

CLAUDIO NOVEMBRE

LA CITTÀ DI TUTTI: PER UNO SVILUPPO URBANO APERTO

Introduzione. – Jane Jacobs nel 1961 scrive *Vita e morte delle grandi città*. In questo grande classico della sociologia urbana è già contenuta una decisa critica a un fenomeno – quello dei quartieri a bassa intensità insediativa, dominati dalla dipendenza dall'automobile – che si stava imponendo negli Stati Uniti già a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso. Nello stesso tempo Jacobs esalta il modello europeo della città monocentrica perché densamente popolata ma nello stesso tempo emblema della complessità sia architettonica sia sociale.

La comunità urbana per Jane Jacobs, infatti, si costruisce su due pilastri: la densità e la complessità. Una buona città viene da lei tratteggiata secondo regole pratiche essenziali: caseggiati bassi, destinazioni d'uso miste, vecchi edifici mescolati con i nuovi, una densità abitativa consistente (almeno 100 unità per mezzo ettaro circa).

La realtà però è ben diversa e lo sviluppo suburbano negli Stati Uniti degli anni Cinquanta è un fenomeno imponente e lo *sprawl* diventa la forma di urbanizzazione americana per eccellenza. In quegli anni, nella rivista «Fortune», William H. Whyte descrive come la campagna americana si è trasformata in «grandi deserti pieni di smog» che non sono né città, né sobborgo, né campagna. Un modello di urbanizzazione imperante nell'America di quegli anni, lo *sprawl*, che già evidenziava crescenti costi sociali e ambientali e nei fatti contribuiva allo spostamento verso le periferie di specifiche comunità (distinguibili anche per razza e per classe sociale, ad esempio gli afroamericani). Come veniva alimentato questo processo di diffusione urbana? Mediante una separazione delle attività dalle residenze e l'impoverimento dei centri urbani, che accrescevano i tragitti casa-lavoro e aumentavano la dipendenza dall'automobile, con relativi problemi di mobilità urbana e danni ambientali. Lo *sprawl* americano, quindi, si è andato imponendo come il paradigma dello sviluppo urbano e suburbano contemporaneo, diffondendosi con circa trent'anni di ritardo alle città del continente europeo, da quelle del Nord a quelle mediterranee, facendo registrare anche in questi casi danni sociali e ambientali ingenti.

Partendo da queste considerazioni di carattere generale abbiamo sviluppato alcune riflessioni sul recupero del valore della città compatta e sulla rinnovata centralità che ha assunto il tema della densità demografica all'interno del dibattito sulla crescita della città: la densità demografica come elemento che potrebbe agire positivamente sulle prospettive di progettazione urbana sostenibile, sui temi riguardanti la qualità della vita e, quindi, su un uso più razionale dello spazio urbano che vada incontro alle esigenze sociali degli individui che vivono in città. Ma il valore della città densa e della città gestita da *governance* aperte e partecipate deve fare i conti con le trasformazioni che le città hanno vissuto negli ultimi vent'anni e con le conseguenze che la competizione globale e i modelli di sviluppo ipercompetitivi hanno prodotto in ambito urbano.

Nel paragrafo che segue sono trattati i temi della città globalizzata, plasmata dal modello competitivo, fortemente frammentata e attraversata da gravi fenomeni di disagio sociale. Nel terzo paragrafo, quindi, si affronta criticamente il modello della città imprenditoriale e si indagano alcune possibili, seppur parziali, modalità di correzione e di superamento di tale modello grazie alla messa in pratica di tentativi di ricompattazione e di uso diversificato dei suoli urbani. Nel paragrafo finale si tenta, infine, di delineare le tracce che potrebbero dare corpo a una «città di tutti» in termini sia di costruzione teorica sia di possibili politiche urbane da implementare. Tracce di lavoro che fanno propri i concetti di densità, di uguale accesso ai servizi, di mescolanza residenziale e funzionale, ma soprattutto che si connettono all'idea di spazio aperto e di cittadinanza comune.

La città globalizzata tra cambiamento incontrollato e frammentazione. – Le città sono diventate i luoghi della competizione, ma anche i luoghi in cui si possono manifestare in maniera più evidente le contraddizioni e i limiti della globalizzazione economica e finanziaria e del «turbo capitalismo». Le città, infatti, sono i luoghi in cui diventano tangibili le nuove e grandi disuguaglianze sociali, le emergenze ambientali, gli effetti generati dai fenomeni migratori, i problemi di convivenza sociale tra gruppi appartenenti a diverse nazioni e/o etnie, le tematiche di una qualità del vivere in alcuni casi sempre più compromessa.

L'approccio dominante in tema di sviluppo urbano tende ad accettare acriticamente e passivamente i principi della competitività economica su scala globale, considerando i luoghi secondo un principio di indifferenza territoriale (Palermo, 2004). Le scelte spaziali d'investimento e le logiche economiche sottostanti le grandi trasformazioni urbane spesso non concedono alcuna attenzione a quelle che sono le ragioni dei luoghi, della loro natura, della loro storia, dell'identità stratificata. Questo contribuisce ad accrescere le divisioni sociali e territoriali e a costruire parti separate e autoreferenziali all'interno dello stesso contesto urbano e a incrementare l'estensione delle città sul territorio, la sua esplosione secondo modelli a bassa densità insediativa. Una città contraddistinta da sospinti processi di frammentazione: frammentazione delle funzioni urbane; fram-

