



## CAPITOLO PRIMO

### UNA INTRODUZIONE<sup>1</sup>

di Guido Martinotti e Stefano Forbici

#### *1. La vendetta del territorio e la modernità sottratta?*

Non molto tempo fa, il grande maestro Claudio Abbado, in visita a Milano, lanciò l'idea di subordinare il suo rientro alla Scala all'impegno da parte del Comune di piantare 90.000 alberi a Milano, città da sempre considerata brutta, sporca, inquinata e priva di verde, attribuzione, quest'ultima, del tutto falsa. Probabilmente il maestro Abbado, la proposta dei 90.000 alberi l'ha fatta davvero come battuta. Una battuta musicale come quella che Haydn usava nella Sinfonia 94, *Mit dem Paukenschlag*, («La Sorpresa») con un improvviso colpo di timpano destinato a svegliare gli ascoltatori appiscolati, ma la grancassa mediatrice, con il Sindaco in testa, non ha mancato l'occasione di accodarsi e anzi di ingigantire la battuta, andando, come spesso avviene in questi casi, anche fuori del rigo e promettendo il rimboscimento di Piazza del Duomo, pare, con alberi di *carpinus betulus*. Chissà con quale soddisfazione per lo spirito di Carlo Cattaneo che, da vivo, riteneva Piazza del Duomo eccessivamente grande e si era opposto strenuamente all'ampliamento degli spazi attorno al sagrato, misurando di persona e con grande acribia le prospettive attorno al Duomo, per dimostrare che davano il meglio se le case incombevano sulla cattedrale. Non tutti, pur nella massima riverenza e ammirazione per Abbado il musicista, furono d'accordo con la sua proposta dichiarata: uno sparuto gruppo di autorevoli cittadini e urbanisti si era subito dichiarato contrario perché non la riteneva coerente con il carattere della città, «austero e operoso», scrisse Giorgio Armani. Ho condiviso queste perplessità (vedi <http://www.arcipelagomilano.org/1-5-2009>, «In città più architettura e meno cubatura») ma ricordo di essermi trovato di fronte all'ostilità di molti tra i miei amici più cari. La ragione del mio dissenso non era tanto una posizione aprioristicamente contraria al verde in città o in generale agli alberi, ma si basava su criteri economici e ambienta-

<sup>1</sup> Il paragrafo 1 è stato redatto da Guido Martinotti, mentre il paragrafo 2 è di Stefano Forbici, che ha anche curato l'organizzazione scientifica del convegno e la cura del volume.

<sup>2</sup> Il presente saggio è stato originariamente pubblicato in una versione più sintetica come introduzione al volume di David Owen, *Green Metropolis. La città è più ecologica della campagna?*, Egea, Milano 2010 e ripreso poi in «La chiacchiera sul territorio», *Mondoperaio* 7-8/2010, pp. 79-86. Si ringraziano i relativi Editore e Direttore per la cortese concessione alla riproduzione.

li: un punto di vista che intendo ribadire qui con forza. Gli alberi in città fanno parte del paesaggio urbano, ma non ne sono l'essenza. Il giudizio estetico può variare a seconda delle sensibilità individuali, ci sono quelli cui la città piace immensa nel verde, come accade per alcune parti di Berlino o come forse era Babilonia (Brusasco, 2012), altri cui invece piace la città costruita, ma è una questione che può essere dibattuta a lungo sul piano estetico, mentre su quello della sostenibilità ambientale non si può automaticamente ritenere che gli alberi siano meglio del cemento. Bisogna infatti considerare che oltre allo spazio occupato – che nel grande aggregato finisce per competere con quello occupato dalle persone – ogni albero in città: a) deve essere comperato e piantato; b) deve essere irrigato – con l'acqua dell'acquedotto; c) sporca e deve essere mantenuto – e protetto dalla pipì di cani e umani; d) deve essere irrorato contro gli insetti ed e) può anche provocare allergie agli umani, così che, nonostante le migliori intenzioni dei proponenti, è assai dubbio che il reale bilancio ambientale dell'albero in città sia ecologicamente positivo.

Ho ripreso l'episodio citato più sopra perché è un eccellente esempio di come il desiderio, del tutto condivisibile, di avere città più pulite e «sostenibili», se si ferma alla superficie, possa tradursi in quello che gli americani chiamano *tokenism*, cioè la finca cernia che fanno i ricchi ai poveracci: mettere qualche pianta per affrontare le conseguenze di fenomeni di ben più ampia scala. L'ideologia, anche quella utopistica rivolta al bene, può indurre in errore se non si confronta con i dati di fatto. Che, in questo caso, come David Owen ci dimostra nel suo interessante volume *Green Metropolis*, si riducono a una semplice affermazione, sostenuta peraltro da una lunga tradizione di studi: la città densa e costruita è molto più sostenibile, dal punto di vista ambientale, della campagna sparsamente abitata. Per cui, dice Owen, «non si deve pensare di rendere la città più simile alla campagna rendendola meno densa, ma semmai il contrario», il che non significa cementificare a cascaccio, ma raggruppare la popolazione perurbana in poli con caratteristiche urbane, collegati da trasporti collettivi a basso impatto ambientale. La città deve essere urbana, cioè densa, compatta e ben costruita, con più persone (e meno automobili) che piante (o animali). Il verde (acqua permettendo) lo possiamo mettere nelle case o sui terrazzi o in grandi porzioni nel tessuto metropolitano, dove viene irrigato e si mantiene spontaneamente. Il modello di questo tipo di insediamento, che imbriglia lo sviluppo perurbano entro ben definiti corridoi, combinando la densità e la crescita urbana con la qualità ambientale, in Europa lo troviamo nella Randstad (Masser, Svidén, Wegener, 1993) ma il vero modello di città sostenibile è Manhattan, cui Owen dedica il lungo capitolo iniziale. Sarà opportuno spiegare meglio questo punto di vista, condiviso, ripeto, da gran parte degli studiosi delle scienze sociali, ma oggi appannato dal rincorrersi di numerose tendenze culturali, genericamente ambientalistiche, che si cummano, mescolandosi, a un antico pregiudizio antiurbano, capace di farsi sentire anche in una società con antiche tradizioni di civiltà urbana come la nostra.

Ma, diranno i lettori, come è possibile che sia più sostenibile la città superdensa, quella Manhattan che Buckminster Fuller aveva assimilato a un enorme radiatore con i grattacieli che disperdono nell'atmosfera calore ed energia? O la Manhattan che in una «mapa degli impatti ambientali negativi (negli Stati Uniti) figurebbe come una intensa macchia rossa (*hotspot*) perché consuma più energia, produce più gas serra e rifiuti solidi di qualsiasi altra area americana di dimensioni comparabili»? New York City è più popolosa di quaranta degli stati americani, con 67.000 persone per miglio quadrato (cioè circa 25.900 per km<sup>2</sup>. Milano, per fare un paragone, ne ha 6.592) cioè 800 volte la densità totale degli USA e circa trenta volte quella di Los Angeles, consuma più di un miliardo di galloni di benzina al giorno (poco meno di 4 miliardi di litri – tutte cifre prese qui e là dalle prime pagine del volume<sup>3</sup>). Sono quantità enormi, ma, e qui sta il punto, vanno tradotte in termini procapite, perché è questo il dato che conta, visto che i consumi li fanno gli individui, dovunque essi siano, e l'aggregato totale si ottiene moltiplicando il consumo individuale per il numero di persone. E se i newyorkesi, come tutti gli altri abitanti delle metropoli, risultassero, alla fine dei calcoli, assai meno dissipatori, in media, degli abitanti delle aree non urbane?

