prato di altissima qualità ha favorito una reale invasione di questo luogo. Gli utenti di tutte le età si sono disposti all'interno seguendo in forma spontanea le regole del distanziamento, in rari casi hanno sentito l'esigenza di marcare lo spazio con dei tappeti per sedersi.

Un altro esempio in questo senso sono gli spazi intorno alla Grotta dei Vini ed alle Fontane Oscure tra il grande asse alberato di via del Museo Borghese e la recinzione della Villa lungo via Pinciana. Questi spazi in leggera pendenza in parte alberati hanno ospitato varie attività come il gioco di pochi bambini, la pratica sportiva solitaria del crossfit o di equilibristi in prossimità di un albero o in gruppo estremamente distanziato, senza essere dei luoghi attrezzati.

L'osservazione di questi luoghi ha confermato una raccomandazione emersa, prevalentemente nel dibattito estero, relativamente agli interventi per gli spazi aperti: un disegno progettuale che consenta usi flessibili e variabili nel tempo.

Una quinta questione è la necessità di riportare nel piano urbanistico disegnato il sistema del verde urbano con tutte le questioni attualmente settoriali che lo riguardano.

Questa urgenza emergeva già prima della pandemia dal confronto tra le indicazioni del-

le organizzazioni internazionali (OMS, Fao,...) su questi temi ed il loro recepimento nei documenti istituzionali e nei piani urbanistici di molte realtà urbane e metropolitane. Da sempre l'OMS, la Fao hanno identificato le priorità per ristabilire un equilibrato rapporto tra aree libere e città. Nei documenti delle organizzazioni internazionali questi temi sono affrontati in forma integrata perché se ne riconoscono le interdipendenze per la salute pubblica. Nella pratica la consapevolezza di queste interdipendenze si è andata riducendo come già richiamato a favore di un proliferare di politiche ed azioni settoriali che non trovano coerenza nella dimensione spaziale (WHO, 2017). Gli open space sono una componente fondamentale per avere delle città salubri, sostenibili e vivibili (WHO, 2016). Tutti gli interventi volti ad incrementarne e migliorarne la loro dotazione hanno effetti positivi per la salute di tutti gli abitanti.

Da tempo la consapevolezza dell'importanza di questi aspetti ha spinto molte città nel mondo ad elaborare delle strategie per gli open space, le green infrastructure strategies, che esprimono gli indirizzi per l'amministrazione, l'organizzazione, l'uso, e la progettazione degli spazi liberi disponibili in un sistema coerente, orientandone l'utilizzazione ai fini ambientali, ricreativi, di servizio e di mobilità lenta e ponendoli come componente determinante dello spazio pubblico. Le strategie sono pensate anche in risposta al Sustainable Development Goal (SDG) 15 per proteggere, ripristinare e promuovere l'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri, la gestione sostenibile delle foreste, combattere la desertificazione, fermare ed invertire la perdita del suolo e della biodiversità ed al SDG 11 per favorire l'accessibilità sicura e inclusiva ai green and public spaces, in particolare per le donne, i bambini, gli anziani ed i diversamente abili. Gli esempi più interessanti di queste strategie si trovano in Australia, in Canada ed in Scozia. Le strategie forniscono direttive ed indicazioni spaziali che per essere realmente efficaci richiedono la formazione o la revisione del piano urbanistico, documento di assetto e regime urbanistico.

## Bibliografia

- Giornata SIU Webinar, *Un'agenda per i territori italiani dopo il Covid 19*, 22.6.2020  
Calau, A. (2019), "Prefazione. Il sindaco che sapeva guardare al futuro", in Nel.lo O., *La città di Pasqual Maragall*, Ed. FrancoAngeli, Milano.  
Maragall, P. (1979), *Economia, Politica, Ciudad, Baltimore*, Johns Hopkins University, inedito, Cfr. documenti interni del Seminario Europa Prossima presso l'Università degli studi di Roma Tre 1997.  
Nel.lo, O. (2019), *La città di Pasqual Maragall*, Ed.

FrancoAngeli, Milano.

Rode, P. (2020), "London and COVID-19: too complex for ne government?" in *CIDOB Report, Cities on the frontline: managing the coronavirus crisis in times of Pandemics*. Consultabile online <https://dossiers.cibod.org/cities-in-times-of-pandemics/london.html>.

McHarg, I (1969), *Design with Nature*, Garden City, N.Y.: Natural History Press 1969.

Sica, P. (1977), *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento*. Volume 2. Ed. Laterza, Bari.

