

# Per un uso sostenibile del territorio

**Agli albori della terza rivoluzione industriale, in un'epoca in cui l'umanità si misura per la prima volta nella sua storia con aumenti esponenziali della popolazione, in cui urge indirizzare i processi di sviluppo e inurbazione dei paesi sottosviluppati, parlare di sostenibilità in relazione all'architettura significa occuparsi di metropoli e agglomerati urbani e dei principi insediativi che stanno alla base dei fenomeni di diffusione incontrollata caratterizzata da un non pianificato consumo di territorio (il cosiddetto sprawl), fenomeno tipico di tutto il mondo occidentale, che ora sta interessando anche l'Oriente e tutti i Paesi in via di sviluppo**

Testo di Chiara Lamparelli

Il suolo è una risorsa scarsa e ben difficilmente rinnovabile. Il rapporto annuale ISTAT del 2008 dedica a questo tema alcune preoccupanti considerazioni (da W. Fumagalli, a cura di, Il consumo del suolo tra norme vigenti e nuove proposte, AL mensile di informazione degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori Lombardi, luglio 2009) «... tra il 2001 e il 2008 l'incremento delle superfici edificate in Italia è stato del 7,8 per cento. Si possono definire critiche o poco sostenibili le situazioni in cui una forte domanda di edificazione insiste su un territorio già sovraccarico, spingendo all'occupazione di aree sempre più marginali e all'ulteriore frammentazione dello spazio rurale, con conseguenze negative per l'ambiente (ad esempio, per l'incremento dei volumi di traffico o per il degrado delle aree verdi o agricole residuali, intercluse nelle zone urbanizzate). Se, come in gran parte della pianura Padana, la spinta all'urbanizzazione è forte in aree già densamente popolate, ciò significa che in queste aree un modello insediativo ad alto consumo di suolo tende a riprodursi saturando progressivamente gli spazi residui disponibili».

L'eccessivo consumo del suolo rappresenta quindi uno dei problemi più gravi che la pianificazione urbanistica dovrebbe affrontare e risolvere.

Lega Ambiente, recentemente si sta occupando di un progetto di legge denominato

“Norme per il contenimento dei consumi di suolo e la disciplina della compensazione ecologica comparativa” il cui obiettivo principale dovrebbe essere quello di garantire il contenimento di consumo di suolo permettendo l'utilizzo di nuove risorse territoriali solo se non esistono all'interno del territorio comunale aree già urbanizzate non utilizzate o sotto urbanizzate o dismesse, compatibili con le trasformazioni richieste.

Lo strumento di controllo dovrebbe essere un documento denominato “Carta di consumo del suolo”, di cui va reso obbligatorio il periodico aggiornamento, il quale potrebbe permettere di avere sott'occhio il quadro generale della situazione di una data porzione di territorio palesando i diversi utilizzi o non utilizzi, situazioni di degrado delle aree in osservazione, in determinati lassi di tempo.

L'eccesso di urbanizzazione degli ultimi 50 anni ha portato le città a trasformarsi da metropoli, a megalopoli, ovvero territori urbanizzati.

Eugenio Turri teorizza la “megalopoli padana” come un'unica metropoli a scala interregionale, e

Stefano Boeri giunge a considerare l'Europa intera, osservata a scala satellitare, come un unico territorio urbanizzato in cui non è più possibile delineare vere separazioni tra le aree urbane costruite, le aree agricole e i parchi naturali, bensì va tutto considerato un'unica infinita sequenza di brani ed episodi che si susseguono senza progetto, senza più una misura riconoscibile apparendo “come l'esito caotico di una società urbana priva di gerarchie e di regole insediative”.

Le città europee, caratterizzate da un nucleo storico, si sono propagate nel territorio in periferie infinite e informi, quasi senza soluzione di continuità.

Queste propagazioni sono caratterizzate dalla “perdita di compiutezza formale, dall'assenza di qualità morfologica” (I. Valente), procedendo per lo più secondo un accostamento progressivo di episodi edilizi solitari, autoriferiti, introversi, privi di intenzione relazionale col contesto che li circonda: case unifamiliari, edifici industriali, centri commerciali con parcheggio circostante, condomini residenziali dalla tipologia stereotipata, impianti industriali, strade di scorrimento, autostrade, tangenziali, cartelloni pubblicitari.