Per ragionare chiaramente su tutta questa faccenda dobbiamo innanzitutto liberarci della retorica dell'antiurbanesimo che assume varie forme, anche indirette, e che sta alla base di molti dei luoghi comuni pseudo-ecologici. Owen fa una rassegna molto interessante e divertente di questa tradizione, soprattutto nel mondo anglosassone, che non riprenderò qui se non in piccola parte. L'ostilità di molti ambientalisti, scrive Owen, per le città densamente popolate, è la manifestazione di un fenomeno assai più ampio, una profonda antipatia per la vita urbana che è rimasta sin dall'inizio nel cuore degli ambientalisti. Henry David Thoreau che, tra il 1845 e il 1847, visse in una capanna nei boschi vicino a Concord, Massachusetts, ha costituito un'immagine ancora potente oggi del sensibile amante della natura, che «vive semplicemente e in armonia con l'ambiente al di là del confine della civilizzazione». Ma Thoreau non era affatto un pioniere dell'aria aperta e la sua capanna, dice Owen, era molto più vicina alla città di Concord che a un'area realmente selvatica (Thoreau nei suoi scritti fa spesso riferimento al suono delle voci dei suoi concittadini). Tuttavia l'immagine di Thoreau e della sua capanna sulle rive di Liberty Pond è rimasta fortemente impressa nella cultura generale degli americani, imbastandosi su posizioni tradizionali come quella di Thomas Jefferson che, nel 1803, definiva le grandi città come «pestifere per la morale, la salute e le libertà dell'uomo». E – dice Owen – Jefferson stesso, andando a vivere in una grande casa di campagna a Monticello, con Thoreau e la sua capanna, forniscono potenti modelli al suburbano di oggi che si raffigura la sua casa monofamiliare circondata da erba come un mini-Monticello. Owen ci spiega come gran parte dell'antiurbanesimo sia da legare alla raffigurazione delle città come luoghi malsani e alla credenza, riemersa durante le epidemie di febbre gialla e poi di colera (rispettiva-

<sup>3</sup> L'autore si riferisce al libro precedentemente citato di Owen, *Green Metropolis*.

mente del 1793 a Philadelphia e del 1832 a New York) nel legame tra queste epidemie, di cui non si conosceva allora la causa batterica, e le condizioni igieniche, che sono state nella storia una delle maggiori ragioni della «malattia urbana». La verità è che le condizioni igieniche delle città preindustriali o della prima industrializzazione erano ben lungi dall'essere ideali dovunque e non solo negli Stati Uniti. Il famoso incontro manzoniano che si tradusse poi nella rissa all'origine della conversione di Padre Cristoforo, «Fate luogo, fate luogo [...] nel mezzo, vile meccanico; o chi io l'insegno una volta come si tratta co' gentiluomini» richiama, ricordava sempre Luigi Firpo, la situazione delle vie di quelle città che era tale per cui il gentiluomo che cedeva la strada era spesso obbligato ad affondare a mezza gamba nella melma, mentre l'etichetta che fino a poco tempo fa imponeva al «cavaliere» di stare verso il marciapiede e alla «dama» di camminare invece rassentando il muro, serviva a esporre l'uomo al gettito dei *dejecta* dai piani superiori. Harriet Martineau (1802-1876) la famosa scrittrice e viaggiatrice inglese scriveva, alla metà dell'Ottocento, che non poteva attraversare la centralissima rue Dauphine di Parigi senza rischiare i propri eleganti stivali in quella fogna a cielo aperto dove i macellai della via buttavano ossa e viscere degli animali. Ma ciò non è più vero oggi perché le città del mondo sviluppato (quelle dove abitano i critici dell'urbanesimo, per intenderci) hanno sistemi eccellenti di distribuzione dell'energia e dell'acqua e di raccolta dei rifiuti. Così efficienti in effetti che l'intera città entra in crisi anche per pochi giorni (o ore) di malfunzionamento. Le città devono essere soprattutto ben costruite, è l'architettura non la natura (o la semplice cubatura, mi permetto di aggiungere) che ci vuole in città, dice Owen. Mario Fubini, il grande italianista, tutte le volte che doveva attraversare il cortile della Università Statale in via Festa del Perdono 7, soffiava per il verde praticello di erba rasata messo lì nel mezzo del bel cortile del Filarete, disegnato per cavalli e carrozze, che lo disturbava profondamente, come una gardena sul *high* per la consegna dei premi Nobel. Mi è capitato di ascoltare Leonardo Benevolo che spiegava in modo convincente che il parco della Villa Reale di Monza era stato pensato a prato per permettere la vista delle montagne, oggi celate dalle piante di alto fusto che nessuno oserebbe proporre di togliere. Convincente, perché nel giardino della casa di mia madre è successa la stessa cosa: delle belle piante, piantate da noi urbaniti – lo so perché ho le foto storiche del luogo, che era coltivato a ortaggi senza una sola pianta d'alto fusto – sono cresciute e non vediamo più il Monte Rosa che vedevo ancora quando ero bambino. Per ottenere il permesso, non di abbattere, ma di recidere a due terzi, un paio di pioppi piantati da mio padre perché vecchi e malati, è stata necessaria una pratica che si è conclusa con un voto specifico (*ad personam*, oserei dire, visto che il mio nome compariva nel verbale) del Consiglio Regionale del Piemonte. Lascio immaginare la sproporzione tra il bene difeso, con burocratica ottusità (una qualsiasi guardia forestale che ne avesse avuto il potere, avrebbe potuto risolvere la questione in pochi minuti) e i costi complessivi dell'operazione, compresi quelli del taglio a 2/3 che hanno richiesto l'impiego di una costosissima macchina con un grande dispendio di energia: il tutto in una zona in cui i proprietari sono i primi ad aver interesse a preservare il verde e

avendo per oggetto la pratica due o tre pioppi, alberi a rapida crescita, facilmente sostituibili. Il punto è che molte delle regole imposte in questo campo sono elaborate da persone che hanno una immagine ipostatizzata del verde e della campagna e non considerano che gli alberi, come le persone, crescono, invecchiano, si ammaliano e anche muoiono. Da un punto di vista ecologico il verde e l'albero sono solo dei mezzi per contribuire alla bonà dell'aria, non possono diventare un fine.

La retorica antiurbanistica con la corrispettiva idealizzazione delle «campagne» perde completamente di vista un punto essenziale conseguente alle grandi trasformazioni avvenute nel mondo urbano negli ultimi cinquant'anni circa, che hanno fatto sì che la campagna tradizionalmente intesa, con la sua vita dura che gli abitanti delle città oggi non riescono neppure a concepire, ma anche forse con i suoi pregi sociali (che sarebbero però da verificare non solo tramite le oleografie e le canzoni nostalgiche) è scomparsa, sostituita da un'altra forma insediativa che è caratterizzata da bassa densità, ma anche dalla diffusione di modi di vita urbani. Così, dal punto di vista ambientale, è assurdo confrontare l'abitante di Manhattan con il farmer più o meno autosufficiente che si nutrive del suo prodotto e, se necessario, si cuciva anche i vestiti usando i suoi scarti per concimare la terra. Oggi chi non abita in città ha esattamente gli stessi consumi di chi ci abita, ma se deve compere le uova o, come dice Owen, cambiare il DVD da Blockbuster, prende l'auto e fa magari 10 km per andare al più vicino supermarket, invece di scendere al negozio dietro l'angolo. È questa la differenza che fa sì che la città sia molto meno dissipativa delle regioni perurbane e rurali, ma questo particolarmente cruciale sfugge nella comune conoscenza a causa di una distorsione profondamente radicata nell'immaginario collettivo. «I cittadini vorrebbero trovare nel paesaggio il prodotto di una società rurale che vive in armonia con se stessa e con la natura, immutabile e per sempre congelata in una mitica Ètà dell'Oro» scrive Staffan Helmfrid in uno splendido saggio che non mi stanco di citare.<sup>4</sup>