mentazione del mercato del lavoro (riduzione del lavoro salariato, crescita dei lavori autonomi e precari, aumento della disoccupazione); frammentazione sociale ovvero incremento delle disuguaglianze spaziali. Emerge una città spaccata in due, una città dei poveri e una città dei ricchi, caratterizzata dal fenomeno della segregazione dissociata cioè dalla presenza di sacche di povertà e di emarginazione localizzate casualmente all'interno del tessuto urbano discontinuo, che si potrebbe raffigurare con l'immagine di un arcipelago (Camagni, 2003). Un tessuto urbano discontinuo e fratturato dove si insediano e si configgono una accanto all'altra anche due prassi di città: la città della rendita, che divora sempre più risorse, spazi, energia, distrugge i patrimoni e logora i legami sociali; e la città dei cittadini, che rivendica più servizi collettivi, più socialità, più partecipazione e abitazioni a prezzi più equi (Baioni, Boniburini, Salzano, 2012).

Risulta sempre più centrale, quindi, il tema del disagio urbano che contraddistingue la vita di interi quartieri delle medie e grandi città a livello europeo così come a livello mondiale. Ma cosa si intende per disagio urbano? Marco Cremaschi scrive che: «Il disagio urbano è un termine in voga che si presta a mille fraintendimenti. Non si caratterizza solo per la dimensione fisico-urbanistica, che pure è costitutiva. Nasce dalla mancanza di una dignitosa condizione urbana, un bisogno non meno cruciale della casa, della salute, del lavoro. In un certo senso, è una dimensione abortita del sistema di protezione sociale, riflette una lacuna nell'idea di cittadinanza sociale. Diffuso in vaste aree delle città, il disagio dipende, senza coincidervi, dai problemi urbani standard (mancanza di abitazioni, carenze infrastrutturali, scarsa qualità). [...] È dove i problemi abitativi si legano con quelli sociali, e dove l'esclusione abitativa si lega ad altre forme di esclusione, si manifesta un nuovo disagio» (Cremaschi, 2009).

Questi processi creano fratture all'interno delle comunità locali e in più i quartieri connotati da forte segregazione sociale si riscontrano proprio nelle città delle aree meno sviluppate, dove alle gravi condizioni abitative si sommano situazioni di povertà economica ed esclusione sociale che limitano fortemente l'esercizio stesso dei diritti di cittadinanza. Segmentazioni urbanistiche e sociali, inoltre, si associano a *governance*, anch'esse frammentate, conseguenza dell'eccessivo ampliamento dei bacini di mobilità, tanto quelli che derivano dagli spostamenti casa-lavoro quanto quelli connessi agli spostamenti dovuti al tempo libero, che rendono elastici e slabbrati i confini amministrativi. Molteplici divisioni, quindi, che frammentano inevitabilmente i modelli di vita degli abitanti della città, cosicché l'individuo si costruisce una città *à la carte* mentre tende a scomparire il menu standardizzato della città o della metropoli fordista (Camagni, 2003).

Si è venuta formando una città individualizzata, che genera costi sociali e conseguenze sul benessere collettivo. Nella città estesa e suburbanizzata si riducono tanto l'intensità dei rapporti sociali quanto i valori fondiari delle aree centrali; crescono le esternalità negative scaricate sulle zone circostanti e i costi di un modello basato interamente sulla mobilità privata.

Non meno rilevanti appaiono nella città contemporanea e globalizzata, da un lato, i timori e le insicurezze generate dalla nuova vita urbana e, dall'altro lato, la presenza di isole diverse nella città parcellizzata. Per quanto riguarda il primo aspetto, si registra un importante cambiamento nel concetto stesso di città che da spazio relativamente sicuro ha finito per essere associata, soprattutto nel corso dell'ultimo secolo, più al concetto di pericolo che a quello di sicurezza (Ellin, 2003). Tanto che Bauman in *Vita liquida* afferma che «si può dire che le fonti di pericolo si siano spostate nel cuore stesso della città [...] La guerra all'insicurezza, ai pericoli e ai rischi si combatte ormai dentro la città, ed è qui che si delimitano campi di battaglia e si tracciano fronti». Difatti «l'architettura della paura e dell'intimidazione» spadroneggia negli spazi privati, attraverso la costruzione di centri residenziali ad accesso riservato, spesso controllati da guardie in divisa, e dilaga anche nello spazio pubblico.

La città della paura e dell'insicurezza è anche una città che pratica l'estraniamento. Estraniamento come quella emblematica dei grandi gruppi multinazionali che all'interno di molte città europee (Copenaghen, Amsterdam ecc.) si insediano in enormi immobili, controllati agli ingressi, lontani dal centro città e assolutamente autosufficienti per la compresenza di negozi, ristoranti, attrazioni per il tempo libero.

Paura, senso di insicurezza, estraniamento che mettono in discussione lo stesso concetto di spazio pubblico. A proposito di questo Bauman scrive che: «Uno spazio è pubblico in quanto coloro cui è consentito accedervi non sono predefiniti. Non occorrono permessi di accesso, né vengono registrati i nomi di chi entra e di chi esce. La presenza nello spazio pubblico è dunque anonima; inevitabilmente, perciò, coloro che sono presenti nello spazio pubblico tendono a essere estranei sia tra loro, sia per coloro alla cui responsabilità è affidato quello spazio [...] Gli spazi pubblici, per queste ragioni, sono luoghi dove attrazione e repulsione si trovano a confronto, con risultati che cambiano costantemente e rapidamente. Essi sono pertanto luoghi vulnerabili [...] ma sono anche gli unici luoghi nei quali l'attrazione abbia qualche possibilità di vincere o eguagliare la repulsione. Essi sono, in altri termini, i luoghi dove è possibile scoprire, apprendere e praticare, prima che altrove, i modi e i mezzi di una vita urbana gratificante. È proprio nei luoghi pubblici che il futuro della vita urbana (e con esso, visto che la maggioranza crescente della popolazione umana abita in città, il futuro della coabitazione planetaria) si decide, esattamente ora» (Bauman, 2005, pp. 80-81).

