

Capitolo 3

Centralità e periferie: una nuova strategia per il recupero dell'ambiente urbano

1. La città e i suoi spazi pubblici

La città da sempre si è identificata nei suoi spazi pubblici e viceversa. Gli spazi pubblici hanno da sempre costituito il fulcro della "centralità", ossia della città.

Il geroglifico della città, una croce dentro un cerchio, simboleggiava il punto centrale e il ruolo "cruciale" della città come punto di incontro, cioè come spazio pubblico. D'altra parte, l'*agora*, il *foro*, con il loro insieme di edifici pubblici, tempi e basiliche, teatri ed arene, e successivamente le chiese centrali e le cattedrali, con i loro sagrati, le piazze dei mercati, e ancora più tardi i giardini pubblici, le *esplanades* e le passeggiate, i grandi viali con i loro marciapiedi, le stazioni, i centri commerciali e i caffè, e - ahinoi! - i fast-foods e paninerie giovanili, hanno da sempre rappresentato luoghi (pubblici) dove la gente si incontra, sviluppa relazioni umane, sociali, culturali e politiche, partecipa agli eventi della comunità, e fruisce della vita culturale e sociale.

In somma, sono i luoghi e gli spazi in cui la gente gode della città e per i quali diviene *civis*, cioè "cittadino" e "civile" insieme.

Gli spazi pubblici pertanto rappresentano la città per se stessa, e producono il cosiddetto "effetto-città"¹.

La città è tale a causa della sua *centralità*; e la sua centralità è tale a causa dei suoi *spazi pubblici*. Una città senza sufficienti spazi pubblici, non è una città propriamente detta.

Il rilancio degli spazi pubblici significa allora il rilancio della città, *tout court*.

2. Il declino degli spazi pubblici e lo squilibrio dei carichi

In effetti, oggi dobbiamo affrontare un declino degli spazi pubblici nelle nostre città.

Sebbene gli spazi pubblici siano stati da sempre privilegiati nella storia dell'urbanesimo e della urbanistica, oggi essi subiscono una influenza distruttiva, un impatto mortale. Come avviene ciò?

¹Sul ruolo degli spazi pubblici nell'assicurare la qualità urbana umana si veda Gehl (1993).

Sembra che la principale causa di ciò sia da attribuirsi all'enorme espansione della popolazione urbana; essa si concentra nelle aree in cui le qualità e i valori urbani sono più elevati, creando in tal modo una importante *nuova domanda* di centralità e di spazi pubblici. A fronte della quale è stato difficile (e comunque non previsto né programmato) avere una corrispondente espansione di *offerta* delle stesse centralità e degli stessi spazi pubblici².

Come conseguenza di tale squilibrato rapporto fra domanda e offerta di spazi pubblici, si è prodotto un "sovraccarico" degli spazi pubblici pre-esistenti, che li ha deformati a causa di affollamento ed uso improprio.

Questa causa principale - la espansione della popolazione urbana delle città più grandi sproporzionata alla presenza di adeguati spazi pubblici - si è accompagnata a due sotto-fattori: i. la persistenza dell'antico metodo urbanistico dello "zoning"; ii. l'ingegneria del traffico.

3. Due tipiche risposte inadeguate: zoning e ingegneria del traffico

3.1 Il vecchio metodo dello "zoning"

Il vecchio metodo urbanistico dello zoning è finalizzato ad assicurare una buona qualità ed efficienza ai singoli quartieri funzionali (direzionali, residenziali, ricreativi, etc.).

Un metodo siffatto è del tutto opportuno a certi livelli dimensionali della città ed entro certi livelli di soglia dell'"effetto-città". Ma dove e quando certe dimensioni e soglie mutano, questo metodo aumenta gli squilibri fra domanda e offerta di spazi pubblici, perchè tende a sovraccaricare i centri tradizionali. A questo punto, occorrerebbe sviluppare - con una progettazione preventiva e lungimirante - centralità alternative con relativi spazi pubblici.

L'assenza di tale approccio di progettazione su larga scala, rende il vecchio centro - più o meno "storico" - l'unica sede desiderata per le funzioni urbane superiori (quelle funzioni che producono "effetto-città"), ma una sede fisicamente insufficiente per le nuove dimensioni della domanda di città.