Nell'ultimo quarto del XX secolo le metropoli di tutto il mondo sono state investite da una molteplicità di processi di carattere molto generale, visto che sono in corso più o meno in tutto il mondo sviluppato (e per molti aspetti anche altrove) anche se, ovviamente, vengono reinterpretati in modo specifico in ciascuna realtà urbana distinta, secondo le caratteristiche locali. In sintesi si tratta, in primo luogo, di trasformazioni nella morfologia fisica della città, legate fondamentalmente alla cosiddetta «postordizzazione del territorio» che ha però importanti conseguenze anche sulla morfologia sociale: da un lato proiettando al di fuori dei confini comunali, su una vasta area «confinata» gran parte della popolazione attiva (giovani, coniugati, con figli) e dall'altro esercitando una forte pressione ecologica (consumo energetico, inquinamento, erosione del suolo) nell'area perurbana o dello *sprawl*. In secondo luogo si tratta poi delle trasformazioni economiche avvenute con il passaggio da un'economia preva-

<sup>4</sup> In *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*, Il Mulino, Bologna, 1999, a cura mia.

lentemente manifatturiera a una prevalentemente di servizi, che si traduce in una marcata mercificazione dei luoghi e nella rapida crescita di NRP's (*Non Resident Populations*), a scapito degli abitanti o residenti. E, da ultimo, della diffusione di tecnologie per la comunicazione e l'informazione che mutano in profondità i processi di formazione dell'opinione pubblica e del consenso togliendo fisicità all'*Öffentlichkeit* o spazio pubblico e privatizzando e individualizzando i recettori di informazione: dall'agorà al tinello. Quindi non sono le città che hanno bisogno di piante, ma quell'area che si è estesa come una lebbra nelle aree rurali per far fare soldi agli industriali del mattone, del petrolio e dell'informazione. Sono infatti l'auto privata a costi stracciati dell'energia e le tecnologie dell'informazione che, combinandosi, hanno permesso a milioni di persone di trasferirsi lontano dalle città in una simil-campagna devastata dal mattone e dall'asfalto. Oggi gran parte delle persone (in Francia dal 2001 la maggioranza della popolazione) vive non in città ma in queste aree dissipative, dove peraltro vive anche Owen che ne dà un'elaborata giustificazione a cui rinvio il lettore.

Possiamo avere una misura efficace di cosa stiamo concretamente parlando, al di là dei termini evocativi con i quali la letteratura scientifica, non meno di quella giornalistica, cerca di descrivere un fenomeno nuovo e per certi aspetti sfuggente, ricorrendo a un solido metro comparativo, o *benchmark* che dir si voglia. Infatti nel 1938, Louis F. Wirth, uno dei maggiori sociologi urbani del tempo (e in generale) scrisse un articolo dal titolo «Urbanism as a way of life» (Wirth, 1938) che rapidamente divenne il verbo sia negli studi sulla città sia nelle pratiche di architettura e urbanistica. In questo articolo Wirth, utilizzando tre semplici variabili: grandezza (*size*), densità ed eterogeneità, riusciva a dare una elegante definizione della città, che per molto tempo nessuno riuscì a sostituire con una diversa altrettanto incisiva. Oggi nessuno di questi criteri può essere più applicato banalmente per definire l'urbanità. Le dimensioni del fenomeno urbano, naturalmente, costituiscono ancora un fattore ineliminabile; le città continuano a essere luoghi popolosi, ma le unità fisiche su cui misuriamo questa grandezza sfuggono a una precisa identificazione. Regioni Urbane Funzionali, FUR: Daily Urban Systems, DUS; Standard Metropolitan Areas, SMAS; Mega Urban Regions, MURs; Edge cities, «Terre sconfiniate», «Meta-città» e così via, sono tutti nomi che si riferiscono a entità dai confini discutibili: tanto che quando vengono proposte delle classifiche di città mondiali in base alla loro dimensione, non si sa bene quale sia l'entità classificata, per non parlare del problema di quale sia la popolazione cui si riferiscono le cifre. Per fare un esempio italiano, Milano è oggi un comune con una popolazione eguale o leggermente inferiore a quella che aveva all'inizio della II Guerra Mondiale. Ma gran parte della popolazione giovane e delle attività della città si sono spostate in un'area assai ampia dai confini incerti. Di conseguenza anche la densità è una misura che ha perso di significato, non solo per la ovvia ragione tecnica che se non si conosce la superficie non si può misurare la densità, ma anche perché l'uso dei trasporti individuali ha permesso di distribuire gli stili di vita urbani su un'area molto grande, mentre le

tecnologie della comunicazione permettono di sostenere questi stili anche senza la propinquità: la densità metropolitana degli Stati Uniti nel 1985 era di 121,69 persone per km<sup>2</sup> (Martinotti, 1993, p. 73, n. 28) inferiore alla densità totale dell'Italia di 168 abitanti per km<sup>2</sup> (Owen, 2010, p. 217). L'eterogeneità senza dubbio continua a essere una caratteristica importante delle popolazioni urbane e per certi aspetti continua a caratterizzare la città: è vero, ma il tipo di eterogeneità che si trova oggi è ben lontano da quella densità gonfiata a gonfio dei *melting pots* delle metropoli weberiane, simmetriche o della scuola di Chicago, o anche delle città europee della transizione tra medioevo e società moderna (Boeri e Lanzani, 1993). Anzi, negli Stati Uniti, partendo da una tradizione forte di autonomia localistica, si è sviluppata una forma di privatizzazione del territorio perurbano che di fatto segrega le persone in comunità contrattualizzate con stretti obblighi di conformità a stili di vita e a modelli vincolanti di comportamento. Questa tradizione che, nelle sue forme estreme sfocia nelle *gated communities* è molto estesa negli Stati Uniti, ma non ha preso piede in Europa continentale dove il perurbano è ancora fortemente sottoposto al controllo delle amministrazioni pubbliche (Beito David T. *et al.*, 2005; Brunetta e Moroni, 2008). Dovunque però le famiglie della meta-città tendono a vivere in comunità sempre più separate tra di loro in termini di classe, età, etnia, un fenomeno che secondo Bob Beauregard ha originariamente cambiato il volto non solo alla metropoli, ma anche all'intera società americana (Beauregard, 2006).

Al di là del tono apparentemente frivolo del libro di Owen, che come molta letteratura americana di «popular science» o di giornalismo colto, è scritto con un linguaggio facile e riccamente anedddotico, che personalmente trovo gradevole, anche se talvolta rischia di scivolare nella sciatteria (soprattutto nella traduzione in una lingua come quella italiana che non ha molta predisposizione a trattare lo stile conversativo)<sup>5</sup> il tema trattato affronta un problema molto serio, che la cultura italiana è ben lontana dall'aver preso in considerazione con la dovuta attenzione. Mentre le grandi trasformazioni urbane investivano la società italiana con diverse successive ondate, nel grande ciclo di espansione capitalistica del Secondo dopoguerra, fino alla crisi globale del primo decennio del XXI secolo – i cicli intermedi hanno introdotto pause e distorsioni, ma l'espansione urbana non si è mai arrestata – la cultura pubblica del Paese ha interpretato le trasformazioni in corso usando vecchi modelli di origine tardo-romantica sostanzialmente riferibili alla coppia tomesiana di *Gemeinschaft* (comunità) vs *Gesellschaft* (società), ~~storata~~ per i fenomeni di trasformazione sociale e territoriale di un secolo prima. Forse il dottor Konrad Adenauer, sindaco di Colonia negli anni Venti, riflettendo un sentimento molto forte e diffuso nel mondo tedesco, tanto da essere poi sfruttato dal nazismo, poteva ancora dire sconcolato «noi siamo la prima generazione di tedeschi ad aver realmente vissuto la vita delle metropoli. Il risultato lo conoscete tutti» (Mitscherlich, 1968, p. 21), ma oggi la critica alla città dal punto di vista

<sup>5</sup> Cui mi sono attenuto nella introduzione a quel volume, che qui riprendo.

di una supposta migliore vita comunitaria altrove, non è più così facilmente sostenibile, anche perché abbiamo visto come le ideologie autoritarie, con le politiche antiurbane e la retorica rursista del fascismo, le mitologie naziste delle origini, le politiche antiurbanamento di Unione Sovietica e Cina fino ad arrivare al parossistico luddismo antiurbano di Pol Pot, hanno dato ben povera prova storica nel XX secolo. Ma Owen ci spiega anche gli errori fattuali della ideologia antiurbana.