La logica della paura così come la logica dello spazio conflittuale chiamano in causa direttamente i profondi processi di internazionalizzazione che coinvolgono le grandi aree metropolitane urbane soggette alla globalizzazione economica. Grandi aree metropolitane dove si spezza definitivamente l'equilibrio civiltà/natura e dove tendono a prevalere sempre più i caratteri della «città morta» ovvero la città della paura e del profitto, teatro tra l'altro di grandi disuguaglianze e di feroci violenze (Davis, 2002). Il processo di segmentazione urbana con-

duce, tra le altre cose, a una città rappresentata da tante isole distinte, alcune efficacemente connesse tra loro e altre invece poco connesse oppure completamente marginalizzate. L'immagine che ne consegue, quindi, non è quella del mosaico in cui tutte le parti fanno parte di un unico disegno, bensì quella di un arcipelago in cui le singole isole sovente sono mal collegate tra loro. La segmentazione dello spazio si collega naturalmente in maniera evidente alla stratificazione del valore dei suoli che può generare l'isolamento oppure l'auto-isolamento: un caso emblematico del primo fenomeno è quello dei quartieri ghetto, a cui può contrapporsi l'auto-isolamento delle cosiddette *gated communities* tipiche del Nord come del Sud America (comunità di gente facoltosa, blindata e rinchiusa in spazi controllati e inaccessibili ai diversi).

Queste tendenze vengono accentuate e acuite dalle opposte forze della globalizzazione e del localismo che spesso instillano nei cittadini una crisi di identità e di rappresentatività collettiva, causata dall'incrinazione e/o dalla definitiva rottura dell'identificazione tra il singolo individuo, la sua comunità di appartenenza e il territorio urbano di riferimento. In un circolo vizioso, la crisi del senso di appartenenza a sua volta genera paura e insicurezza inducendo i comportamenti sociali dell'individuo verso un modello iper-individualistico e di chiusura verso il mondo esterno e le sue molteplici espressioni, che a loro volta producono fenomeni di diversificazione, di discriminazione e di segmentazione. A questi si associa talora l'interpretazione della città come luogo attraversato da molteplici flussi e strutturato secondo reti di natura materiale e immateriale. Siamo di fronte alla città post-fordista, vissuta soprattutto come nodo delle reti economiche (Sassen, 2006), essendo costituita da aree rilevanti da un punto di vista economico che realizzano le interconnessioni tra le reti globali e i singoli territori, e nella quale i problemi relativi al governo urbano e agli squilibri della città sono ancor più complessi.

In questo quadro il ruolo del locale e della territorialità assume, in un apparente paradosso, ancora maggiore valore all'interno delle dinamiche dello sviluppo economico. In effetti si assiste alla maggiore importanza dei livelli di governo locali e contemporaneamente dei processi socioeconomici su scala globale, a discapito del ruolo dei poteri pubblici nazionali. Il paradigma dominante è quello della «glocalizzazione» (Bauman, 2005).

Il nuovo ruolo che hanno assunto le città a livello globale, d'altra parte, ha evidenziato le crescenti difficoltà di governare le aree urbane in modo efficiente, a causa dell'elevato grado di complessità delle relazioni che si vanno a determinare tra le diverse funzioni economiche, sociali e culturali. Le città si presentano come aree poco governate e sempre di più deregolate. L'elevata competizione in atto tra le diverse città, a livello mondiale, regionale e sub-regionale, mette in risalto il valore della qualità delle infrastrutture, dei servizi, del capitale umano, delle condizioni sociali della popolazione che ci vive. In questo scenario contraddistinto dalla complessità delle relazioni tra le diverse funzioni urbane e da un'attenzione sempre più forte agli aspetti qualitativi della vita, emerge

con forza l'importanza di definire forme istituzionali e strumenti adeguati di governo del territorio che siano in grado di portare avanti una concezione condivisa delle traiettorie di sviluppo della città e delle sue diramazioni metropolitane.

La città imprenditoriale e i tentativi di compattazione e di equilibrio spaziale. – In moltissimi casi, soprattutto negli ultimi trent'anni, gli amministratori delle città, anche in Europa, e in particolare nelle maggiori aree urbane dell'Inghilterra, hanno adottato i comportamenti propri degli attori economici e gli atteggiamenti tipici dello spirito imprenditoriale. Questo ha indotto alcuni studiosi, come Hall, a definire la *entrepreneurial city*. Vale a dire un ambiente urbano in cui vari gruppi d'interesse (pubblici, privati, dell'associazionismo locale) sviluppano una visione dello sviluppo urbano e creano strutture *ad hoc* al fine di implementare le strategie e mobilitare risorse economiche e finanziarie sia locali sia esterne (Parkinson e Harding, 1995). Di fatto, nella definizione delle politiche pubbliche per la città è stato dato ampio spazio alle componenti private, così come massiccio è stato il ricorso al mercato e alle sue risorse finanziarie. Sin dai primi anni Ottanta, però, è sembrato evidente come l'adozione di politiche urbane fortemente orientate al privato e segnate dall'ideologia liberista, ancorché garantissero flessibilità e rapidità decisionali, soprattutto nella realizzazione dei progetti di rigenerazione urbana, in assenza di meccanismi di controllo democratico, hanno lasciato spazio alla speculazione finanziaria e immobiliare con il dilagare dei fenomeni di *gentrification* (Scrofani e Ruggiero, 2013).