3.2 L'ingegneria del traffico

Il secondo sotto-fattore, intimamente connesso al primo, è il risultato finale della pianificazione del traffico. Nelle mani degli ingegneri del traffico, e in ragione del detto sovraccarico delle funzioni dei vecchi centri, il principale requisito e proposito è stato quello della "fluidità".

Adottando una sorta di concezione "idraulica" della città, con l'obiettivo di massimizzare gli accessi e minimizzare i tempi, sono stati introdotti "sensi unici", "onde verdi" computerizzate, autostrade urbane a direzione privilegiata e non-stop, "bretelle", sotto-passaggi, e altre diavolerie infrastrutturali, che hanno ridotto le nostre strade di città a dei viadotti, a delle piste da corsa (indipendentemente

² Si vedano interessanti considerazioni (ma fuori del nostro angolo visuale) in Warner Jr. (1978).

dalla velocità conseguita, generalmente assai bassa). E si sono ridotte le nostre piazze a dei garages. Che tipo di *centralità*, e connessa "socializzazione", si può ottenere in queste condizioni?

L'inevitabile degradazione della centralità rende obsoleti i vecchi spazi pubblici, nei quali stare, conversare, imparare e divertirsi. Per di più ogni arredo delle strade o "pedonalizzazione" di singole aree, per quanto raccomandabile, sarebbe illusorio ed insufficiente per se, se non concomitante con la rimozione delle cause di questa degradazione della centralità: il sovraccarico dei vecchi centri e la trascuratezza dell'equilibrio generale fra domanda e offerta di spazi pubblici.

4. La perdita di centralità nelle città piccole e medie

Anche in un'altra parte del "pianeta urbano" dobbiamo affrontare lo stesso declino degli spazi pubblici, e perciò della città.

Dalla parte delle città piccole e medie, malgrado alcune loro condizioni assai gradevoli per qualità della vita, si è perduta ogni centralità significativa. Si tratta delle città che non raggiungono una moderna, attuale, soglia di "urbanità".

In effetti, quando parliamo di "centralità"³, ci riferiamo a quella centralità urbana più importante verso la quale il cittadino medio europeo di oggi e, presumibilmente, di domani, è orientato e motivato. Si tratta della centralità che egli potenzialmente - anche se non effettivamente - ricerca, al punto di abbandonare, se è insoddisfatto (specialmente se è giovane) l'altra più modesta città in cui è nato e cresciuto, peraltro depauperandola sempre di più.

5. Lineamenti di una nuova politica di recupero dell'ambiente urbano

5.1 I cambiamenti nella centralità e nella "massa critica" per l'"effetto-città"

Questo tipo di centralità è sempre più mutata, quanto a valori e indicatori di qualità urbana, nelle nostre città e nei nostri insediamenti urbani. Come si è detto si tratta di un movimento parallelo storicamente all'aumento della massa demografica che gravita stabilmente intorno ad ogni grande centro urbano. Questa massa demografica è stata sempre considerata come la "massa critica" per ottenere

³ E' inutile dire che continuiamo qui a concepire la centralità come quel "*quid*" urbanistico che determina una soglia critica nella scala dei servizi urbani che produce "effetto città" (Si veda quanto detto già nel capitolo 1 e quanto si dirà ancora più diffusamente nel capitolo 5 e 6). Mentre qui *non* intendiamo la "centralità" così come concepita nelle analisi regionali o nella teoria dei luoghi centrali à la Christaller (con il filone di una estesa letteratura sulle scienze regionali ad essa connessa (per un aggiornato survey si veda, per es., Camagni (1992) soprattutto il capitolo 4. La nostra opinione è che: se si assume quest'ultimo concetto di centralità (che chiameremo approssimativamente di approccio "descrittivo-analitico" o "positivo"), vengono a trovarsi assai giustificate le numerose obiezioni critiche che possono esprimersi (e di fatto nella letteratura sono state in parte espresse: vedasi per es. Bullinger 1986 e Boeventer/Hampe 1988) sulla possibilità di definire una centralità "ottimale"; mentre con il concetto da noi preferito, di centralità (che chiameremo "programmatico" o "policy-oriented" o - meglio ancora - "planologico") le obiezioni formali "teoriche" cadono, e subentrano dei motivi strategici-progettuali della massima importanza.

la nuova centralità e l'effetto-città desiderato, insieme anche alla variabile dell'aumento dei redditi e dei consumi pro capite⁴.