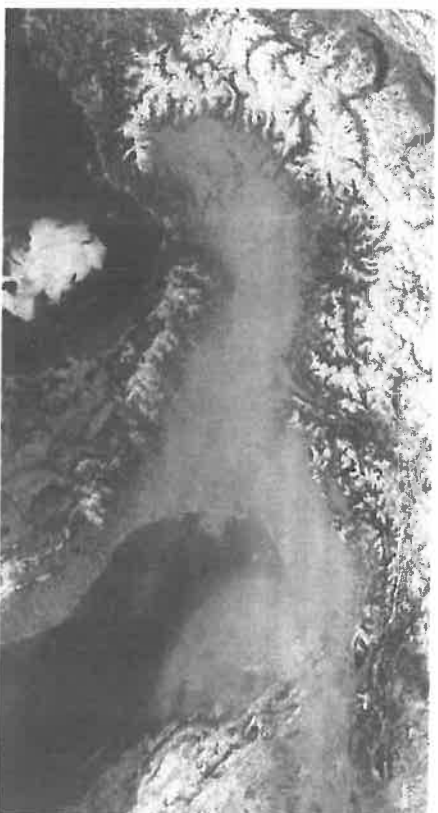
Il Vermont con la sua sopravvissuta ruralità viene sovente contrapposto nell'immaginario collettivo, alla terribile Manhattan, ma il fatto è che in termini di costo ambientale complessivo Vermont è l'undicesimo stato americano, mentre New York, proprio solo grazie al peso di New York City è lo stato meno dissipativo dei cinquanta dell'Unione (*ibid.*, p. 14). L'abitante del Vermont consuma molta più acqua del newyorkese, consuma 542 galloni di benzina l'anno a testa (circa 2.000 litri), contro 146 dei residenti di NYC e appena 90 di quelli di Manhattan; e consuma quattro volte tanto di energia elettrica lasciando sul pianeta una *carbon footprint* molto maggiore di quello dei newyorkesi. Non è difficile immaginare che seguendo premesse erranee si possano poi proporre rimedi inefficaci o non applicabili, nel migliore dei casi. Owen cita il PlanYC proposto in occasione dell'Earth Day 2007, che tra le altre cose (*ibid.*, pp. 11 e ss.) prometteva di piantare più 1.000.000 di alberi (qui fanno le cose in grande, ma ovviamente è New York, non Milano), di far pagare una tassa ai veicoli che usavano le arterie più trafficate (*congestion pricing*) e di imporre una tariffa aggregativa sulle bollette elettriche. La tassa sulla congestione è stata cancellata in occasione dell'Earth Day dell'anno successivo e per quanto riguarda le bollette elettriche si è scoperto che il consumo procapite dei newyorkesi era già di molto inferiore alla media dei residenti di altre parti del Paese. Il consumo dei residenti di New York è di 4.696 kWh all'anno per ogni famiglia, ma Dallas, città estesa, ne consuma 16.116, quasi quattro volte tanto. E Owen commenta che cercare di imporre riduzioni a consumi già molto bassi «è come cercare di combattere l'obesità mettendo a dieta i magri». Anche il rapporto pubblicato dal Comune di New York che denunciava che gli edifici di New York contribuiscono per il 79% alla *carbon footprint* della città, è un dato fuorviante spiega Owen, perché questa percentuale eccezionalmente elevata (la media nazionale è circa il 32%) è in realtà dovuta alla bassa incidenza sul totale del gas emesso dai veicoli privati, che costituisce la voce di maggior rilievo nella più parte delle altre situazioni (*ibid.*, p. 11). E per quanto riguarda il milione di alberi non se n'è più parlato, ma Owen non se ne duole perché pensa che gli alberi nelle aree urbane vadano eventualmente apprezzati perché sono belli e aiutano a frenare la fuga degli abitanti, non per la ragione normalmente addotta e cioè che aiutano a migliorare l'aria, affermazione che andrebbe presa a calci fatti. Nikita Krusciov, che visitò New York nel 1960 in occasione dell'assemblea delle Nazioni Unite, trovò la mancanza di verde a New York molto deprimente, «tanto da rattistare una pietra» (p. 8), ma Owen teme che molti discorsi «ecologisti» che tendono a far sentire in colpa i cittadini possano contribuire a spingerli verso i sobborghi, producendo un risultato antiecológico.

Come si vede si tratta in ogni caso di questioni che vanno affrontate con molta cura e senza cedere alle tentazioni mediatiche o ai preconcezioni ideologici. Purtroppo, particolarmente grave è stata, nel nostro Paese, l'incomprensione dei processi in corso negli ultimi decenni del XX secolo, quando attorno a tutte le città italiane si è formato il vasto *sprawl* che ha risucchiato persone e rapporti sociali sia dall'esterno sia dai centri tradizionali, che la cultura pubblica italiana ha interpretato, grazie anche all'acritica accettazione di modelli tardo-romantici, come un assolutamente improbabile ritorno alla campagna delle famose lucciole di Pasolini (che non sono mai scomparse) e dei Rio Bo che qualche eminente politico recita ai suoi ospiti incantati. Per scendere nel concreto basterà ricordare che, dopo cinquant'anni di discussioni (possiamo fissare l'inizio del dibattito pubblico sul tema dell'area metropolitana al Congresso di Limbate del 1957 in cui si dette il via al PM, Piano Intercomunale Milanese), due ampie leggi di riforma amministrativa, che imponevano la creazione di governi metropolitani e una riforma costituzionale che andava nello stesso senso, finalmente si è giunti a far coincidere il governo metropolitano con la provincia: affidando cioè la regolazione della forma più recente di insediamento, alla circoscrizione amministrativa più obsoleta e discussa del paese. Vero *monumentum insaniae saeculi XXI*, per riprendere una celebre definizione. Nel frattempo la metropoli si è evoluta dalla prima generazione dei pendolari alla seconda generazione dei consumatori e infine, alla meta-città dei corridoi urbani europei, mentre ancora si vagheggia nella immaginazione mediatica, ma non solo, di mulini bianchi e amari del veterinario. Ma oggi occorre davvero liberarsi di queste sovrastrutture ideologiche per cercare di intervenire a ragion veduta sulla «città-oltre», e «riconsiderare il problema del rapporto città-campagna e delle aree urbanizzate-rurali in una visione più ampia e strategica» (AA.VV., *Per un'altra campagna*, 2009, p. 5), perché il problema del verde in una città come Milano non si risolve certo con pochi alberi piantati qui e là nel centro, ma con una «agricoltura perturbata di qualità», cosa del tutto possibile in questa città, che ha almeno tanto territorio disponibile da infilarci un'altra Parigi. Basterebbe che le classi dirigenti milanesi riuscissero a emergere dalla loro scatola navigliocentrica, che minaccia di dissipare il vero patrimonio verde della città in nuova cubatura e che si convincessero che i problemi ambientali di Milano, e quelli delle altre città della famosa Padania, non si possono assolutamente risolvere nella cerchia dei Navigli. Più di dieci anni fa, pubblicando i lavori della Commissione del Consiglio Italiano per le Scienze Sociali sulle aree metropolitane, avevo cercato di rompere le tradizionali categorie dell'analisi urbana, mettendo in apertura della raccolta un saggio sulla campagna del geografo svedese Staffan Helmfrid (Martinotti, 1999). Oggi sono più che mai convinto, e il libro di Owen ce lo conferma, che i problemi ambientali di Milano non si risolvono con i *carpinus Betulus* in Piazza del Duomo (se a qualcuno piacciono - a me no - si mettano pure, ma è un fatto estetico, e non lo si contrabbandi per operazione ecologica), ma si risolvono con il buon uso delle aree rurali attorno alla città, con la ridefinizione della popolazione in poli ben organizzati e con la conseguente riorganizzazione dei trasporti collettivi a