Le motivazioni che hanno spinto le amministrazioni urbane ad assumere comportamenti di tipo imprenditoriale e liberista vanno ritrovate sicuramente negli effetti della ristrutturazione economica post-fordista, ma anche in fattori come il lento ma progressivo decentramento dei poteri amministrativi in molte regioni del mondo e il cambiamento degli stili di vita urbani legati alla terziarizzazione dell'economia e all'attrattività esercitata nei confronti di nuovi residenti. In Europa poi hanno assunto un ruolo di primo piano il processo di integrazione, il mercato unico e l'adozione dell'euro in un'ampia area, tutti fattori che hanno spinto con forza le città europee ad assumere comportamenti altamente competitivi (Le Galès, 2007, pp. 10-23).

Gli elementi della competitività e dell'attrattività sono divenuti sempre più centrali nella definizione delle politiche urbane, dei soggetti pubblici e privati da mobilitare, dei modelli di *governance* e delle strategie organizzative da adottare. D'altra parte, il valore della costruzione di una nuova immagine della città – con l'uso del *marketing* – ha assunto un significato pregnante per la competitività esterna e per il rafforzamento del senso civico all'interno della dimensione locale.

A fare da contraltare al tema della città imprenditoriale si è imposto il tema della compattezza che storicamente ha caratterizzato proprio la città europea e mediterranea nelle forme di organizzazione dello spazio. Nella storia, infatti, le città europee e mediterranee si sono presentate tendenzialmente come città

compatte, dense e a sviluppo concentrico. Caratteristiche che molto spesso si sono perse nel corso del tempo a favore di modelli insediativi a minore densità e ad alta frammentarietà.

L'Europa, però, si è sempre caratterizzata per una maggiore attenzione al tema della città compatta rispetto ad altre aree del globo e, infatti, molti progetti di riqualificazione urbana hanno affrontato le questioni complesse del riuso di edifici e della ricerca di una forte interconnessione tra le diverse parti della città, anche in chiave sociale. Queste operazioni hanno permesso di intraprendere alcuni percorsi di sviluppo urbano improntati alla sostenibilità e alla ricompattazione di cui già oggi molte città possono fregiarsi. In tal senso la città di Barcellona, per esempio, ha accolto nelle aree centrali un numero crescente di persone attraverso lo sviluppo edilizio di queste aree e il riuso di edifici dismessi come soluzione alternativa all'edificazione di aree libere situate in periferia. Una scelta che ha esaltato la densità urbana e che certamente ha contribuito a un uso minore di energia e a una più bassa produzione di inquinamento, alla presenza di quartieri ben progettati con maggiore accessibilità degli spazi pubblici e maggiore qualità dei sistemi di trasporto (Mazzoleni, 2008).

Il tema della compattazione, inoltre, va di pari passo con il tema dello spazio pubblico e della sua valorizzazione nonché della necessità di farlo ridiventare luogo sperimentale di progettazione e di pianificazione strategica ⁽¹⁾ e non mero passaggio tra uno spazio privato e un altro spazio privato. Per questo è sempre più opinione diffusa tra gli studiosi di scienze urbane che le azioni di riqualificazione dovrebbero essere orientate, piuttosto che a sviluppare nuovi edifici, a sviluppare nuove comunità e nuovi ambienti di vita, comunità integrate da un punto di vista sociale e luoghi che favoriscano l'interazione e l'incontro tra diversità.

Le politiche ispirate ai principi della compattazione e della nuova centralità dello spazio pubblico nonché i processi di trasformazione territoriale che ne sono derivati hanno coinvolto in Europa tanto città di antica industrializzazione quanto città desiderose di intraprendere nuovi percorsi, culturali ed ecosostenibili, in sintonia con il proprio modello di sviluppo. Nelle realtà urbane del Nord Europa, per esempio, si riscontra più che in altre realtà lo sforzo politico e progettuale di mitigare in maniera virtuosa l'imperante modello competitivo di città, introducendovi elementi di socialità, equità spaziale, compattezza e una più diffusa accessibilità alla gamma dei servizi pubblici. In queste realtà urbane c'è stato un tentativo autentico di assumere la pianificazione dello spazio come un valore aggiunto dell'opera di governo urbano. Nei processi di rigenerazione urbana realizzati in molte realtà urbane della Scandinavia e della Finlandia, Helsinki

(1) John Manning (2004) scrive: «In questo spazio sterile, l'interazione umana è limitata al conflitto tra chi è in auto e chi va a piedi, tra chi ha e chi non ha (e chiede l'elemosina e vende oggetti ai semafori), agli incidenti d'auto, al pericolo di investire chi imprudentemente attraversa la strada, ai furti con scasso, agli scippi. Le interfacce tra sfera pubblica e spazi privati sono costituite solo dalle vetrine dei negozi o dai complessi meccanismi difensivi per tenere a distanza il prossimo – portinerie, muri, filo spinato, recinzioni elettriche».

su tutte, si intravede una precisa scelta di governo del territorio, in quanto la pianificazione dello spazio non è vissuta, almeno nelle intenzioni degli amministratori locali, come obbligo bensì come una precisa scelta politica e imprenditoriale che pretende di selezionare ciò che si vuole fare e come farlo. Un'opera di governo urbano, quindi, che non si limita soltanto all'assegnazione dei diritti di utilizzo del suolo ma prova ad affermare, anche se con grande fatica, un nuovo progetto collettivo di cittadinanza.