Sica, P. (1978), *Storia dell'Urbanistica. Il Novecento*. Ed. Laterza, Bari.

Panzini, F. (1993), *Per i piaceri del popolo. L'evoluzione del giardino pubblico in Europa dalle origini al XX secolo*, Ed. Zanichelli, Bologna.

Lanzani, A. (2017), "Il riciclo dell'urbanizzazione pedemontana", in Fabian L., Munarin S. (a cura di), *Re-Cycle Italy Atlante*, LetteraVentidue srl, Siracusa, p. 81).

Nucci C., Galassi A. (a cura di, 2010), "Rapporto Territorio, Sistema insediativo morfologico, Allegato 9/n.1" in Città metropolitana di Roma Capitale (2010), Piano Territoriale Provinciale Generale PTPG della Città metropolitana di Roma Capitale.

De Lucia, L. (2017), "Contenimento del consumo di suolo e futuro della pianificazione urbanistica e territoriale" in Fontanari, E., Piperata, G. (a cura di), *Agenda re-cycle. Proposte per reinventare la città*. Il Mulino, Bologna.

Nucci, L. (2016), "Perimetro", in Marini S., Corbellini G. (a cura di), *Recycled Theory: Dizionario illustrato / Illustrated Dictionary*, Quodlibet, Macerata, p. 431.

Astengo G., Nucci C., (a cura di, 1990), "It. Urb. '80. Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia e sulle politiche urbane e territoriali per gli anni 80", in *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, 8, 1990.

World Health Organization WHO Regional Office for Europe: Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference By: L. Carmichael, F. Racioppi, T. Calvert, D. Sinnett ISBN 978 92 890 5290 0 © World Health Organization 2017.

World Health Organization WHO Regional Office for Europe: Urban Green Space Interventions and Health a review of impacts and effectiveness full report © World Health Organization 2017. The WHO Regional Office for Europe, Urban green spaces: a brief for action © World Health Organization 2017.

Sinnett D. Green infrastructure and biodiversity in the city: Principles and design. In: Sinnett D, Smith N, Burgess S, editors. Handbook on green infrastructure: planning, design and implementation. Gloucester: Edward Elgar; 2015:87–101.

Urban green space interventions and health: a review of impacts and effectiveness. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 ([http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0010/337690/FULL-REPORT-for-LLP.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/337690/FULL-REPORT-for-LLP.pdf?ua=1), accessed 20 May 2017).

World Health Organization WHO Regional Office for Europe, (2016) *Urban green spaces and health: a review of evidence. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe*, [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/](http://www.euro.who.int/__data/assets/)

[pdf\\_file/0005/321971/Urban-greenspaces-and-health-review-evidence.pdf?ua=1](pdf_file/0005/321971/Urban-greenspaces-and-health-review-evidence.pdf?ua=1), accessed 20 May 2020.

United Nations, (2015), The 2030 Agenda for Sustainable Development, Department of Economic and Social Affairs, Sustainable Development.

The EU Strategy on adaptation to climate change. Brussels: European Commission; 2013 ([https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/eu\\_strategy\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/eu_strategy_en.pdf), accessed 19 May 2017).

Sinnett D. Green infrastructure and biodiversity in the city: Principles and design. In: Sinnett D, Smith N, Burgess S, editors. Handbook on green infrastructure: planning, design and implementation. Gloucester: Edward Elgar; 2015:87–101.

## Immaginari spaziali post-pandemici, tra micro e macro, futuri prossimi e distanti

Valeria Lingua\*

### Introduzione

Il contributo analizza i cambiamenti intervenuti negli immaginari spaziali collettivi riferiti alla città e al territorio aperto nella fase pandemica e post-pandemica. In particolare, con riferimento alle città metropolitane e ai loro territori, alla luce di pratiche di Regional Design finalizzate alla analisi e definizione di immaginari spaziali e di nuove visioni legate all'intero territorio metropolitano, ci si interroga sulla capacità della pianificazione di intercettare questi immaginari attraverso visioni di città che siano in grado di interpretare e re-interpretare in una prospettiva trans-scalare tematiche emerse prepotentemente nell'ambito della crisi sanitaria: la questione dei confini tra sfera privata e sfera pubblica, la necessità di spazi di mediazione e prossimità in grado di ridurre distanze fisiche e sociali, il ripensamento dei servizi alla comunità e delle attrezzature collettive.

