

LA NUOVA FORMA URBANA*

Valeria Ciulla

Dipartimento DARTE

Via Melissari, 89124

Reggio Calabria, Italia

valeria.ciulla@unirc.it

Alberto De Capua

Dipartimento DARTE

Via Melissari, 89124

Reggio Calabria, Italia

alberto.decapua@unirc.it

Abstract

The urban regeneration processes have sparked renewed interest for urban and architectural design. At the time, technological innovation of information flows and matters related to the conditions of deskilling, pollution and iniquities of the contemporary city have determined the urban transformation both in the territorial character, in terms of borders and margins of the city, both in the architectural features in terms of new interior spaces to the city. The scientific debate has to ask about the strategies and intervention actions to improve the quality of urban life, and the quality of architecture and the city.

KEY WORDS: *Urban Regeneration, Transforming, New Governance, Metropolitan Cities, Urban Space Quality.*

1. Introduzione

La visione ad ampio spettro di seguito proposta, non vuole avere una connotazione didascalica, intende, piuttosto, far riflettere circa gli argomenti di interesse intellettuale e scientifico utili a perseguire gli obiettivi di qualità ambientale della città, a cui tutti gli interventi di trasformazioni urbane di nuova generazione dovrebbero tendere.

2. La nuova forma urbana

Secondo diversi studi sull'analisi del ciclo di sviluppo urbano condotti nella prima metà del secolo scorso, la città era destinata a scomparire nella forma mumfordiana¹ di *necropoli* travolta da irrimediabili devastazioni strutturali e resa inutile dalla fuga dei suoi abitanti e dai processi di de-spazializzazione e di de-materializzazione innescati e sollecitati dalle innovazioni tecnologiche dell'informazione. Invece, smentendo tali previsioni, la città sta riaffermando la propria centralità nel mondo contemporaneo attraverso nuove forme di "metropolitanità", che mettono in discussione i complessi e fragili legami tra architettura e società, tra forma urbana e vita

cittadina.

Le trasformazioni urbane, come è noto, non sono un fenomeno nuovo, buona parte della letteratura specialistica [1] ha chiarito, infatti, che esse sono l'esito del proseguimento e/o la ripetizione di grandi processi storici legati alla relazione tra uomo e territorio come, ad esempio: le grandi ondate migratorie, l'inurbamento industriale, la deindustrializzazione urbana, la terziarizzazione o anche i cambiamenti climatici, le erosioni, i cataclismi. Ciò che rende attuale la *questione urbana* è la maggiore difficoltà, rispetto al passato di comprendere e controllare le dinamiche e le forze che determinano tali trasformazioni, oltre che la maggiore rapidità in cui tali trasformazioni si realizzano.

Al momento, la rigenerazione delle città sia dal punto di vista sociale ed economico, sia dal punto di vista fisico e morfologico, è riconducibile ad un processo globale molto vasto e complesso. Così come scrive Saskia Sassen in un lungo saggio dal titolo "*Perché le città sono importanti*". Le "città riemergono come luoghi strategici" per l'economia e per la politica sostituendosi agli stati nazione, in esse la dimensione economica, architettonica e politica è visibile nella "omogeneizzazione del paesaggio urbano ricorrente di città in città".

* Il documento nella sua interezza è frutto del lavoro congiunto dei due autori. Gli argomenti esposti fanno parte del lavoro di ricerca sviluppato in tesi dottorale ed in una borsa di studio post-doc da Valeria Ciulla in cui il prof. Alberto De Capua è stato tutor.

¹Lewis Mumford nel 1937, ha teorizzato il ciclo dello sviluppo e della decadenza urbana prevedendo sei differenti stadi: *Eopoli, Poli, Metropoli*, collocati sulla curva ascendente e *Megalopoli, Tirannopoli, Necropoli*, collocati sulla curva discendente.



La Sassen afferma che più l'economia diventa internazionale più il potere decisionale e finanziario, quindi, le funzioni primarie delle attività economiche, tendono a concentrarsi in un solo luogo che lei chiama le "global cities"². L'agglomerazione delle attività centrali è cresciuta, sostiene la Sassen, a causa della dispersione territoriale causata dallo sviluppo delle telecomunicazioni negando, come già accennato, l'ipotesi secondo la quale questo avrebbe messo in crisi la città [2].

Il processo di urbanizzazione e/o globalizzazione ha determinato il nuovo ruolo delle *città globali*, producendo in esse dei cambiamenti nella loro morfologia, cambiamenti che si riverberano nelle regioni che le circondano e in quelle città non direttamente protagoniste dello sviluppo della *new economy*, delineando così nuove disposizioni caratterizzanti veri e propri differenti modelli urbani.