basso impatto ambientale nella regione. Si può fare (Casiroli, 2008), basta convincersi che oggi la parola d'ordine per le politiche urbane deve essere qualità sociale invece di crescita incontrollata. Non illudiamoci che la regolazione delle aree periurbane sia un problema unicamente locale per tecnici urbanistici: la forma degli insediamenti è un problema centrale della polity, cioè della comunità politica nel suo complesso.

Fig. 1 – La «Padania Urbana»<sup>6</sup>



Fonte: La Stampa – 18 febbraio 2010

Come è avvenuto con la suburbanizzazione negli Stati Uniti (Beauregard, 2006) e la formazione del *perurbain* francese (Martinoiti, 2006; Lagrange e Oberti, 2006) nonché in numerose altre parti del mondo, la trasformazione morfologica della città-oltre, o meta-città, è connessa con mutamenti sistemici complessivi nella struttura sociale e nei rapporti politici. Nel caso italiano si è verificata una deriva localistica che ha sopravvalutato e persino mitizzato la comunità locale inventandosi il «territorio», termine la cui ambiguità analitica è tanto evidente da un punto di vista teorico, quanto potente è la sua confusa evocatività nel linguaggio pubblico. Infatti si parla indifferentemente, e direi a casaccio, di «territorio» come area fisica («la pianificazione territoriale», consultare vastissima bibliografia), come unità politica decentrata («il territorio pugliese»: Poli-Bortone, *Tribuna politica*, 9 Marzo 2010) come società civile locale indistinta («occorre ascoltare il territorio»: qualsiasi candidato promette di farlo). La lingua italiana è molto tollerante degli abusi, ma oltre un certo punto si vendica tra-

<sup>6</sup> La cappa di nebbia e smog su tutta la Pianura Padana raffigurata in un'immagine di un satellite della NASA.

sformando il pensiero e le sue capacità di comprensione, in quella babele gelatinosa che è diventato il linguaggio pubblico italiano, tanto più quando si parla di ambiente, costruito o meno. E quando invece di saper cogliere e controllare il nuovo lo si nasconde dietro a vaghe reminiscenze di un passato che la più parte degli italiani di oggi ha vissuto solo nelle canzoni («C'è una chiesetta amor, nascosta in mezzo ai fiori»). Queste dinamiche fanno parte di un più generale processo di sottrazione della modernità dall'orizzonte delle speranze degli italiani. Oggi anche il territorio si vendica, con le mafie locali ad aspirazione nazionale ed europea, con l'inefficienza assoluta della capacità di regolazione ambientale a livello locale, con la proposta di riesumare i dialetti (che peraltro, in modo barbaro e degradato, sono già entrati nel linguaggio mediatico) e con tutte le tendenze antiunitarie che stanno esplodendo in diverse direzioni. Alla funzione fondamentale di uno stato unitario che dovrebbe accompagnare le competenze locali per soddisfare nel modo migliore le relative esigenze, si è sostituita una malintesa sussidiarietà all'italiana per cui la funzione pubblica, progressivamente depauperata, dovrebbe intervenire solo in sostituzione di evidenti deficienze. Che è un po' come chiudere la stalla quando i buoi sono scappati, e occorre anche sostenere i costi dell'andare a cercarli. Al supposto paternalismo bonario dello stato sociale, si è sostituito il paternalismo autoritario della sussidiarietà rimediata. Forse in nessun campo come in quello ambientale e del governo degli spazi perurbani, questo fenomeno appare in tutta la sua drammatica incapacità di produrre sostenibilità ambientale e sociale. L'indebolimento e a volte l'eliminazione di tecnologie tendenzialmente verticistiche e autoritarie: piuttosto che cercare di prevenire ci si è abbandonati agli imperativi dell'emergenza: si noti lo scioglimento impercettibile, ma stravolgente, da «prevenzione», che deve essere inevitabilmente realizzata con il concorso di tutti, a «protezione», una attività che cala immancabilmente dall'alto. È completamente sfuggito alla cultura pubblica del momento l'insegnamento di Amartya Sen sulla maggiore efficienza dell'organizzazione democratica nei confronti di quella autoritaria, nel prevenire crisi come epidemie o carestie, oppure l'insegnamento di Robert Putnam sull'importanza del capitale sociale, che va formato e mantenuto, non dissipato, sia pure solo con la retorica.

Credo che la conoscenza del libro di Owen possa essere una buona guida alla lettura dei molti e drammatici eventi che stanno interessando il nostro Paese in questo momento. Per esempio la vicenda del terremoto dell'Aquila con una ricostruzione che ha imposto una *co-gate* suburbana di abitazioni sul modello, non delle New Towns inglesi (come viene detto con rozza improprietà), ma di una versione povera, però non a poco prezzo, della «single family home» americana, mentre il grosso della popolazione con le chiavi delle proprie abitazioni e con le carriere richieste disperatamente la ricostruzione della città-città; gli smottamenti di terreno su cui erano state costruite abitazioni autorizzate da amministrazioni non in grado di fermare l'espansione del perurbano, neppure in aree a elevato rischio; il conflitto tra l'alta velocità e reti locali degradate al punto da incoraggiare invece che scoraggiare l'uso dissipativo

dell'automobile; il problema dei rifiuti a Napoli (ma non solo a Napoli), momentaneamente messo sotto il tappeto, come ci rimprovera la Ue, e via dicendo per un elenco che potrebbe essere molto lungo. Quasi nessuno di questi problemi si può risolvere a un livello puramente locale: nessuno però può essere risolto da una autorità verticalizzata, senza cooperazione locale. Forse occorre ripensare a fondo la filosofia dell'interesse comune per cercare di regolare le condizioni ambientali nelle vaste aree dove la campagna si indurisce nella città.