Il contributo presenta inoltre una riflessione sulla proiezione di questi immaginari in un orizzonte prossimo o distante, non tanto in termini temporali di breve o lungo termine, quanto piuttosto nei termini della proiezione degli immaginari della città in visioni prossime o distanti da percorsi consolidati e prassi che, nel giro di pochi mesi, sono parse obsolete, se non anacronistiche, oppure al contrario sono tornate alla ribalta e re-interpretate, anche con notevoli disambiguazioni (si pensi, ad esempio, ai concetti di distanziamento e prossimità).

### La (presunta) capacità della pianificazione di intercettare gli immaginari spaziali

Immaginare il mondo come diverso dalle sue effettive caratteristiche è un vecchio tratto umano (Davoudi, 2018), che deriva dall'impulso di creare e promuovere nuove e diverse identità territoriali basate su idee del futuro di una città e/o di una regione diverse da quelle attuali (Hinks et al., 2017). Questa non è solo una pratica mentale individuale: quando l'immaginazione si attua a livello intersoggettivo, nella forma di immaginazione collettiva, è definita "coscienza comune" (Durkheim, 1893) o "immaginario sociale" in riferimento

alle modalità con cui le persone, in quanto comunità, percepiscono la loro esistenza, interagiscono con gli altri e con l'ambiente attraverso forme di adattamento, hanno aspettative che sono generalmente soddisfatte in base a queste immagini di sé, della comunità e dell'ambiente (Taylor, 2004). Gli immaginari di un territorio sono collegati alla distanza (nel tempo, nello spazio, culturale e nei modi di vita), alle scale di riferimento (Watkins, 2015) ed alle emozioni collettive: diffondendo idee su persone, luoghi, politica e ambiente esprimono ansie sociali e paure condivise per il futuro (Gregory, 1995).

Gli immaginari di un territorio sono collegati ai luoghi in cui le persone vivono e alla loro percezione. Rispondono alla domanda: "A cosa pensi quando dico Firenze?" (o qualsiasi altro posto nel mondo). Naturalmente, pensando a Firenze, emergono subito alcuni immaginari convenzionali legati alla città rinascimentale, al suo patrimonio culturale, al distretto della moda. Ma per la comunità che ci vive, Firenze è anche una città metropolitana con un aeroporto che è stato ed è tuttora oggetto di conflitto socio-economico, una periferia anni Sessanta e Settanta con i problemi tipici di queste realtà (degrado, congestione, inquinamento, presenza di aree dismesse).

Gli immaginari di un territorio cambiano in base agli attori, alle culture, alle tradizioni che vi insistono, in relazione ai contesti e alle contingenze storiche; sono stati diffusi nel tempo attraverso pratiche condivise di narrazione verbale e scritta e la loro dimensione territoriale è stata catturata da immagini (ideogrammi, mappe e cartografie) rappresentanti sia il territorio attuale, sia lo sviluppo atteso nel prossimo futuro. Quest'ultimo è il campo privilegiato della pianificazione urbana e territoriale, la cui finalità è quella di istituzionalizzare gli immaginari in documenti normativi e cartografici (mappe, ideogrammi, ecc.).

La visualizzazione del territorio attraverso mappe è stata tradizionalmente uno strumento potente nell'immaginario dei governi, per definire o ampliare i limiti del loro potere politico (Bargués et al. 2019). Oggi le nuove tecnologie digitali sono diventate centrali per definire visioni immediate, ma anche alternative, di spazi e luoghi (Lo Presti, 2019) affetti da nuove condizioni di urbanizzazione derivanti dalla globalizzazione e dai cambiamenti climatici. Nella pianificazione del territorio, l'utilizzo delle immagini come mezzo di rappresentazione del territorio sotto forma di mappe, piante, schizzi o altre illustrazioni cartografiche è scontato: sia per visualizzare gli scenari attuali (visualizzazione), sia per la definizione di possibili scenari futuri (visioning),

lo scopo delle immagini non è solo quello di definire lo status quo, ma anche di orientare le preferenze degli attori (Davoudi & Strange, 2008). Pertanto, le immagini non solo rappresentano potenziali cambiamenti fisici, ma contribuiscono a creare o rendere più coese le istituzioni (Neuman, 1996), modificando le posizioni, i valori e le decisioni degli attori chiave in questi processi e, di conseguenza, cambiando l'organizzazione delle istituzioni e i processi di pianificazione, (Balz e Zonneveld, 2015).