La città contemporanea³, quindi, non possiede una forma a priori e si sviluppa senza alcuna dimensione organica, i suoi insediamenti possono essere considerati eventi centrali prodotti dalle decisioni politico/economiche che orientano intorno ad essi le forme di connessione, mobilità e vita.

La grande dimensione e la grande urbanizzazione a bassa densità non è, però, rappresentativa di tutte le realtà urbane specie in Europa, esistono piccoli centri che non sono partecipi dei fenomeni di trasformazione del territorio intesa come metropolizzazione o come progressiva affermazione della città dispersa nelle sue diverse forme, ma che, tuttavia, rappresentano importanti nodi della rete insediativa.

Sono quei territori "saltati" dallo sviluppo e che in un recente passato sono stati esclusi anche dalle riflessioni riguardanti i cosiddetti "centri minori", "città minori" e "piccoli comuni" perché privi di una precisa connotazione scientifica.

Questi insediamenti non hanno nulla in comune con l'immagine attraente offerta dalle grandi città, e proprio in relazione ai forti condizionamenti economici, politici e sociali indotti da questa immagine e nel tentativo di non essere lasciati del tutto da parte, ne inseguono i processi di trasformazione urbana.

Se il Movimento Moderno ha pensato alla città come "contenitore di contenitori", una aggregazione ordinata e successiva di elementi riconoscibili per forma e funzione, passando dall'abitazione al polo funzionale, alla città intera, il pensiero contemporaneo, invece, nega ogni

principio di stratificazione e non propone alcuna forma e dimensione per la città, piuttosto estende il suo concetto all'idea di "area".

Il territorio globalizzato post-metropolitano è, quindi, deterritorializzante e antispatiale, tanto da essere la negazione di ogni possibilità di luogo [3]. Quella del XXI secolo, infatti, è considerata la "*civiltà dei superluoghi*" in cui il luogo/oggetto è *superiore - eccessivo - eccezionale*, non tanto per ragioni topografiche o morfologiche, quanto per il valore simbolico che la sua immagine possiede. Il superluogo domina così il territorio a cui appartiene ed attrae masse e flussi economici generando manifestazioni di forte urbanizzazione.

Altre interpretazioni della città ritengono, al contrario, che il passaggio da una geografia dei luoghi ad una geografia dei flussi non ha eliminato assolutamente i luoghi, ma che piuttosto ha cambiato il loro significato riconducendolo all'interno di un quadro di riferimento strutturale nuovo, segnato dall'interazione e dallo scambio, meno vincolato da fruizioni spaziali.

Infatti, se da un lato il ruolo strategico delle città nell'economia mondializzata rischia di far perdere ad esse la loro identità, allo stesso tempo questo stesso ruolo sta dando nuova forza al localismo, riproponendo il tema della tradizione e delle vecchie diversità [4].

3. Le problematiche ambientali e la città

A quanto detto si aggiunge che, quale che sia il loro modello insediativo o la loro dimensione fisica, l'impatto ambientale delle città è enorme. Ogni aspetto della vita urbana comporta effetti distruttivi tanto per l'ambiente naturale⁴, quanto per l'ambiente antropico.

Il fenomeno di degrado urbano è tanto diffuso, inoltre, che non è possibile imputarlo o legarlo ad una specifica tipologia e forma urbana ma, piuttosto, a più generiche dinamiche di tipo socioeconomico, tale da essere ritenuto il prodotto di uno squilibrio nel funzionamento⁵ del sistema urbano.

Più precisamente, in ragione del fatto che la città è luogo di continui e ripetuti processi di trasformazione e di modificazione fisica sociale ed economica, essa stessa è da considerare un vero e proprio sistema all'interno del quale si realizza uno scambio continuo tra domande ed offerte di territorio o di risorse territoriali e/o ambientali.

²Pochissime città hanno avuto titolo ad essere definite "globali", New York, Tokio, Londra, Shanghai, sebbene l'appellativo nel tempo è stato esteso ad altri insediamenti urbani perché anche essi coinvolti da nuovi sviluppi economici e sociali.

³Negli ultimissimi anni la letteratura specialistica ha definito la città contemporanea attraverso una serie apparentemente infinita di appellativi: *città generica, città porosa, città senza mura, città diffusa, città dispersa, città in rete, città compartimentata, città disfatta, città virtuale, città infinita, città effimera, città in ombra, megacittà, villettropoli...* cercando di descrivere il contrario della città compatta.