Bisogna riconoscere che oggi, per la prima volta nella storia, l'aumento dei redditi e dei consumi pro capite (per urbanità) ha sensibilmente abbassato la soglia di popolazione come necessaria "massa critica" di moderna centralità e moderno "effetto-città".

Appena alcuni decenni fa, si pensava che per conseguire tale effetto-città ed un'adeguata centralità occorresse almeno un milione di abitanti come "area di mercato" o "area di utenza" tale da permettere la creazione o la sopravvivenza dei servizi urbani superiori produttori di "effetto-città; cioè di quella qualità di ambiente urbano capace di trattenere o di attrarre popolazione⁵.

Oggi mezzo milione di abitanti, ed anche meno, possono permettere condizioni fattibili per un effetto-città di elevata qualità.

Ma non ritengo che questa "massa critica" che certamente si sta abbassando di soglia, svanirà a causa della sostituzione "telematica" delle accessibilità fisiche da una parte, o dall'aumento delle relazioni personali a scala mondiale (del "villaggio globale", come è stato definito) dall'altra.

In altri termini, non credo nella pretesa "*società post-urbana*"; non credo che da una parte i miei amici della "jet society" (che sono una trascurabile parte dell'umanità anche se faccio tutti i miei auguri per una loro rapida espansione), e dall'altra le centinaia di milioni di persone che passano la loro vita quotidiana con lo sguardo incollato sulla Tv, costituiscano la morte annunciata della città, cioè del bisogno fisico di contatto in spazi pubblici, dopo venti secoli almeno di vita delle città.

Anche essi, i jet-setters e i tele-dipendenti - ne sono sicuro - non possono rinunciare agli incontri fisici, e sociali, che gli spazi pubblici della città permettono. Se ciò fosse possibile, la domanda di spazi pubblici sarebbe già diminuita nelle nostre città, invece di crescere, come avviene, in tutte le direzioni, creando appunto il vero problema della degradazione dell'ambiente urbano. E l'effetto-città avrebbe ridotto, non accresciuto, i suoi requisiti.

5.2 La "de-polarizzazione" delle città metropolitane, e l'integrazione delle città piccole e medie in nuovi poli

⁴ Il concetto di "massa critica" coinvolgerebbe - sul piano teorico - un vasto esame e dibattito sulla "teoria" delle aggregazioni urbane, che è da sempre un terreno di sofisticerie della economia (neoclassica) regionale ed urbana. Ci guardiamo bene dall'affrontare sotto questo profilo il nostro tema, accontentandoci delle osservazioni, che abbiamo creduto di dover inserire già nel paragrafo 6 del capitolo 1, sul rapporto fra il concetto di centralità da noi sviluppato e ricercato e quello presente nella ordinaria "teoria economica urbana". Siamo convinti, infatti, che questo tipo di analisi astratte non portano a niente di utile sul piano operativo, e per fortuna rimangono esercizi didattici e/o accademici. Tuttavia, per dovere di informazione e di valutazione, indichiamo - fra una vastissima letteratura specialistica di questo tipo (per la quale gli scritti inclusi nel manuale di Mills, 1987 può essere un buon *survey*) - che abbiamo trovato uno scritto di Arnott (1979) e il cap.5 ("*Urban aggregates and city sizes*") del manuale di Fujita (1990), due ottime letture scolastiche in materia di teoria della "dimensione urbana di equilibrio" e di "dimensione urbana ottimale". Per una visione generale si può fare riferimento ad un ottimo e ben strutturato manuale di "Economia urbana" di R.Camagni (1992) già più volte ricordato.

⁵ Su questo punto torneremo più estesamente nel capitolo 5.

Questa è dunque la ragione per la quale i centri urbani - più o meno storici - che oggi rappresentano un importante multiplo delle dette soglie minime di urbanità, dovrebbero sviluppare strategicamente nel loro stesso seno *altre centralità*, alternative a quella storica. È quella che chiamo una "strategia di depolarizzazione".

Ma questa è anche la ragione - nello stesso tempo - per la quale i centri urbani che ancora conservano una popolazione al di sotto della soglia critica dovrebbero integrarsi fra loro in "sistemi di città" che *insieme* raggiungessero tale soglia, e *insieme* ottenessero l'effetto-città e raggiungessero cioè la città possibile o sostenibile (da punto di vista dell'effetto città), ribaltando la loro tradizionale gravitazione su i vecchi centri sovraccarichi e ipertrofici. È quella che chiamo una "strategia di integrazione e di polarizzazione".