## 2. Città densa, città dispersa, EXPO 2015

In un recentissimo articolo del Touring Club Italiano<sup>7</sup> si afferma come, secondo statistiche Istat, dal 1990 al 2005 si siano consumati irrimediabilmente 3 milioni 663 mila ettari di superficie agricola. E come se nel giro di quindici anni l'intera superficie di Lazio e Abruzzo venisse completamente edificata. Tale risultato, reso possibile dagli abusivissimi edifici degli anni Settanta e Ottanta, sembra non preoccupare il governo italiano che al contrario incentivava i Comuni a invadere il suolo agricolo per edificare: un decreto del 2001<sup>8</sup> autorizza i Comuni a utilizzare il 50% degli oneri di urbanizzazione versati dai costruttori per coprire le spese relative a servizi per i cittadini, stipendi e bollette (con il decreto «mille proroghe» del 2009 la percentuale sale al 75% fino a tutto il 2012). Tale decreto, essendo un mezzo in grado di risolvere i problemi di liquidità dei Comuni, spinge questi ultimi ad aumentare notevolmente le concessioni edilizie e quindi l'espandersi dello spazio urbano ad aumentare notevolmente le problematiche ambientali ed economiche causate appunto dalla dispersione abitativa (*sprawl*) quali problemi di mobilità e traffico, dispersione dei servizi, inquinamento, consumo di energia, perdita del paesaggio agricolo, aumento dei tempi per effettuare il tragitto casa-lavoro, sembrano non impensierire il Governo Italiano. E pensare che nel 1935 Le Corbusier con la *Ville Radieuse* ipotizzava un modello di città densa in cui l'architettura concentrava le città in edifici molto alti che lasciavano la maggior parte del suolo libero: se per l'architetto svizzero-francese questo tipo di urbanizzazione era «La città di domani», questo domani a noi appare evidentemente ancora lontano. In realtà Le Corbusier trova un forte sostenitore proprio in Owen, l'autore di *Green Metropolitan*, citato più sopra. Per il giornalista americano Manhattan è il caso concreto di città densa: «la compattezza dello sviluppo edilizio, la fertile combinazione di utilizzi commerciali e residenziali e la disponibilità di trasporti pubblici rende la proprietà di un'automobile praticamente inutile in gran parte della città» (Owen, p. 6, riferendosi appunto a Manhattan).

Le affermazioni di Le Corbusier e Owen pur distanti una con l'altra, non sono casi isolati, ma come afferma più sopra Martinotti, è «un punto di vista condiviso da gran

parte degli studiosi delle scienze sociali». Solo per citarne alcuni: Jacobs (1961), Newman e Kensworthy (1999), Brueckner (2000), Duany e Plater Zzyberk (2000), Ingersoll che afferma «concentrare i servizi è potenzialmente più efficiente e la conservazione del suolo più rispettosa della natura di quanto non lo siano le tipologie di bassa densità orizzontale» (2004, p. 4).

Se l'erosione di suolo agricolo perpetrata dalla città ai danni della campagna non sembra essere argomento di interesse svolto in Univesità Bicocca nel maggio 2010 dal titolo «La metropoli contemporanea», che ha occasionato poi la pubblicazione di questo volume e che ha visto la partecipazione di sociologi urbani, dell'ambiente e del territorio, agronomi, agrari e geologi provenienti da tutt'Italia, per discutere della situazione attuale della città, dei cambiamenti sociali in corso e delle problematiche nel suo rapporto con la campagna (consumo del suolo, inquinamento, problemi di mobilità). L'incontro cadeva temporalmente nel periodo in cui si discuteva se i terreni agricoli di proprietà del Gruppo Cabassi e di Fiera dovessero essere venduti a EXPO o ceduti in comodato d'uso con diritto di superficie per realizzare gli impianti di EXPO 2015 per poi essere successivamente «riqualificati» per il 50% (780 mila metri quadri di terreno agricolo), facendo uffici, residenze, negozi (cfr. *Edyburg*). La spinosa questione si è poi trascinala sino a oggi concludendosi con la scomparsa dell'ipotesi del comodato d'uso, a cui si è preferito l'acquisto dei terreni da parte di Arexpo, società costituita dal Comune, dalla Regione (entrambi detentori del 34,6%), da Fondazione Fiera (con il 27,4%)<sup>9</sup>. Secondo l'assessore Boeri si dovrebbe costruire meno rispetto ai desideri della vecchia giunta Moratti e da quanto ha assicurato per il nuovo PGR l'assessore all'urbanistica De Cesaris sembrano salvi, al meno per il momento, i terreni del Parco Agricolo Sud Milano: «la superficie massima consentita di nuove costruzioni nei nuovi quartieri è più che dimezzata, rispetto alle vecchie previsioni, passando da quasi 5 milioni e 800 mila metri quadri a 2 milioni e 800 mila: di questi, oltre 2 milioni e 400 mila metri quadri 'scoppiano' proprio grazie all'eliminazione del concetto di perequazione con il Parco Sud»<sup>10</sup>. Anche perché, aggiungiamo noi, il meccanismo previsto per questo tipo di scambio, in apparenza ragionevole non, il al buon senso, nascondeva dei rischi gravissimi. In sostanza si diceva, io proprietario terriero di aree nel Parco Sud sono vincolato e non posso costruire dove ho le aree. Se l'Amministrazione comunale mi permette di costruire in altra parte del territorio comunale dove non esiste questo vincolo, io cedo le mie aree vincolate all'Amministrazione che acquisendole potrà continuare a perseguire i propri fini di qualità ecologica, mentre non si negherà a me il raggiungimento del mio scopo di immobiliare che è quello di trarre profitto dagli investimenti fatti in regime non vinco-

<sup>9</sup> <http://eddyburg.it/article/articleview/15988/0/38/>. Il sito raccoglie la rassegna stampa della vicenda.

<sup>10</sup> *Corriere della Sera*, 12 ottobre 2011.

<sup>11</sup> Intervista comparata su *La Repubblica*, 19 gennaio 2012.

<sup>7</sup> Touring Club Italiano, Aprile 2012, n. 1, anno I.

<sup>8</sup> D.P.R. 380/2001 art. 136 c. 2, lettera c.



listico. Al di là della equità nelle quote di scambio (quanta superficie vincolata per quanta superficie costruibile, che apparve subito ad alcuni sfavorevole per il pubblico) il rischio del ragionamento stava nella conclusione prevedibile di un processo avviato in questo modo. Da un lato le aree agricole vincolate per servire una certa quantità di popolazione sarebbero state a poco a poco svendute in cambio di meccanismi destinati ad accrescere la popolazione ma tenendo fisso il denominatore. Così il «polmone di Milano» ritenuto tale per pomiamo un milione e mezzo di abitanti avrebbe finito, un brano dopo l'altro, per servire da polmone asfittico a due milioni o più di individui.<sup>12</sup> Ma, come viene fatto notare in molti contributi che seguono, soprattutto nella seconda parte, la proprietà pubblica di aree agricole non le preserva da un futuro sfruttamento perché il regime vincolistico si indebolisce ed eventualmente cade in presenza delle pressioni per la disponibilità di fondi che aumentano con forza particolarmente in questo periodo di crisi. Occorre che le aree agricole o verdi siano inserite in un progetto di usi qualificati, che non possono limitarsi al tempo libero occasionale, ma devono vedere anche insediamenti di servizi di qualità che proteggano dall'erosione.

A due anni dallo svolgimento del convegno le delicate questioni inerenti il destino delle aree agricole perurbane minacciate dall'espansione della città appaiono ancora molto attuali, così come i contributi discussi nel convegno. In particolare a Milano, città in cui, come si dice in uno dei contributi che vedremo più oltre, l'esistenza del Parco Sud rappresenta un grande *asset* per la città, purché cada l'illusione di avere un'area agricola senza funzionalizzazione metropolitana. È per questo motivo che ci è sembrato tuttora di grande interesse scientifico raccogliere e pubblicare tali articoli. Nella prima parte del libro le argomentazioni hanno una valenza più centrata sulle caratteristiche contemporanee dell'organizzazione urbana: governo locale, reti, *sprawl*, mobilità, sicurezza, turismo urbano. Nella seconda parte invece l'interesse si sposta più definitivamente verso tematiche relative all'ambiente e al territorio: ciclo delle risorse idriche e loro gestione, multifunzionalità dell'agricoltura, il verde in città, evoluzione dell'agricoltura e ruolo dei parchi agricoli metropolitani. Il risultato è una raccolta di interessanti punti di vista che forniscono una visione completa, anche se pro-