È evidente però che anche a queste latitudini gli esiti della nuova progettualità diventano incerti e oscillano tra operazioni di *marketing* territoriale e pratiche politiche di pianificazione urbana socialmente avanzata, culturalmente consapevole e autenticamente democratica. Nel caso di Oslo, la capitale norvegese, per esempio, è vero che «la via della socialdemocrazia norvegese alla pianificazione urbana sembra qui configurarsi come un laboratorio avanzato della nuova fisionomia della città europea, attraverso una politica urbanistica dal volto umano, che si proclama attenta ai valori classici della socialità urbana e al ruolo dell'attore pubblico nei processi di pianificazione, prendendo atto della dimensione critica del valore aggiunto della pianificazione dello spazio» (Borsa e D'Amia, 2010). Ma è anche vero che nel grande avvicinarsi di progetti, interventi, piani strutturali, nuovi piani regolatori, investimenti privati e politiche pubbliche che hanno riguardato negli ultimi dieci anni la grande area del Fiordo, si intravede una moltitudine di elementi differenti tra loro, comprese operazioni immobiliari piegate alle logiche iperfinanziarie e mercatiste dell'economia globalizzata ⁽²⁾. Tanto che una chiara luce sul groviglio degli interventi che compongono il processo di rigenerazione urbana avviato nel grande Fiordo di Oslo, oscillante tra marketing globalizzante e strategia di contrasto a fenomeni quali la segregazione sociale e la pressione speculativa, sarà data dal metodo: vale a dire come le opere dell'imponente piano strutturale che interessa l'area del fiordo urbano verranno portate a compimento integrandosi a politiche di riequilibrio sociale e spaziale nella realizzazione di un sistema urbano integrato.

Un caso di successo sicuramente è rappresentato dall'esperienza di Helsinki. La città di Helsinki, già dalla metà degli anni Novanta del secolo scorso, ha intrapreso un percorso complessivo di rigenerazione dell'assetto urbano e delle sue componenti strutturali, con l'obiettivo di diventare una buona pratica a livello mondiale in materia di qualità della vita e cura dell'ambiente, efficienza dei servizi pubblici e diversificazione delle opportunità economiche e di lavoro. La visione di Helsinki città *green*, città del *design*, città dell'innovazione e dell'*hi-tech*, città della mobilità sostenibile, si è concretizzata in progetti reali e in un in-

(2) Il progetto principe della nuova pianificazione urbana che ha interessato Oslo è il piano strategico intitolato *Il fiordo urbano*, piano approvato dal Consiglio Comunale nel 2000; piano strategico attraverso il quale si definisce il piano di sviluppo del fiordo con la relativa area portuale e che prevede l'interazione di aree a destinazione residenziale, commerciale e per il lavoro con spazi aperti per il tempo libero che consentano l'accesso diretto al mare alla popolazione e ai visitatori. L'intero piano strutturale è trasversalmente orientato all'applicazione dei più stringenti criteri di sostenibilità ambientale.

tenso processo pianificatorio orientato a dare coerenza sistemica ai tematismi che caratterizzano il futuro del proprio sviluppo urbano. La città di Helsinki, coerentemente al *masterplan* approvato nel 2002 e al documento di indirizzo *Helsinki Metropolitan Vision 2020*, ha attuato, per esempio, una efficace politica nel campo della mobilità e dei trasporti pubblici ⁽³⁾. Helsinki è stata la prima città al mondo, inoltre, ad aver definito, all'interno del *masterplan* di sviluppo, interventi strutturali che si concentrano sulla città sotterranea, al fine di realizzare infrastrutture utili al funzionamento della città senza danneggiare la qualità della vita in superficie. Superficie connotata dalla presenza di verde urbano, di parchi pubblici e di percorsi ciclopeditoni.

Interessanti anche gli interventi da realizzare sull'area costiera di Arabianranta ⁽⁴⁾, coinvolta da un'azione di rigenerazione urbana altamente innovativa e sperimentale in quanto incentrata sull'integrazione di tre fattori: la creazione di un distretto artistico-culturale all'interno di un parco ipertecnologico; la riqualificazione ambientale del *waterfront*; la realizzazione di abitazioni rivolte a usi e utenti di tipo differente. La zona residenziale è stata concepita e realizzata come un insieme di tipologie diverse di abitazioni: si trovano appartamenti da vendere o da affittare secondo i tradizionali prezzi di mercato, case di edilizia popolare, case con il diritto di occupazione, case vendute secondo un accordo speciale tra Comune e costruttori che fissa il prezzo della casa preliminarmente, in quanto le case sono costruite su suolo pubblico. È importante sottolineare come il successo di interventi residenziali di questo tipo dipenda dal fatto che il Comune possiede circa quattro quinti delle terre. Questo dà all'amministrazione comunale la possibilità di variare l'uso del suolo in maniera quasi esclusiva e quindi di avere un forte ruolo decisionale nello sviluppo di nuove aree residenziali, dalla definizione dei piani sino all'implementazione degli interventi.