Inoltre, l'efficacia degli immaginari spaziali risiede nella loro istituzionalizzazione, ovvero nella loro capacità di essere trasmessi e assimilati nell'ambito della pianificazione e della governance urbana e regionale, non solo in termini di narrazioni ma al punto da diventare oggetto di strategie ed essere riportati nei documenti di pianificazione. Si pensi a metafore storiche come quella della Randstad e al loro potere immaginifico.

Gli immaginari sono dunque diversi dalle immagini, e sono da essi sintetizzati, ma possono anche esserne influenzati: sono prodotti attraverso lotte politiche sulle concezioni, percezioni ed esperienze vissute del luogo (Davoudi, 2018). Essendo un'espressione delle relazioni di potere, la necessità di negoziare immaginari del territorio diversi e contrastanti è emersa nelle più recenti pratiche di pianificazione, portando alla definizione di spazi definiti "soft" perché non istituzionali e a geografie variabili (Haughton & Allmendinger 2015; Crawford 2018). Queste relazioni di potere sono sicuramente influenzate dalla rappresentazione: l'efficacia della visualizzazione è legata al suo potere persuasivo, soprattutto quando esprime politiche di pianificazione a un pubblico generale, di non addetti ai lavori (Söderström, 2000); la necessità di influenzare le immagini che le persone hanno del mondo è riconosciuta come una precondizione per iniziare il cambiamento (Sorensen 2006: 110).

Al contempo, in gran parte della letteratura, si dà per scontato che le rappresentazioni attuali e future di un territorio, sebbene in forme diverse (mappe, ideogrammi, metafore) rappresentino al contempo gli immaginari collettivi di quel territorio. La capacità di queste immagini di intercettare gli immaginari collettivi e trasporli in strategie di pianificazione è analizzata solo nel loro ruolo passivo, di rappresentazione della realtà, piuttosto che a scopo proattivo. Di conseguenza, anche l'evidenza empirica nelle pratiche di pianificazione e sviluppo economico si concentra sul ruolo degli "immaginari" nella costruzione e definizione di regioni urbane e metropolitane, piuttosto

che sulla capacità delle pratiche di pianificazione e programmazione di orientare e influenzare tali immaginari.

Inoltre, la loro fluidità e apertura a diverse scale rendono gli immaginari spaziali soggetti a processi di creazione e distruzione: una lettura dell'"evoluzione" o "involuzione" di diversi immaginari spaziali in competizione assume un certo interesse se tiene conto del tipo di futuro immaginato e della sua distanza non solo nel tempo, ma anche in termini di innovazione.

Questa nuova necessità è emersa con evidenza nell'attuale fase di pandemia mondiale, che ha cambiato completamente le geografie della spazialità percepita, proiettandole verso una scala micro, quella delle pareti casalinghe, a una scala macro prima inimmaginabile, in cui il lockdown ha cambiato gli scenari e svuotato città e regioni, con un incredibile senso di vuoto colto dai droni e dalle immagini diffuse sul web. Sicuramente l'utilizzo dei social media è aumentato in modo esponenziale, non solo per lavorare da casa, ma anche per narrare la propria esperienza in uno spazio limitato, per rievocare gli spazi abitativi precedenti e ormai svuotati, per evocare gli spazi aperti abitualmente fruiti, quelli del cuore, quelli che all'improvviso sono diventati interdetti perché fuori dai confini comunali.

Queste immagini, sotto forma di foto e narrazioni, non possono passare inosservate dai pianificatori. Se la pandemia ha esasperato alcune criticità attuali, ne sono emerse altre legate alla sanità, alla sicurezza, al benessere. Alle riflessioni sulle dinamiche delle città metropolitane attuali si aggiungono nuove domande, sulla necessità del pendolarismo, sull'entità e il funzionamento dell'ICT, sulla dipendenza delle economie locali e regionali dalle catene di approvvigionamento globali. Sia per i cittadini che per i pianificatori, la pandemia in corso rappresenta una potente sfida per la percezione delle dinamiche della città e del territorio: lo smart working, per esempio, potrà incidere sulle dinamiche di localizzazione nei territori metropolitani e nelle aree interne, avvicinando l'immagine della città e del territorio a quella ideale, piuttosto che a quella necessaria per lo spostamento casa-lavoro. Ciò metterà alla prova sia la pianificazione, sia le pratiche di visioning, aprendo nuovi scenari e approcci di progettazione regionale.