<sup>12</sup> Se questa analisi sembra tendenziosa non dimentichiamo che l'Assessore Masseroli, strenuo sostenitore del PGT originale, nell'entusiasmo per il meccanismo proposto, era arrivato a suggerire che la Veneranda Fabbrica del Duomo ricavasse 10 milioni di Euro per la manutenzione della cattedrale vendendo i diritti di superficie del tetto della Chiesa. «Dai diritti volumetrici i fondi per restaurare le terrazze del Duomo» ([http://archiviodistretto.com/2011/04/03/Dai\\_dritti\\_volumetrici\\_fondi\\_per\\_co\\_7\\_110403011\\_shtm1](http://archiviodistretto.com/2011/04/03/Dai_dritti_volumetrici_fondi_per_co_7_110403011_shtm1)). L'Assessore non poteva sapere che in un certo senso aveva realizzato una implicita profezia contenuta in un saggio di qualche anno prima: «Rockefeller Center and the Empire State Building can be sold and parcelled out to corporate or individual owners. The Duomo in Milano or Notre Dame in Paris cannot, at least for the moment – and not for lack of potential buyers, as pressures to transform even ancient cathedrals in residence hotels for transient yuppies are unremitting everywhere» (Guido Martinotti, «Space, Technologies and Populations in the New Metropolis», in *Futures of the European City. Outcomes of an Enquete on the Development and Configuration of Urban Times*, VS Verlag, Wiesbaden 2010).

veniente da spunti di riflessione eterogenei, sulle questioni rilevanti che interessano la città e il suo rapporto critico con la campagna.

Alfredo Mea tocca alcuni punti relativi alle due questioni essenziali in tema di governo locale: quella riguardante il rapporto tra *governance* e *governments* e quella legata al tema della partecipazione. Per l'autore è indubbio che nel caso della prima questione affrontata l'attore pubblico debba creare delle coalizioni tra diversi soggetti (istituzioni, enti pubblici, attori privati, associazionismo). Per quanto riguarda invece la seconda questione, vale a dire il coinvolgimento diretto dei cittadini, l'autore, pur ritenendolo un utile strumento per la definizione delle politiche locali, ne evidenzia delle criticità: da un lato perché si realizza partecipazione solo se l'iniziativa è pienamente condivisa sia dall'alto che dal basso, e dall'altro perché spesso il coinvolgimento anche se aperto a tutta la cittadinanza può essere influenzato da filtri selettivi che emarginano alcuni gruppi piuttosto che altri.

Fortunata Piselli si concentra invece sul tema delle reti sia urbane che di *governance*. Nelle reti urbane, si afferma, lo spazio non perde assolutamente di senso e i luoghi non sono indistinguibili l'uno con l'altro. Diminuisce l'importanza della prossimità e aumentano le interconnessioni globali fra attività complementari, determinando un'instabilità che modifica in continuazione gli equilibri gerarchici tra le città. Capacità d'innovazione, beni intangibili (capitale sociale) e tangibili (infrastrutture e servizi) sono le caratteristiche per competere a livello globale. In quest'ottica le città divengono attori di sviluppo e di identità culturali. Anche nel caso delle reti di *governance* gli equilibri degli attori si modificano di continuo. Con riferimento ai piani strategici non è solo importante l'obiettivo economico, ma anche le modalità con cui lo si raggiunge.

Ciandoménico Amendola affronta il tema della sicurezza e della paura in ambito urbano descrivendo l'evoluzione delle politiche locali come costituita da tre fasi. Nella prima la domanda sociale di sicurezza è influenzata da molteplici fattori, senza dipendere direttamente dall'aumento di criminalità: paura del futuro, crisi del welfare, ansia provocata dai media e paura nei confronti degli immigrati. La seconda fase vede una proficua collaborazione fra Ministero dell'Interno e sindaci, mantenendo divisi il compito di garantire la sicurezza (Viminale) da quello di rendere vivibile la città e rasserenare i cittadini (sindaci). La terza fase infine è quella attuale e viene definita dall'autore come quella della «normalizzazione» in cui l'impegno dei sindaci è volto ad aumentare la vivibilità urbana, facendo della sicurezza un elemento di attrazione per la città, anche se essa non risulta più fattore principale della paura del cittadino, sostituita dall'insicurezza per il futuro.

Giovanni Pieretti definisce il fenomeno dello *sprawl* come l'emigrazione incontrollata fuori dalle città e indica le conseguenze negative di esso: indebolimento del tessuto sociale, perdita irreversibile di suolo, aumento del consumo energetico, della pro-

duzione di CO<sub>2</sub>, della congestione del traffico, dei costi relativi alla costruzione di infrastrutture e dei costi in termini di denaro e tempo per il tragitto casa-lavoro. L'autore parla in tal senso di «stupro del territorio» anche se ritiene si stiano presentando azioni in chiave sostenibile non ancora metabolizzate dal sistema politico, ma in grado di reagire a questa tendenza.

Al fenomeno dello *sprawl* si lega quello della mobilità. Fiammetta Mignella Calvo sa sostenere come la mobilità sia un aspetto fondamentale e caratterizzante la vita contemporanea, sia per ciò che concerne la vita professionale che privata, gli aspetti legati al tempo libero, le relazioni sociali, i consumi. L'analisi dell'autore si sofferma sugli aspetti che rendono sostenibile la mobilità. Si afferma come l'efficienza dello spazio urbano sia direttamente proporzionale alla gestione di flussi (di persone, di traffico, di informazioni, di denaro, di merci e di rifiuti), gestione tanto più semplice in un territorio compatto piuttosto che diffuso. La sostenibilità allora viene raggiunta solo se la città crea dei sistemi di autoregolamentazione dei flussi e di edificazione dei moduli abitativi. Considerando Roma come caso paradigmatico di mobilità insostenibile, l'autore afferma come sia necessario integrare al piano regolatore della città un piano sulla mobilità in modo da tutelare da un lato l'ambiente e dall'altro l'efficienza dello spazio urbano.

Il titolo del lavoro di Ezio Marra e Monica Gilli sintetizza come il turismo si sia profondamente trasformato con il passaggio dall'era fordista a quella postmoderna. In quest'ottica il passaggio dall'industria pesante al terziario crea le condizioni affinché il turismo si costituisca come nuova risorsa economica per le città. Se nell'era moderna il turista fuggiva dalle città per riposare dal lavoro alienante, oggi la città è essa stessa lo scenario del turista. I due autori prendono in esame le città che precedentemente erano definite come il Triangolo industriale (Milano, Genova e Torino) per comprendere quali cambiamenti d'immagine si siano verificati e come le città vengano percepite dalle popolazioni urbane che le caratterizzano. I risultati indicano come Genova e Torino siano considerate città in cui effettivamente si percepiscono cambiamenti economici e culturali che le rendono città turistiche (anche se per Torino è evidente il carattere industriale), mentre Milano risulta ancorata a un'immagine tradizionale di centro economico e industriale che adombra per il momento qualsiasi velleità turistica.

Benedetto Meloni e Guido Borelli, partendo dal confronto di due pubblicazioni (*Green metropolis* e *Per un'altra campagna*) sostengono come la frattura creata tra città e campagna, dovuta indubbiamente a un'egemonia della prima sulla seconda, abbia giustificato azioni politiche volte a valorizzare le aree rurali promuovendo da una parte una produzione differenziata e dall'altra valorizzando funzioni non solo produttive: produzione di paesaggio, conservazione della cultura e delle tradizioni, mantenimento della biodiversità e difesa delle aree verdi. Alla luce di tale multifunzionalità

dell'agricoltura la coppia rurale-urbano sembra non incarnare più una dicotomia, ma una compenetrazione delle due dimensioni sostenuta anche dai nuovi stili di vita della classe media, sensibile alle tematiche della sostenibilità (la classe media dei *rural users*). Il contributo sottolinea infine come le criticità del perurbano siano da individuare negli interventi localistici e nella sovrapposizione tra piani urbanistici, territoriali e settoriali.