⁴Il mutamento dell'equilibrio climatico del pianeta innesca un meccanismo a cascata di cause-effetti che riguarda l'aumento della temperatura specie in estate, la perdita di biodiversità, l'aumento di incendi, lo scioglimento dei ghiacciai, l'aumento del livello dei mari, la diminuzione di piogge estive, l'aumento di veloci ed improvvise alluvioni, l'aumento di episodi prolungati di siccità, la desertificazione e salinizzazione di ampie zone, la diminuzione di acqua potabile,...., *La Repubblica* 2 aprile 2007.

⁵Per funzionamento o metabolismo urbano si considera il flusso di risorse che entra nel sistema urbano, il processo di trasformazione delle stesse in beni e servizi dentro la città ed infine i residui restituiti all'ambiente.



Poiché la quantità di “fondo utilizzabile”⁶ della natura, predisposto alla popolazione e alle attività urbane, è molto superiore rispetto a quello che la città è in grado di produrre, nel momento in cui le domande eccedono le offerte disponibili il territorio si sovraccarica, producendo uno squilibrio che tende ad essere compensato allargando lo spazio del sistema urbano (*sprawl urbano*) e fagocitando nuove risorse territoriali o ambientali.

Ciò riporta e riproduce lo squilibrio urbano ad una scala territoriale più ampia, senza trovare rimedio.

Un concetto, questo, interpretato in chiave ecologica da Eugene P. Odum, il quale assimila la città ad un ecosistema⁷ eterotrofo (che si nutre di altri), incompleto (non a ciclo chiuso), altamente dipendente dagli scambi di materia, energia ed informazioni con l’ambiente esterno. In relazione a questo, importanti studi⁸ propongono di affrontare il problema attraverso un insieme di fattori di degrado ambientale raccolti e classificati in cinque categorie principali, derivanti dall’analisi di tutti gli “ambiti” dell’attuale scenario urbano, relativamente all’ambiente naturale, all’ambiente costruito, all’ambiente (settore) dei trasporti e dei servizi ed, infine, all’ambiente (settore) comunitario e sociale.

Un primo fattore di degrado è, quindi, l’*inquinamento fisico* delle città, specificato in inquinamento *atmosferico, idrico, da rifiuti liquidi e da rifiuti solidi*⁹ che è tra quelli che incide maggiormente sulla salute fisica dei cittadini, perché riguarda le componenti ambientali aria, acqua e suolo.

A questo fattore di degrado dell’ambiente urbano, se ne collega un altro che, è cresciuto sensibilmente negli ultimi trenta anni e che tiene in considerazione il rapporto tra città e mobilità o, per meglio dire, considera ciò che Francesco Indovina definisce “*il livello zero della città*”. L’incrementato numero di vetture private per abitante urbano e l’aumento della mobilità delle persone su autovetture e della distanza media percorsa nello spostamento casa-lavoro, hanno prodotto e continuano a

produrre dei costi sia nel sistema ambientale, in termini di inquinamento atmosferico e acustico ed in termini di consumo di suolo¹⁰, sia nel sistema sociale e sanitario. Infatti le emissioni gassose e particolate (polveri inalabili) prodotte dal *traffico urbano veicolare e la congestione del traffico* stesso sono causa di provati danni fisici e psichici¹¹. A questi danni si aggiunge quello dell’inquinamento visivo e della *perdita di paesaggio urbano*, inteso come gradevolezza per la percezione visiva degli spazi interni alla città e delle sue prospettive esterne, prodotto dalla semplice, ma dominante presenza di automobili e di buona parte degli interventi infrastrutturali e stradali finalizzati ad adeguare le città all’accresciuta domanda di mobilità, oltre che, chiaramente, da interventi edilizi mal concepiti, casuali, molto spesso abusivi o condotti in un’ottica di speculazione.

Un ulteriore fattore di degrado è riconducibile alla *congestione delle attività e alla paralisi delle funzioni* che sta caratterizzando la città contemporanea. L’aumento costante delle funzioni urbane, così come la smisurata crescita della popolazione urbana, è avvenuta negli ultimi anni senza una proporzionale espansione o una adeguata progettazione delle infrastrutture urbane.

I fenomeni sopra sinteticamente descritti si intrecciano ad un ultimo fattore di degrado dell’ambiente urbano che interessa fondamentalmente la sfera sociale.

Gli abitanti delle città sono, infatti, i più esposti a forme di esclusione e di disgregazione sociale, esplicitate nella *perdita del numero e dell’intensità delle comunicazioni interpersonali* o, in generale, nella perdita della qualità delle relazioni tra uomo ed ambiente; quindi tra uomo e natura, e società e architettura¹².

⁶L’ economia ecologica considera il “fondo utilizzabile” della natura da due punti di vista strettamente affini e correlati. In funzione della sua predisposizione all’uso esso è “scorta”, “riserva”, “risorsa”, “materia prima”; in funzione della sua disponibilità o della concessione di una effettiva disposizione, esso è “merce”.