Infine, l'attuale dibattito sul valore performativo degli immaginari spaziali tiene conto delle rappresentazioni spaziali tradizionali (mappe e cartografie) così come delle narrazioni che emergono dalle interviste e dall'analisi dei documenti politici (Hink et al. 2017, Crawford 2017; 2018), poster (Davoudi, 2018)



o dai mass media (giornali, siti web etc. vedi Sykes, 2018), ma non tiene conto dell'esplosione di immagini che si è sviluppata nell'era digitale e che determina una crescente moltiplicazione degli immaginari spaziali.

Le attuali tecnologie digitali e l'utilizzo crescente di pratiche partecipative online e piattaforme sociali hanno portato a un'esplosione di visualizzazioni cartografiche, nonché di circuiti e reti di mappatura che coinvolgono direttamente più referenti e utenti (Lo Presti, 2019). Questi dispositivi digitali, utilizzando mappe e immagini come strumento immaginativo e di navigazione preferito, creano narrazioni spaziali, mappe e analisi globali diffuse (Bargués-Pedreny et al., 2019), veicolando nuove visioni di futuri vicini e lontani.

In questo contesto, gli immaginari spaziali come rappresentazioni individuali viaggiano a una velocità prima impensabile e diventano improvvisamente virali come rappresentazioni collettive condivise di spazi e luoghi. Basti pensare alla crescita esponenziale di questo fenomeno durante il lockdown: in tutto il mondo si sono diffuse immagini di città vuote e di persone in coda davanti ai supermercati.

Anche questo processo di creazione e distruzione degli immaginari spaziali, esposto al dinamismo dell'era digitale, diventa una sfida per la pianificazione.

Rispetto a questi temi, si propongono alcune riflessioni a partire dal caso di Firenze, emblematico di queste trasformazioni.

## Il caso fiorentino

Il piano strategico della città Metropolitana di Firenze (PSM) rappresenta la piattaforma per l'implementazione di politiche e progetti condivisi nell'ambito di un orizzonte di futuro al 2030, un futuro improntato dalla metafora del "Rinascimento" non solo a livello di enunciazione iniziale, ma anche nelle fasi di sviluppo progettuale.

Secondo approvato in Italia dopo quello di Milano, e primo ad essere aggiornato nel 2018, il PSM di Firenze è concepito come uno strumento flessibile incentrato su una visione unitaria condivisa di area vasta su cui innestare le progettualità locali, il piano si caratterizza fin da subito per una forte impronta operativa che esula dai confini amministrativi (Lingua e De Luca, 2015) per abbracciare anche il sistema metropolitano funzionale sull'asse Prato-Pistoia e coordinare aree molto differenziate per appartenenza (istituzionale e identitaria). A questo scopo, l'interpretazione delle caratterizzazioni territoriali secondo metodi e tecniche del *Regional Design* (Lingua, 2017) ha portato alla definizione della meta-

fora dei "ritmi" (Fucile et al., 2018), intesi al tempo stesso come lettura dinamica del territorio (dimensione descrittiva/analitica) e partitura per narrare, comunicare e condividere i progetti locali (dimensione argomentativa) come base per la costruzione del progetto strategico attraverso azioni place-based (dimensione progettuale).

Questo dispositivo metaforico ha avuto un duplice esito: da un lato, ha permesso di restituire la complessità di lettura del territorio con un linguaggio diagrammatico e di sintesi astrattiva adatto alla dimensione strategica dello strumento, senza tuttavia pervenire a una rigida definizione di "zone territoriali"; dall'altro lato, l'associazione degli ambiti territoriali a un tempo musicale (allegriissimo, vivace, lento etc.), che ne conferisce una diversificazione sostanziale senza espressioni di giudizio, ha permesso di evidenziare una poliritmia in cui i caratteri distintivi dei singoli ambiti territoriali sono chiamati a interagire in un discorso armonico che tende al "Rinascimento Metropolitano".

Pur essendo vino vecchio in botti nuove, il termine rinascimento assume una forte valenza metaforica perché non più riferito al nucleo urbano principale ma a un nuovo racconto di futuro esteso all'intero territorio metropolitano.