Il progetto di riqualificazione dell'area di Arabianranta può dirsi riuscito laddove molte altre esperienze di rigenerazione urbana hanno fallito. Ad Helsinki si è riusciti a mitigare i forti interessi del mercato immobiliare con quello collettivo del diritto alla casa a prezzi ragionevoli e calmierati e a far convivere una pratica sperimentale di rigenerazione urbana con nuovi usi degli spazi pubblici, non legati per forza di cose al consumo di beni e servizi ma, per esempio, alla fruizione di cultura e arte in maniera del tutto gratuita.

(3) Si è perseguita la strada della forte integrazione tra localizzazione delle nuove costruzioni e localizzazione dei nodi dei trasporti e della mobilità. Questa scelta ha portato a promuovere la localizzazione di nuove costruzioni nelle aree dove sono presenti stazioni ferroviarie e lo sviluppo urbano in generale è stato pianificato a supporto delle infrastrutture di trasporto su ferro. Questo tipo di approccio rientra nella strategia globale perseguita dalla città di ridurre al minimo la domanda di spostamento. Il *masterplan*, nel suo insieme, ha agito sulla realizzazione di itinerari della metropolitana, di grandi depositi per autobus e treni, di strade di servizio ma anche su opere innovative come la realizzazione di un grande *data centre* per computer, che utilizza la bassa temperatura del mare per raffreddarli e il calore prodotto in eccesso per riscaldare l'acqua delle case presenti in superficie.

(4) L'area di Arabianranta è un'area litorale dove nel 1874 fu fondata la grande fabbrica di ceramiche chiamata Arabia e che, quindi, per molti anni è stata una zona a vocazione industriale.

Le politiche e le pratiche messe in campo da città come Helsinki mettono in evidenza anche alcune conseguenze sul piano demografico e quindi sui risultati che le città e le loro aree di gravitazione funzionale hanno raggiunto in termini di maggiore compattazione e di contrasto al fenomeno della diffusione urbana. Guardando le statistiche nazionali, infatti, si può notare come l'area metropolitana di Helsinki negli ultimi vent'anni, a partire dal 1990, di pari passo con la messa in opera di politiche di rigenerazione urbana altamente innovative e tutte protese all'integrazione sociale, degli spazi e della mobilità, ha visto crescere notevolmente i propri abitanti, dimostrandosi molto attrattiva, anche fuori dalla Finlandia. La popolazione dell'area metropolitana di Helsinki è cresciuta, infatti, a un ritmo di circa 10.000 unità all'anno, tanto da superare nel 2008 il milione di abitanti.

Verso la città di tutti. – Per concludere, si può affermare che il modello di città che si è imposto a livello europeo e mondiale è quello di una città esasperatamente competitiva, creatrice di occasioni nuove di crescita e di sviluppo, e nello stesso tempo abbastanza attenta ai temi della qualità della vita.

Le tante evidenze empiriche dimostrano che uno dei punti deboli di questo modello riguarda la difficoltà di raggiungere un livello di equilibrio spaziale e sociale in grado di frenare fenomeni diffusi di *gentrification* e di innalzamento dei valori immobiliari nelle aree rigenerate delle città senza alcuna contropartita per le classi sociali più deboli. Pertanto è possibile affermare che i temi dell'integrazione sociale degli spazi, dell'uguaglianza spaziale in ambito urbano, della ricerca di una città più giusta e realmente accessibile per tutti sono diventati gli elementi critici delle nuove politiche urbane. Le politiche della competizione così come quelle della sostenibilità ambientale, pur intervenendo su fattori decisivi per lo sviluppo della città, non sembrano riuscire in maniera adeguata a contrastare i fenomeni di disagio urbano (sociale, economico, abitativo, infrastrutturale, di accesso ai servizi) e quindi a garantire una reale uguaglianza di opportunità per tutti i cittadini.

La letteratura e le esperienze concrete ci vengono in soccorso e ci suggeriscono che una città che si pone l'obiettivo di garantire una reale uguaglianza di opportunità per tutti i cittadini dovrebbe fare proprio il tema della sperimentazione di nuove forme di uso degli spazi nonché dell'elaborazione di nuove categorie interpretative per accostarsi con maggiore correttezza ai grandi temi dei diritti e dei consumi, al fine di perseguire con consapevolezza l'idea stessa di bene comune. Una città, inoltre, che si interroga sulla questione delle nuove dimensioni urbane.

In proposito, l'architetto Renzo Piano (2011) ha affermato che la cintura urbana va ristretta anziché allargata e che al suo interno vanno creati sempre più spazi di socialità condivisa a livello di quartiere e che gli abitanti devono spostarsi con mezzi di trasporto pubblico rientranti in una rete infrastrutturale ben

funzionante. Anche da queste autorevoli considerazioni emerge la necessità di concentrare gli sforzi più sul recupero della città e dei suoi spazi piuttosto che su quel fenomeno che è stato definito *urban renewal*.