Questo nuovo conformarsi dei paesaggi e dei territori urbani ci impedisce una visione d'insieme, ci disorienta, ci toglie la possibilità di lettura attraverso le misure e i riferimenti a noi noti, porta evidentemente a una deregulation, a un enorme spreco di risorse in generale. “Senza accorgercene la città è scomparsa. Continuiamo a vivere in ambienti urbani con nomi storici come Roma, Parigi ecc ma la maggior parte del mondo sviluppato vive in periferia” (R. Ingersol, Sprawlton, Roma, ed. Meltemi, 2004).

L'avvento dello sprawl viene attribuito alla comparsa dei mezzi di locomozione meccanica nella storia dell'umanità, evento che ha generato una progressiva deformazione e adeguamento della forma dello spazio urbano: prima con la comparsa delle ferrovie nell'800, successivamente con l'avvento dell'automobile e il conseguente bisogno di circolazione. Da quel momento in poi il tracciato viabilistico è diventato il vettore generatore, della crescita urbana sempre più incontrollata, uno dei pochi elementi relazionali riconoscibili tra le parti di tessuti frastagliati e intermittenti.

“Con una violenta rottura, unica negli annali della storia, tutta la vita sociale dell'Occidente s'è staccata in questi ultimi tre quarti di secolo dalla sua cornice relativamente tradizionale e ben armonizzata con la geografia. L'esplosivo che ha prodotto questa rottura è costituito dall'improvviso irrompere - in una vita fino allora scandita

XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXX XXXXXX X  
XXX XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXX XXXXXX X  
XXX XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXX XXXXXX X  
XXX XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXX XXXXXX X XXX  
XXXXXXXXXXXX XXXXXXXX  
XXXXXXXX X XXX

dal passo del cavallo – della velocità nella produzione e nei trasporti delle persone e delle cose. Al suo apparire, le grandi città esplodono o si congestionano, la campagna si spopola, le province sono violate nella loro intimità. I due insediamenti umani tradizionali, la città e il villaggio, attraversano una crisi drammatica. I centri abitati si estendono senza forma, indefinitamente. La città come organismo urbano coerente scompare. Nell'anarchica proliferazione di sobborghi che corrodono la natura e degradano le belle comunità rurali questo enorme spreco – la disorganizzazione del fenomeno urbano – costituisce uno degli oneri più schiacciati imposti alla società moderna...” (Le Corbusier nell'introduzione a *Manière de penser l'urbanisme*, Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1946-63, trad. it. *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma-Bari, 1965).

Nella caratterizzazione degli assetti morfo-tipologici della città diffusa non c'è più spazio per la percorrenza pedonale e insieme a quella scompaiono anche gli spazi pubblici, la cultura della piazza civica viene sostituita con la frequentazione del centro commerciale.