Nei nostri paesi occidentali, specialmente quelli europei, se vogliamo aiutare le grandi città e le aree metropolitane ad alleggerire il loro sovraccarico relativo alle centralità tradizionali e migliorare la qualità del loro ambiente, dobbiamo agire per organizzare e polarizzare *nuove centralità*: sia in seno al tradizionale organismo della grande città, sia fra centri piccoli e medi (al di sotto della soglia di una moderna urbanità).

In entrambi i casi - nei quali si configura una situazione di partenza del tutto diversa - è importante che *non vengano violati gli stessi vincoli* che rendono l'operazione fattibile: il conseguimento della soglia dimensionale e di efficienza della urbanità⁶. Molte delle azioni convenzionali che - qui e là - vengono finalizzate a migliorare ogni singola situazione locale senza una strategia generale appropriata al quadro di urbanità prima descritto, sono dispersive, costose, largamente sprecate, e fondamentalmente inefficaci e talora contro-producenti.

Solo come esempio, ricordiamo - per le grandi città - l'ammontare di investimenti che vengono fatti per migliorare l'accessibilità con grandi infrastrutture di trasporto o per creare centri "satelliti" con bassa centralità; e - per le piccole e medie città - gli investimenti finalizzati a creare monumenti di "*social welfare*" (come Università o Ospedali) senza connessione con una sufficiente area di utenza⁷.

In questo senso, una politica urbana a livello nazionale - e possibilmente sopranazionale - è necessaria per dare un "quadro di riferimenti" di un opportuno assetto urbano e territoriale ai molti programmi e interventi finanziari, condotti a scala locale⁸.

6. La questione della "modernità" in urbanistica

6.1 Il giusto modo di chiedere spazi pubblici

Da quanto si è detto, si può dedurre il giusto modo di chiedere più spazio pubblico per il miglioramento del nostro ambiente urbano.

⁶ Per una discussione generale, ma non conclusiva, sull'urbanità si veda Häussermann & Siebel (1992).

⁷ Si vedano in proposito alcuni punti di vista in Murie (1994).

⁸ Ulteriori considerazioni in Sternlieb & Hughes (1975)

Dobbiamo chiedere certamente più spazi pubblici, *ma* nella direzione delle nuove centralità (e non solo nel mero abbellimento di vecchio e nuovo paesaggio urbano).

Che si debbano restaurare edifici, ristrutturare il paesaggio visivo degradato, migliorare gli arredi urbani, e controllare l'inquinamento nelle nostre città, è così giusto da essere banale.

Ma per perseguire e sottolineare questo scopo in modo efficace, si dovrebbe mettere attenzione a non trascurare alcuni punti cruciali che condizionano un *reale* risanamento delle città: sia quelle *in sovraccarico*, che quelle "in perdita" di *urbanità*.

Il punto cruciale è che i maggiori spazi pubblici urbani devono essere usati come strumenti strategici per creare nuove opportunità di centralità.

D'altra parte non credo - come qualcuno sostiene - che lo sviluppo di nuove centralità nelle nostre città metropolitane, alternative ai "centri storici", possa danneggiare la vitalità di questi ultimi. In un'epoca come la nostra, dominata dalla terziarizzazione, dal tempo-libero, dal turismo e dalla ricerca culturale, i nostri centri storici costituiranno una risorsa sempre più scarsa, e certamente non obsoleta.

Al contrario, il solo rischio che dobbiamo temere e rifuggire è quello di un loro uso *oltre* una "sostenibile" dose ed evitare di ucciderli per "over-dose".

E sarebbe sciocco pensare alla *gentrification* come ad un modo generalizzato per risolvere il nostro problema. La *gentrification* è uno strumento valido per migliorare l'aspetto urbano di certi vecchi, fatiscenti o abbandonati quartieri delle città, ma non ha nulla a che fare con il nostro problema di creare spazi per nuove centralità, adeguate ai moderni requisiti e scale di urbanità; cioè a centralità che abbiano la stessa forza attrattiva, e gli stessi valori e funzioni urbane di quelle che si vogliono sfidare e sostituire⁹.