⁷Nel 1983, E. P. Odum definisce il concetto di ecosistema partendo dalla constatazione che gli esseri viventi e il loro ambiente abiotico sono legati tra loro in modo inseparabile ed interagiscono reciprocamente: “il sistema ecologico è una unità che include tutti gli organismi che vivono insieme in una data area, interagenti con l’ambiente fisico, in modo tale che un flusso di energia porta ad una ben definita struttura biotica e ad una ciclizzazione dei materiali tra viventi e non viventi all’interno del sistema (biosistema)”. Un Ecosistema utilizza l’energia per trasformare la materia e rimetterla in circolo senza generare prodotti esclusi dal riciclo, ovvero scarti.

⁸Si fa riferimento agli studi sugli “ecosistemi urbani” condotti da Archibugi; in merito al *degrado ambientale* altre ricerche svolte in preparazione del “City Summit” tenutosi ad Istanbul nel 1996 propongono analoghi indicatori, più precisamente: indice di effetto serra, concentrazione atmosferica di CO₂, consumo energetico pro-capite, produzione mondiale di elettricità, produzione di rifiuti urbani, percentuale di popolazione con accesso a servizi di salute ambientale adeguati, produzione di rifiuti industriali, incidenti chimici di grandi dimensioni 1981-1988, numero di morti e di persone evacuate.

⁹In questo ambito ci si riferisce a rifiuti solidi e liquidi *urbani* quindi, non specificamente prodotti da attività edilizia.

¹⁰Il consumo di suolo dovuto al sistema di mobilità è inteso come “quantità di spazio che le autovetture erodono nella loro fase statica, sosta e parcheggio, ed in quella dinamica”.

¹¹È noto che gli agenti dell’inquinamento atmosferico hanno effetti sull’ apparato respiratorio, possono incrementare la risposta delle vie aeree all’inalazione di allergeni in soggetti predisposti o agire favorendo l’insorgenza di crisi di asma anche in chi non è soggetto a questa patologia. Diversi studi hanno dimostrato che la congestione del traffico veicolare produce disturbi da stress e ansia.

¹²Così come è contemplata dalla Legge n. 56/ 2014.

4. Conclusioni

Da questo breve e, in quanto tale incompleto, resoconto sulla caratterizzazione della città contemporanea è evidente che, l'attuale era urbana che stiamo vivendo, è dominata da un ritrovato interesse per il progetto dello spazio urbano ed è permeata da una complessa serie di problemi che, pur avendo ognuno un'autonoma specificità, sono accomunati da un'unica grande questione, migliorare le condizioni della qualità della vita senza sacrificare la natura e le sue risorse, dal momento che le città non sono viste dal cielo, ma vissute ad altezza uomo. A ragione di ciò, ci si chiede se la *città metropolitana*¹² è davvero una nuova visione per lo sviluppo strategico del territorio o, piuttosto, solamente l'ultimo gergo lessicale che sostituisce o affianca altri appellativi volti a codificare e definire medesimi spazi di territorio, consolidati e non rinnovati nella forma urbana, nel linguaggio architettonico e nelle problematiche.

Bibliografia

- [1] Becchi A., Indovina F., a cura di, *Caratteri delle recenti trasformazioni urbane. Osservatorio città*, FrancoAngeli, Milano, 1999
- [2] AA.VV., *10. Mostra Internazionale di Architettura. Città. Architettura e società*, Marsilio, Venezia, 2006
- [3] Cacciari M., a cura di Bonomi A, Abruzzese A, *La città infinita*, Bruno Mondadori ed., Milano, 2004
- [4] Amendola G., a cura di, *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Editori Laterza, Bari, 2004
- [5] Indovina F., a cura di, *La città occasionale*, Franco Angeli, Milano, 1993
- [6] Nuvolati G., *Popolazioni in movimento, città in trasformazione*, il Mulino-Ricerca, Bologna, 2002/2007. Allegato a *Aestim*, 2007
- [7] D' Andrea L., Quaranta G., Quinti G., *Il ritorno della città. La base urbana della globalizzazione*, Officina Edizioni Roma, 2004
- [8] Indovina F., a cura di, *Nuovo lessico urbano*, Franco Angeli, Milano, 2006
- [9] Mumford L., *La cultura delle città*, Biblioteca Einaudi, Torino, 2007
- [10] AA.VV. *LaborEst*, Reggio Calabria, Laruffa editore n°9/2014, n°10/2015

¹²Così come è contemplata dalla Legge n. 56/ 2014.