La mission del Rinascimento Metropolitano è declinata attraverso tre visioni strategiche, attuabili attraverso strategie e azioni sia d'immediata operatività che di medio e lungo respiro: l'"accessibilità universale" (non solo in termini di mobilità, ma intesa anche come accesso alla casa, ai servizi, alla governance metropolitana) quale condizione indispensabile per la partecipazione alla vita sociale e per la fruibilità degli spazi e dei servizi; la definizione di "opportunità diffuse", grazie all'attivazione di molteplici e variegati risorse/opportunità presenti in tutta l'area metropolitana (dalle aree dismesse al turismo alla manifattura di qualità); e infine, una concezione del territorio metropolitano che valorizza il territorio rurale come insieme integrato di "terre del benessere", in termini di qualità di vita ed equilibrio eco-sistemico. La validità di questa impostazione con una cornice di senso che si è rivelata capace di far convergere nelle strategie numerosi progetti pilota già entrati nella loro fase operativa è confermata sia nel processo di implementazione del piano, verificato nell'ambito del primo aggiornamento approvato nel dicembre 2018, sia nel contestuale avvio della redazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), oggi in fase di avanzata redazione e nell'adozione, nell'agosto 2019 del piano urbano della mobilità

sostenibile (PUMS), che nelle linee strategiche approfondisce e dà operatività alle azioni previste dal PSM per garantire l'accessibilità universale attraverso il sistema della mobilità multimodale e della città senziante.

Queste procedure in corso hanno subito un rallentamento nella fase di emergenza sanitaria dovuta al virus Covid 19, che ha aperto in importante momento di riflessione su un diverso futuro per la città metropolitana nel suo complesso.

Dopo lo svuotamento della città non solo dei suoi flussi giornalieri, ma anche della presenza dei *city users* (studenti, lavoratori ma soprattutto turisti), il sindaco di Firenze e Presidente metropolitano Dario Nardella, nell'intervista del 9 aprile 2019 al Corriere Fiorentino ha usato una metafora molto forte per ripensare e ridisegnare le politiche urbane post-virus: quella del "bazooka" urbanistico, con un cambio di rotta radicale rispetto al passato. La metafora, nella sua dirompenza, suggerisce la determinazione a mettere fine a processi incontrollati di *overtourism* che hanno trasformato la città in modi e tempi non voluti per riaffermare un'idea di città come comunità.

Questa necessità si è concretizzata nel progetto "Rinascere Firenze" (<https://www.comune.fi.it/rinascefirenze>): si tratta di una consultazione pubblica che, sulla base di un documento programmatico che individua i principali punti nodali da cui ripartire, chiede a cittadini come attuarli operativamente per rispondere alle nuove sfide di oggi e di domani, riappropriandosi degli spazi urbani con maggiore vivibilità, puntando su una mobilità sostenibile, ripartendo dall'arte e dalla cultura, favorendo il turismo ma mettendo al centro le famiglie, la salute e il lavoro. Se il progetto è focalizzato sul comune di Firenze, i temi trattati sono quelli presenti nel PSM, come il riutilizzo delle ex aree industriali per aziende ad alto tasso di tecnologia e laboratori di ricerca, cambiamenti radicali sul fronte dell'offerta turistica, un ripensamento dei flussi e orari della città.

Questo dibattito ovviamente non investe solo il capoluogo ma i comuni dell'intera area metropolitana: per questo è giunto il momento di rimettere in discussione e aggiornare non solo le politiche e gli strumenti del capoluogo, ma anche il Piano Strategico Metropolitano, alla luce di un diverso futuro che si prefigura all'orizzonte e che rappresenta una sfida non solo per le istituzioni locali, ma anche per le componenti attive della società.

L'attuale contingenza implica di rivedere i progetti e i temi posti in questo strumento alla luce di nuove esigenze: salute, sicurezza

e il cosiddetto “distanziamento sociale”: le istituzioni del territorio sono chiamate ad accettare questa sfida e contribuire a delineare un diverso futuro per l'area metropolitana, un nuovo Rinascimento Metropolitano dalla pandemia, in cui individuare le funzioni connettive di un sistema territoriale che è chiamato a facilitare le reti materiali e immateriali, sia tra i cittadini (mobilità, digital divide e città senziente) che tra le istituzioni (governance cooperativa online, dalle conferenze dei servizi ai consigli) e all'interno della società civile (nuove pratiche di comunità inclusiva e solidale).

Crederci in un diverso modello di sviluppo, più attento al *climate change* e alle sue conseguenze, significa anche definire un percorso per perseguirlo. Percorso cui la fase emergenziale ha dato sicuramente una svolta, su cui ha incanalato forzatamente pensieri al futuro che tuttavia richiedono ora risorse.

In questo la struttura del Piano Strategico sicuramente aiuta: la metafora dei ritmi permette di apprezzare ancora di più le cosiddette “terre del benessere”, ovvero quei territori caratterizzati da ritmi “lenti”, non in antitesi con la velocità, ma come diversa modalità di intendere lo sviluppo locale, in relazione alle caratteristiche territoriali, paesaggistiche e ambientali di specifiche aree interne (il Mugello) e zone con forti caratterizzazioni identitarie (il Chianti).