Esempi di politiche utili a ridefinire un nuovo paesaggio urbano più compatto e solidale possono far riferimento alla capacità e alla volontà delle amministrazioni pubbliche e della società civile organizzata di: *a)* favorire l'emersione e il consolidamento di pratiche sociali già esistenti di trasformazione degli spazi; *b)* organizzare in modo policentrico a rete i sistemi urbani metropolitani e regionali; *c)* realizzare spazi aperti e verdi a carattere continuo, nei dintorni (*green belts*), dentro (*green hearts*) e lungo le principali direttrici dell'insediamento compatto; *d)* potenziare il trasporto collettivo pubblico e privato e ridurre così gli sprechi energetici; *e)* contenere i nuovi insediamenti all'interno di brevi percorsi di mobilità; *f)* privilegiare gli interventi di mobilità su ferro per il collegamento delle polarità metropolitane; *g)* limitare l'uso di suolo periurbano e/o extraurbano per nuovi usi insediativi, ripolarizzando il tessuto esistente attorno a luoghi di alto valore simbolico o attorno a borghi storici; *h)* privilegiare la cosiddetta *mixité* funzionale al fine di integrare le diversità sociali.

È parso opportuno, infine, prendere in prestito dal filosofo della politica Michael Walzer il concetto di spazio aperto, al fine di esemplificare un ideale di città-bene comune che le comunità urbane dovrebbero perseguire. Per Walzer lo spazio bloccato rappresenta la città che si affida alla logica degli immobiliari e soddisfa l'esclusiva esigenza del consumo privato. Lo spazio aperto si identifica, invece, con la partecipazione a una vita comune. In «Città per un piccolo pianeta» l'architetto Richard Rogers, riprendendo il concetto di spazio aperto, osserva che: «La periferia residenziale, le lottizzazioni, i quartieri di uffici, le zone industriali, le aree di parcheggio, i sottopassaggi, gli anelli di circonvallazione, i centri commerciali, l'automobile stessa sono spazi bloccati. Le piazze affollate invece, le strade allegre di passeggio, i parchi, i mercati, i caffè sulla strada sono spazi aperti. Negli spazi bloccati transitiamo frettolosi, in quelli aperti siamo pronti a cercare a scambiare sguardi e a incontrarci, cioè ad essere partecipi della vita comune» (Rogers, 1997, p. 19). Allora appare evidente come il recupero dei concetti di cittadinanza e mescolanza diventi fondamentale per la città di tutti. Cittadinanza, ovvero l'idea che una città per tutti si costruisce nella consapevolezza che lo spazio pubblico assuma il ruolo di protagonista principale del teatro della cultura urbana. Una città dove la libertà di accesso allo spazio pubblico viene difesa alla pari della libertà di parola. Mescolanza, con l'obiettivo di garantire una distribuzione omogenea di servizi e funzioni sul territorio insieme a un disegno di convivenza in ogni quartiere tra edilizia popolare, edilizia convenzionata ed edilizia di mercato, oltre che a pratiche di integrazione tra zone residenziali, commerciali, urbano-rurali e quelle destinate ai servizi.

Una città di tutti appare, quindi, come una città che pratica nella sua interezza la tecnica del rammendo, ovvero che cerca di tracciare nuove soglie, nuovi passaggi, nuove porte ufficiali per far saltare quelle barriere invisibili che diventano

escludenti tra il centro e la periferia, tra l'urbano e il rurale, tra questa e quella classe sociale (Augé, 2012). L'opera del rammendo però «non è esclusiva né dei grandi progetti che possono offrire bellezza a ogni sguardo, né del rimodellamento dei grandi paesaggi dove ciascuno può perdersi e ritrovarsi. Vuole solamente ricordare che tutto comincia e tutto finisce con l'individuo più modesto, e che, se non lo riguardano almeno un po', le più grandi imprese sono vane» (*ibidem*).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AMIN A. e N. THRIFT, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- AUGÉ M., *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*, Milano, Mondadori, 2007.
- AUGÉ M., *La città plurale: da emergenza a risorsa*, Relazione tenuta nell'ambito della Rassegna «Milano al plurale», organizzata da Fondazione San Fedele, Milano, 6 ottobre 2012.
- BAIONI M., I. BONIBURINI e E. SALZANO, *La città non è solo un affare*, Aemilia University Press, Reggio Emilia, 2012.
- BAUMAN Z., *Vita liquida*, Bari-Roma, Editori Laterza, 2005, pp. 80-81.
- BERDINI P., *La città in vendita. Centri storici e mercati senza regole*, Roma, Donzelli, 2008.
- BORSA D. e G. D'AMIA (a cura di), *Il Fiordo di Oslo. Un laboratorio europeo di trasformazione urbana*, in «Spazio Aperto, Sezione Territorio», Milano, Franco Angeli, 2010.
- BURRONI L., F. RAMELLA, C. TRIGILIA, *Città metropolitane e politiche urbane*, Firenze, Firenze University Press, 2009, pp. 125-140.
- CAMAGNI R., *Piano Strategico, Capitale Relazionale e Community Governance*, in R. PUGLIESE e A. SPAZIANTE (a cura di), *Pianificazione Strategica per le Città: Riflessioni dalle Pratiche*, Milano, Franco Angeli, 2003.
- CAMAGNI R., *Città, Governance urbana e politiche urbane europee*, in «NSL Network City and Landscape - DISP on line», 2003, pp. 26-31 (consultabile in www.orl.arch.ethz.ch).
- CAMERATA F., *Il quartiere creativo di Arabianranta. Rigenerazione urbana, cultura e identità*, in «Urbanistica Informazioni», 2008, 221-222.
- CREMASCHI M. (a cura di), *Politiche territoriali e programmi europei*, in «Archivio di studi urbani e regionali», 2002, 75 (numero monografico).
- CREMASCHI M., *Palermo: poveri abitanti della grande città europea*, in sito web «Trame Urbane/Urban Plots» (<http://cremaschi.dipsu.it>), 2009.
- DANDO C., *Sul governo possibile delle città*, in G. DEMATTEIS (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio, 2012.
- DAVIS M., *Città morte*, Milano, Feltrinelli Editore, 2002.
- DEMATTEIS G., *Retibus regionaes regere*, in «Geotema», 1997, 9, pp. 37-43.
- ELLIN N., *Fear and City Building*, in «Hedgehog Review», 2003, V, 3, pp. 43-61.
- FAINSTEIN S. e S. CAMPBELL (a cura di), *Readings in Urban Theory*, Oxford, Blackwell, 1996.