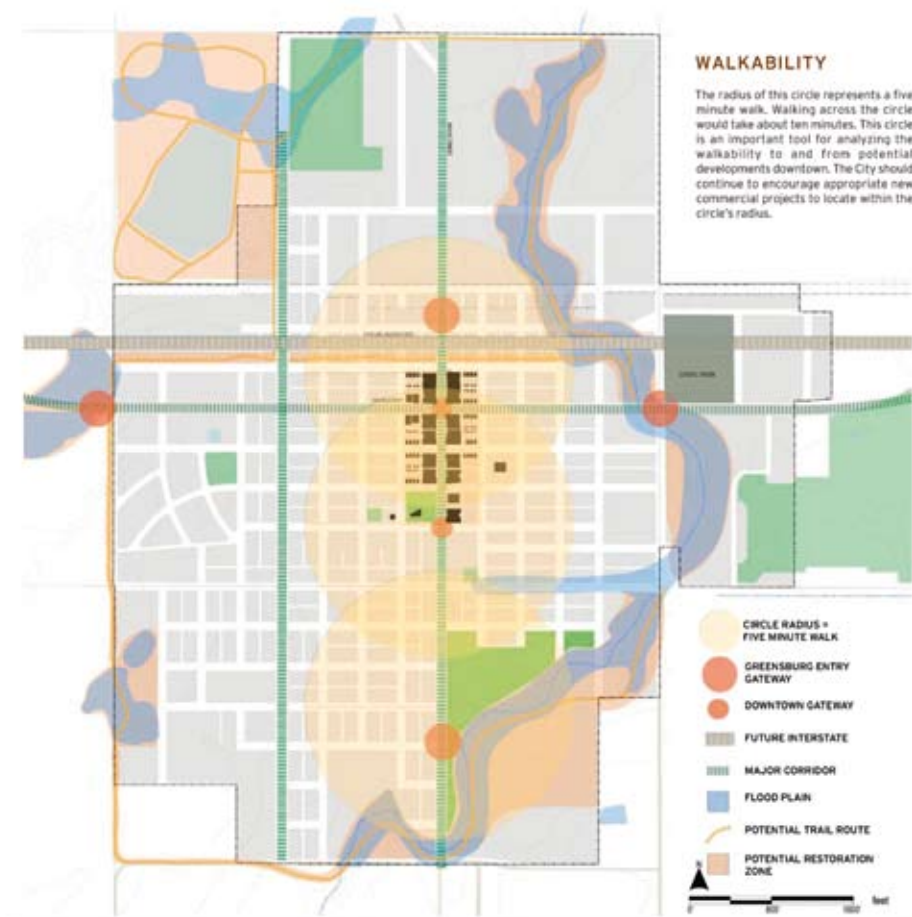
“Il mondo civico della piazza è stato abbandonato perché si lavora e si vive altrove. L'atmosfera comunitaria della strada commerciale del centro ha perso la sua vitalità, combattuta dalla concorrenza dei centri commerciali suburbani. I valori della polis, monumentalizzati nella forma urbana dei centri storici, non si sono riprodotti in altri

contesti fuori dal centro, che sembrano terra di nessuno. Sprawl non è soltanto un fatto di morfologia urbana ma è ormai un modo di essere, in “oscillazione continua tra appartenenza e spaesamento”... un tempo tutte le città avevano una maglia di strade contenuta in una forma compatta. L'identità del luogo era stabilita da una gerarchia architettonica di monumenti e spazi urbani che rappresentavano la collettività” (R. Ingersol, *Sprawlton*, Roma, ed. Meltemi, 2004).

Il cambiamento antropologico di concezione e uso della città e del territorio è radicale e forse è proprio solo la veloce percorrenza automobilistica l'unica possibilità di ricostituire percettivamente lo sprawl come un paesaggio continuo e non frammentato. D'altro canto ciò che rimane del nucleo della città storica si costituisce come uno dei possibili “episodi” nell'infinita sequenza che caratterizza il territorio; episodio che, ospitando sempre meno funzioni commerciali e residenziali, viene fruito spesso, soltanto come testimonianza storica, in una sorta di processo di museificazione.

La prima risposta possibile allo sprawl è il suo esatto contrario, “densità”.

Il concetto di “città compatta” sta divenendo centrale nelle moderne strategie di pianificazione urbanistica, una densità indirizzata a obiettivi di ecoefficienza e massima sostenibilità ambientale degli assetti costruiti dove densità va intesa non come brutale agglomerazione urbana (di cui



Greensburg, Kansas (USA). Ricostruzione ecosostenibile di una città: schema dei percorsi pedonali previsti della pianificazione urbana

purtroppo la prima rivoluzione industriale ci ha lasciato molti esempi), ma compattazione e integrazione strategica delle funzioni urbane del costruito e degli spazi verdi, delle infrastrutture e l'adeguata istituzione di spazi aperti pubblici, fondamentali per la costituzione di un'identità comunitaria urbana.