6.2 Il rischio di un modello "demodé" di vita urbana

D'altra parte vi è un rischio inerente all'approccio convenzionale al miglioramento degli spazi pubblici nelle città: cioè il credere nell'efficacia di un semplice revival di un vecchio stile di vita contro la modernizzazione della nuova vita urbana. Questa credenza, questa "opinione del desiderio", può condurre ad una incomprensione e sottovalutazione dei rigorosi requisiti di una città moderna.

Vi è una diffusa *laudatio temporis acti* che sogna la vita nelle città come questa era quando esse non avevano più di 50-100 mila abitanti, e quando questi abitanti erano solo nobili e patrizi, borghesi e artigiani, e la stragrande maggioranza della popolazione viveva e lavorava al di fuori delle città.

Un corretto senso critico storico, assai raro nel comune pensare, dovrebbe portarci a confrontare le nostre *deprecatate periferie*, non alla vita sociale dei nostri vecchi centri urbani, ma alla vita delle vecchie campagne, dove non c'era acqua, luce, fogne e altri confort primordiali. Il nostro migliore retaggio urbano in Europa viene dalle città di quella taglia. Ed anche la miglior parte dell'ambiente e

⁹Ulteriori considerazioni in un interessante scritto di Alpass e Agergaard (1986).

della scena urbana, che come turisti incontriamo ed ammiriamo in queste città è stata assai più casuale di quanto non si creda. Dobbiamo stare attenti a non commettere l'errore di scambiare la patina del tempo come il prodotto di genio progettuale e pianificatorio. In ogni caso *quella* dimensione non è recuperabile come paesaggio urbano se non in modo circoscritto: come speciali quartieri per svago e turismo. Ed anche questo tipo di intervento circoscritto potrebbe essere compromesso se il problema del sovraccarico da un lato e dell'"effetto-città" dall'altro non vengono risolti.

Il nostro passato ci ispira, certamente; ma ci vincola anche. Se non lo vogliamo definitivamente distruggere, non dobbiamo appoggiarci troppo su di esso, ricercando un impossibile "modernizzazione" o uso attualizzato delle nostre vecchie città¹⁰.

Abbiamo già visto che cosa ci regala questa modernizzazione attraverso il lento adattamento delle nostre vecchie strade e piazze e dei nostri vecchi spazi pubblici (pensati a suo tempo per altri usi e altri utenti) all'odierno affollamento di persone e di automobili: ci regala un incontrollato intasamento degli spazi pubblici, la loro deformazione rispetto agli usi cui sarebbero destinati, un grave inquinamento (da gas, da rumore, da percezione visiva) ed una generalizzata "garagizzazione".

6.3 Un appropriato approccio alla modernità

Dobbiamo rispondere alla eterna domanda di vita sociale e di spazi pubblici nella città (tenendo conto delle mutate dimensione di tale domanda) con nuovi e moderni strumenti, alla scala della massa critica richiesta per la nuova urbanità.

È stata proposta la formula : "Risanare i centri e monumentalizzare le periferie". Accetto di buon cuore detta formula, purchè per "monumentalizzazione" si intenda nello stesso tempo la pianificazione di altre centralità e spazi pubblici; e purchè nello stesso tempo si stimoli e pianifichi (nella parte non metropolitana del paese) alternative integrazioni fra piccole e medie città, allo scopo di raggiungere nuove unità funzionali urbane, capaci di portare e garantire l'effetto-città a *tutti* i cittadini.

A mio avviso, questo è l'approccio principale da seguire per risolvere i nostri problemi ambientali urbani, anche quelli connessi all'inquinamento ambientale delle città, che è in larga parte determinato in ultima istanza da una cattiva distribuzione territoriale degli insediamenti¹¹.

¹⁰ E' in questo senso che vanno adottate - ma anche controllate attentamente - le proposte interessanti degli architetti moderni sulla rivitalizzazione delle vecchie centralità. Si vedano per es. le note tesi di Victor Gruen (1973). Si veda anche dello stesso a. un saggio più antico molto significativo (1964) che anticipò molte delle odierne questioni sulle cenralità alternative.

¹¹ Sul problema delle periferie si è sviluppata una importante letteratura critica. Si veda un vecchio lavoro di Carver (1965) , il noto e dibattuto lavoro della Jacobs (1977), Ravetz (1978), Herington (1984).