- FISHMAN R., *The American Planning Tradition: An Introduction and An Interpretation* in R. FISHMAN (a cura di), *The American Planning Tradition*, Washington D.C., The Woodrow Wilson Center Press, 2000, pp. 1-29.
- HALL P., *Cities in Civilisation: Culture, Innovation and Urban Order*, Londra, Weidenfeld and Nicholson, 1998.
- HALL P., *Creative Cities and Economic Development*, in «Urban Studies», 2000, 37, 4, pp. 639-649.
- HALL T. e P. HUBBARD (a cura di), *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, regime, and Representation*, Chichester, Wiley, 1998.
- HARVEY D., *Città ribelli*, Milano, Il Saggiatore, 2013.
- JACOBS J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961 (ed. it. *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, Torino, Einaudi, 1969).
- LE GALÈS P., *Megacittà mature o crescita delle città europee globalizzate?*, in «Dialoghi Internazionali», 2007, 4, pp. 10-23.
- MANNING J., *Racism in three Dimensions: South African Architecture and the Ideology of White Superiority*, in «Social Identities», 2004, 4, pp. 527-536.
- MAZZA L., *Limiti e capacità della pianificazione dello spazio*, in «Territorio», 2010, 52.
- MAZZOLENI C., *Barcellona: il primato dello spazio pubblico*, in «Dialoghi Internazionali», 2008, 7, pp. 18-35.
- PALERMO P.C., *Apprendere da Urban: effetti immediati e incerti sviluppi di un'esperienza innovativa*, in «Urbanistica», 2003, 122.
- PALERMO P.C., *Trasformazioni e governance del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- PARKINSON M. e A. HARDING, *European Cities toward 2000: Entrepreneurialism, Competition and Social exclusion*, in M. RHODES (a cura di), *The Regions and the New Europe: Patterns in Core and Periphery Development*, Manchester-New York, Manchester University Press, 1995.
- PIANO R., Intervista al quotidiano «La Repubblica» in data 12 aprile 2011, pp. 41-43.
- ROGERS R., *Città per un piccolo pianeta*, Milano, Kappa, 1997.
- ROGERS R., Intervista al quotidiano «La Repubblica» in data 2 luglio 2012, p. 43.
- RUFFOLO G., *I paradossi della crescita nell'era del turbo capitalismo*, in «Lettera Internazionale», 2001, 67.
- SASSEN S., *Perché le città sono importanti*, in R. BURDETT (a cura di), *Città, Architettura, Società*, Padova, Marsilio, 2006.
- SASSEN S., *A Sociology of Globalization*, New York, W.W. Norton & Company, 2007 (ed. it. *Una sociologia della globalizzazione*, Torino, Einaudi, 2008).
- SCROFANI L. e L. RUGGIERO, *Politiche neoliberiste e nuovi paesaggi urbani*, in C. CAPINERI e altri (a cura di), *Oltre la globalizzazione. Prossimità/Proximity*, Firenze, University Press, in «Memorie Geografiche», 2013, 11, pp. 243-252.
- SENNETT R., *The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life*, New York, W.W. Norton, 1992 (ed. it. *Usi del disordine. Identità personale e vita nelle metropoli*, Milano, Costa & Nolan, trad. di L. Salvadori, 1999).
- SMITH N., *New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy*, in «Antipode», 2002, 34, 3, pp. 434-57.

- SEPE M., *Il recupero dei waterfront tra politiche urbane e rigenerazione creativa*, Napoli, Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie – CNR, 2010.
- TEDESCO C., *L'analisi delle politiche urbane europee: alcuni frame emergenti*, in «Foe-dus», 2002, 4.
- WALZER M., *Sfere di giustizia*, Bari-Roma, Editori Laterza, 2008.
- WATERFRONT COMMUNITIES PROJECT WCP, Oslo, 2006 (<http://www.waterfrontcommunitiesproject.org>).
- WHYTE W.H. (a cura di), *The Exploding Metropolis*, New York, Doubleday, 1958.

THE CITY OF ALL: FOR AN OPEN URBAN DEVELOPMENT. – In the last thirty years the urban planning policies has been insufficient and inadequate to govern the massive suburban development and its environmental, economic and social costs. The world cities, strongly influenced by a model of iper-competitive development, are highly fragmented and crossed by significant phenomena of social problems. The article criticizes the model of the entrepreneurial city and investigate possible ways of correction as practices of compactation of the city or alternative uses of urban land. Are recounted, for example, the experiences of some Northern European cities such as Helsinki and Oslo. It's tried to outline the profile of a «city of all» in terms of theoretical construction and urban policies to implement. A profile declined in the concepts of density, equal access to services, residential and functional mixing, but above all in the concepts of open space and common citizenship.

Università degli Studi di Catania, Dipartimento di Economia e Impresa

claudionovembre@tiscali.it