E allora ripensare il paesaggio urbanizzato, dove evidentemente lo spazio costruito e lo spazio aperto devono essere concepiti e progettati in binomio indissolubile: spazi di verde pubblico possono avere effetti salubri sul microclima urbano, avere funzione di isolamento acustico, di assorbimento dell'inquinamento atmosferico e dell'anidride carbonica, di produzione di ossigeno e rigenerazione dell'aria. Inoltre possono essere concepiti come luoghi per l'interazione sociale, per il movimento pedonale, attrezzati per il tempo libero.

In un'ottica di densità la ricerca tipologica va reindirizzata alla realizzazione di edifici compatti a blocco, contenenti funzioni diverse, non necessariamente solo quella residenziale (mixité), per cercare di contrastare la zonizzazione urbanistica causa principale di spostamenti poco sostenibili e di deperimento e sotto-utilizzazione di parti di città.

Tipologie residenziali che siano in grado di rispondere adeguatamente alle odierne istanze sociali, proponendo il grado di flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni abitativi richiesta dalla complessità sociale contemporanea. Senz'altro dovrebbero essere edifici costruiti secondo strategie edilizie ecosostenibili, attraverso la massima cura del loro orientamento all'esposizione solare, l'impiego di materiali adeguati, l'incentivo alla prefabbricazione e tutte le soluzioni tecnologiche e impiantistiche indirizzate alla "passivazione" dei consumi energetici dell'edificio.

Sarebbe opportuno concepire tessuti urbani che prevedano l'integrazione funzionale e architettonico/paesaggistica con tutte le infrastrutture della mobilità. Inoltre, lo sviluppo delle reti infrastrutturali disincentiverebbe la mobilità privata e individuale fornendo una valida alternativa recuperando e pianificando quindi anche gli adeguati spazi della mobilità pedonale e ciclabile.

Città compatte pianificate secondo intenzioni ur-

banistiche volte a una relazione interscalare città/territorio lungimirante e coordinata tra le parti.

È evidente che queste intenzioni ideali vanno intersecate con una realtà già data che ci circonda, costituita da un paesaggio urbano diffuso, caratterizzato dalla dispersione, informale e deregolata, dove non riusciamo più a mettere in atto processi di autoriconoscimento sociale e civico, dove urge la capacità di rilettura e riqualificazione strategica degli interstizi residuali e delle aree dismesse urbane.

Sicuramente occorre uscire dalle categorie dicotomiche note - città/campagna, centro/periferia - accantonando le nostalgie per la perdita identità formale delineata della polis monocentrica e della civiltà ad essa correlata, e aprirsi alla possibilità del concepire la città e il territorio come enti complessi interagenti, che compongono un'unica geografia di nuove centralità relazionali tra la scala locale e quella globale.

Quindi, applicando una sospensione del giudizio che ci permetta di prendere atto dei nuovi "statuti ontologici", riconoscendo l'odierna complessità multiversa, multiforme e multiscalare, potremmo rileggere con pazienza il campo di intervento, nell'intento di ricostituire il nesso tra spazi aperti e spazi costruiti, ritrovare riferimenti e identità spaziali, gerarchie, punti di riferimento, nuove misure di relazione fra le parti in grado di interagire sia alla scala locale che a quella globale, ritessere maglie interrotte, magari partendo proprio dagli interstizi di labilità e discontinuità delle forme che caratterizza "l'ordine sparso" della città diffusa.

"Interspazi che imprigionano i mutanti crinali, contorni delle forme. Sono cavità, sottrazioni distanziamenti temporanei delle parti che racchiudono le potenzialità trasformatrici delle situazioni locali entro le condizioni globali del sistema insediativo. Gli interspazi contengono le matrici del disegno modificativo degli assetti architettonici, urbani e territoriali, trapassando le scale per attingere una consapevole forma dell'abitato. Valgono quantomeno a esorcizzare la sterilizzazione dei caratteri fisici e materiali dei luoghi, operata dal risucchio antropologico nei non luoghi" (S.Crotti, in "Architetture dello spazio pubblico: forme del passato forme del presente" a cura di Paolo Caputo, Milano, Electa 1997).

Progetto vincitore del concorso internazionale di idee per le aree lungo la ferrovia e "soprasecante" della città di Cesena (progetto di studio gap associati)