Così come diventa pertinente la partizione tra azioni di breve, medio e lungo termine: nella fase del “rilancio”, si tratta di trasformare il “phasing” per la lotta contro il coronavirus (fase 1, 2, 3, zone gialle, arancioni, rosse) in un diverso *phasing*, finalizzato a perseguire un modello di sviluppo nuovo e legato alle tematiche del *climate change* e ai prefissi che vi sono legati (green-, eco-, bio-, slow-, zero- ecc.), pensando a misure che da temporanee possano diventare permanenti, improntando importanti cambiamenti nei tempi della città e, di conseguenza, nel trasporto pubblico o in relazione a pratiche di valorizzazione del km zero che sono emerse prepotentemente nella fase del lockdown o, ancora, esperienze del vivere/viaggiare/conoscere slow che stanno caratterizzando questa fase di rinascita.

### **Visioning e immaginari nello scenario sindemico e post pandemico**

La pandemia mondiale ha fatto emergere con evidenza il fatto che gli immaginari spaziali sono l'espressione di ansie sociali e paure condivise sul futuro (Gregory, 1995).

La presa di coscienza della necessità di affrontare nuove sfide nella pianificazione urbana e territoriale implica di tenere in considera-

zione i nuovi immaginari emersi, anche al cambiare della scala e della complessità del contesto.

Nello scenario post-pandemico, che in realtà è definito per lo più sindemico perché ancora in atto, due sono le principali questioni che vengono messe in tensione in relazione al tema degli immaginari: la scala e l'orizzonte futuro di riferimento.

#### **La scala di riferimento: dal macro al micro e ritorno**

Nella vita di tutti i giorni, il processo di pianificazione delle azioni quotidiane è connesso agli immaginari spaziali a cui ci riferiamo, ed è riferito alla vita e alle esperienze più che ai confini amministrativi e funzionali. Questa dimensione micro è emersa con evidenza nella fase pandemica e ha portato alla definizione della città 15 minuti.

Alla pianificazione spetta il rinnovato compito di coordinamento di questi sistemi policentrici micro in una visione macro, rispondendo a una serie di domande connesse a questa relazione tra definizione della visione strategica attraverso un processo di ri-definizione degli immaginari spaziali a livello micro: in che modo gli immaginari spaziali post-pandemici influenzano il processo di modellazione delle regioni urbane? Come sono cambiate le immagini della regione (sia in termini di immaginari spaziali, sia rappresentazioni cartografiche / metaforiche e narrative) con il cambiamento delle scale e delle geografie di riferimento?

#### **L'orizzonte di riferimento: futuro prossimo o distante**

L'analisi degli immaginari spaziali che sono alla base dei processi di visione è spesso slegata dalla considerazione delle diverse immagini del futuro a cui si riferiscono. Seguendo, il concetto di futuro “lontano” (Augustine et al. 2019) può rappresentare un utile riferimento per l'analisi degli immaginari spaziali.

Rispetto alla ricerca sugli orizzonti a breve e lungo termine (Beckert, 2016; Frederick, Loewenstein & O'Donoghue, 2002) e sulla continuità tra passato e futuro (Tavory & Eliasoph, 2013), l'analisi dei futuri in termini di “distanza”, distinguendo futuri lontani da futuri prossimi, riguarda una dimensione aggiuntiva del futuro, che si basa sulla qualità fenomenologica del futuro piuttosto che sull'orizzonte temporale. La distanza suggerisce che ci sono modi qualitativamente diversi di rappresentare e vivere il futuro. Mentre un futuro prossimo viene formulato in modo anche dettagliato, perché chiamato a rispondere ad aspettative e obiettivi in condizioni di incertezza, un futuro lontano è rappresentato

in termini stilizzati perché riferito a situazioni di incertezza ancora maggiori, in cui l'immaginazione e la pre-figurazione può portare a risultati anche molto diversi dal presente, rompendo percorsi consolidati e scenari tendenziali.

Da questo punto di vista, la pianificazione strategica come azione a lungo termine orientata al futuro (in termini di orizzonti temporali), può essere vista come attività mirata a risolvere problemi relativi al futuro prossimo. L'utilizzo del termine “Rinascimento” nella mission del PSM di Firenze è un chiaro esempio della necessità di percorrere strade sconosciute.

La nozione di “futuri lontani” è invece promettente in questa fase, per definire scenari dirompenti che la fase pandemica ha sicuramente aiutato a veicolare, come quella di “scudo verde” per la messa a sistema delle aree verdi periurbane e dei parchi attorno al comune di Firenze. Questo apre a interessanti domande di ricerca, in primis in relazione all'interazione tra futuri prossimi e lontani e, in secondo luogo, sulla loro capacità di essere orientati ed orientare gli immaginari spaziali.

#### **Note**

\* Regional Design Lab, Dipartimento di Architettura, Università di Firenze, valeria.lingua@unifi.it

#### **Bibliografia**

- Augustine G., Soderstrom S., Milner D., Weber K., (2019), Constructing A Distant Future: Imaginaries in Geoengineering, *Academy of Management Journal*, 62(6), 1930–1960.
- Balz V.E. & Zonneveld W.A.M. (2015), Regional Design in the Context of Fragmented Territorial Governance: South Wing Studio, *European Planning Studies*, 23:5, 871-891.
- Bargués-Pedreny P., Chandler D., Simon E. (2019), *Mapping and Politics in the Digital Age*, New York: Routledge
- Beckert J. (2016), *Imagined futures: Fictional expectations and capitalist dynamics*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Crawford, J. (2018). Constructing ‘the coast’: The power of spatial imaginaries. *Town Planning Review*, 89(2), 108–112.
- Davoudi S, Strange I., eds (2008), *Conceptions of Space and Place in Strategic Spatial Planning*. London and New York: Routledge
- Davoudi, S. (2018). Imagination and spatial imaginaries: A conceptual framework. *Town Planning Review*, 89(2), 97-124.
- Durkheim E. (1893), *The Division of Labor in Society*, New York, Free Press
- Frederick S., Loewenstein G., O'Donoghue, T. (2002), Time discounting and time preference: A critical review. *Journal of Economic Literature*, 40: 351–401.
- Fucile R., Di Figlia L., Pisano C., Lucchesi F., Lingua V., De Luca G. (2018). Raccontare il futuro. L'uso dei concepts spaziali e delle metafore nella

rappresentazione delle visioni strategiche. Telling the future. Spatial concepts and metaphors in the representation of strategic visions. *URBANISTICA*, vol. 160

Gregory D. (1995), Imaginative geographies, *Progress in Human Geography*, 19, 447–85.

Haughton G., Allmendinger P., (2015) Fluid spatial imaginaries: evolving estuarial city-regional spaces. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39.5, 857–73.

Hincks S., Deas I, Haughton G. (2017), Real Geographies, Real Economies and Soft Spatial Imaginaries: Creating A 'More Than Manchester' Region, *International Journal Of Urban And Regional Research*, 41(4), 642-657

Kaplan S., Orlikowski W. J. (2013), Temporal work in strategy making. *Organization Science*, 24: 965–995

Lingua (2017). Dalle tattiche alle strategie e ritorno: pratiche di contaminazione nel Regional Design. *URBANISTICA*, vol. 157, p. 55-60

Lingua V., De Luca G. (2015) Programmare o pianificare i territori delle città metropolitane? Il caso di Firenze tra visioni spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva, in AA. VV., *Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive*, Planum Publisher, Roma Milano, pp. 233-239

Lo Presti L. (2019), Post(mortem) Cartographies Reframing the cartographic exhaustion in the age of mapping's excess, in Bargues-Pedreny et al. (eds.), *Mapping and Politics..., cit.*, pp.149-166.

Neuman, M. (1996), "Images as institution builders: Metropolitan planning in Madrid", *European Planning Studies*, 4(3), 293-312.

Söderström, O. (2000), *Des images pour agir. Le visuel en urbanisme*. Lausanne: Payot

Sørensen E. (2006), Metagovernance: the changing role of politicians in processes of democratic governance. *The American review of public administration*, 36(1), 98-114.

Sykes O. (2018) Post-geography worlds, new dominions, left behind regions, and 'other' places: unpacking some spatial imaginaries of the UK's 'Brexit' debate, *Space and Polity*, 22:2, 137-161

Tavory I., Eliasoph N. (2013), Coordinating futures: Toward a theory of anticipation. *American Journal of Sociology*, 118: 908–942

Taylor C. (2004), *Modern Social Imaginaries*, Durham, NC, Duke University Press.

Watkins, J. (2015). Spatial imaginaries research in geography: Synergies, tensions, and new directions. *Geography Compass*, 9(9), 508–522.