Angelo Cavallin approfondisce il tema dell'uso e della disponibilità di acqua, che risulta essere sempre più problematica sia per i cambiamenti climatici, sia per la crescente domanda antropica. Dato che le idrosergenze aumentano nel tempo a parità di precipitazioni, risulta strategico l'uso delle acque sotterranee, anche se l'espansione della città verso la campagna determina da un lato una distribuzione irregolare dei pozzi per acqua e dall'altro una maggiore vulnerabilità all'inquinamento dato dai reflui causati da attività industriali, agricole e urbane. Elemento imprescindibile per conservare le risorse acquifere e per tutelare la sostenibilità ambientale, sia dalla siccità che dalle pressioni antropiche, è una gestione razionale dell'acqua qualitativamente migliore (es. divisione di banche dati fra enti), che prescinda dalla sua modalità di gestione (pubblica o privata).

Oswaldo Pieroni parla della città come di un «sistema entropico dissipativo», cioè di un sistema complesso che scarica i propri costi antropici verso l'esterno; tale esterno, coincidente con la fascia periurbana, può reagire in due modi: o incrementando i costi antropici o, nel caso che la cintura periurbana resista, generando un nuovo equilibrio improntato alla sostenibilità. Questa condizione determina il «verde in città» che può manifestarsi come l'ingresso in città dell'agricoltura attraverso il cibo. L'autore si sofferma sull'agricoltura di prossimità che determina nuovi comportamenti d'acquisto alternativi (GAS, *farmer markets*, Mercati di Campagna Amica) che vengono definiti «campi» (Bourdieu, 1979) e che sostengono la relazione città-campagna. L'ambiente, l'etica e il modello di produzione e consumo come alleanza tra agricoltura di prossimità e consumatore consapevole.

Giampaolo Nuvolati analizza da più punti di vista la relazione verde e spazio urbano: secondo la psicologia dell'ambiente il verde rassicura e tranquillizza, secondo una lettura simbolica il verde è un ritorno alle origini, uno smarrimento, secondo l'immaginazione poetica la natura è elemento della *rêverie*, dei sogni a occhi aperti. Altro argomento di interesse per l'autore sono le distinzioni riferite ai modelli di organizzazione del verde (città compatta e città diffusa), rispetto alla tipologia (spazi privati e spazi pubblici tradizionali) e alla modalità di fruizione (diluita o concentrata nel tempo). Per l'autore al di là dei bassi standard nazionali, la fruibilità del verde dipende in larga parte anche da un mutamento degli stili di vita dei cittadini.

Il contributo di Fulvio Beato descrive come l'interesse pubblico per l'ambiente sia spostato dai temi della conservazione e tutela a quelli economici relativi alle energie alternative e in generale alla *Green Economy*. Questo cambiamento, anche a causa del valore economico residuale del settore agricolo, ha determinato un disinteresse per le aree naturali protette. Un'inversione di tendenza può essere compiuta grazie alle nuove inclinazioni alimentari (*slow food*, filiere corte, consumo etico ecc.) che ben si incardinano nei tre obiettivi principali dello sviluppo sostenibile: «salvaguardia e recupero ambientale, sviluppo economico ed equità sociale»<sup>13</sup>. Il capitolo presenta le esperienze del Parco Agricolo Sud Milano e di Decima Malafede a Roma, analizzando come possa essere garantito l'equilibrio tra uso produttivo del suolo e mantenimento dei caratteri ambientali e paesaggistici.

Stefano Bocchi si occupa dell'evoluzione dell'agricoltura asserendo come in poco tempo il settore abbia avuto trasformazioni molto importanti che hanno modificato il suo rapporto con la città: si è assistito a un'ingente perdita di terra fertile dovuta sia alla crescita di altri settori produttivi, sia a causa dell'aumento di valore del suolo a fini insediativi. Tali cambiamenti hanno portato a considerare il ruolo dell'agricoltura non solo legato alla produzione di beni di mercato, ma multifunzionale, strettamente connesso cioè con i cosiddetti *non-commodity outputs*. In questo modo l'agricoltura risulta capace di creare dei valori non solo produttivi, in grado di riequilibrare il rapporto di reciprocità città-campagna.

Matilde Ferretto tratteggia l'evoluzione storica dell'agricoltura periurbana milanese, distinguendo la campagna del nord Milano, povera, ma già oggetto di speculazione edilizia e una campagna del sud con ampie tenute irrigue. La situazione rimane grossomodo tale sino alla fine del boom economico, quando Milano perde la propria identità (crisi del settore primario e secondario). Dagli anni Ottanta lo spazio urbano milanese inizia a espandersi verso le campagne: il Parco Agricolo Sud Milano è la risposta per vincolare a uso agricolo gli spazi rurali. Attualmente la situazione è caratterizzata da un'accentuata dispersione dello spazio urbano a discapito del suolo agrario. In un contesto di questo tipo l'agricoltura periurbana milanese sottolinea però la necessità di ritrovare un rapporto proficuo con la città, che si manifesta con l'agricoltura di prossimità e con nuove forme di agricoltura sorte per un'esigenza di verde da parte degli abitanti urbani, che intraprendono nuovi stili di vita (i cosiddetti neorurali) aprendo aziende agricole dove alle *commodities* si associno servizi.

Claudia Sorlini fornisce un'accurata disamina del continuo e inesorabile espandersi della città nei confronti della campagna, allargamento che non è giustificato da un aumento di popolazione nelle città e che sembra non tenere in considerazione il fatto che l'agricoltura è ancora il primo settore che alimenta la popolazione di tutto il pian-

ta. Per l'autore appare chiaro come la tendenza sia quella di misconoscere il ruolo multifunzionale dell'agricoltura (produce paesaggio, sostiene la biodiversità, valorizza le tradizioni e la cultura rurale, regimentera le acque, controbilancia la produzione di CO<sub>2</sub>). È necessario invece riconsiderare la campagna attorno alla città come un ambiente al servizio dei cittadini (fruizione delle aree verdi con visite guidate, agricoltura di prossimità in funzione delle esigenze alimentari della città, rete di vendita per il consumo alternativo e sostenibile). Milano grazie al parco agricolo più grande d'Europa, potrebbe in quest'ottica offrire un esempio di agricoltura di prossimità.

#### Bibliografia

- AA.VV., (2009), *Per un'altra campagna. Riflessioni e proposte sull'agricoltura periurbana*, Maggioli, Sant Arcangelo di Romagna (RN).
- Annin A., Thrift N. (2002), *Cities. Reimagining the Urban*, Polity press, Cambridge. Trad. it. *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna 2002.
- Beauregard R.A. (2006), *When America Became Suburban*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Beito D.T., Gordon P., Tabarock A. (2005), *The Voluntary City. Choice, Community, And Civil Society*, The University of Michigan Press.
- Boen S., Lanzani A. (1993), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare-Segesta, Milano.
- Bourdieu P. (1979), *La distinction. Critique sociale du Jugement*, Minuit, Paris (Trad. it. *La distinzione. Critica sociale del gusto*, Il Mulino, Bologna 1983).
- Bruceker J.K. (2000), «Urban sprawl: diagnosis and remedies», in *International regional science review*, 23, 2, pp. 160-171.
- Brunetta G., Moroni S. (2008), *Libertà e istituzioni nella città volontaria*, Bruno Mondadori, Milano.
- Brusasco P. (2012), *Babilonia. All'origine del mito*, Cortina, Milano.
- Casroli F. (2008), *Kironopolis. Città accessibile, città possibile. Accessible City, Feasible city*, Idea Books, Milano.
- Costa N. (2008), *La città ospitale*, Mondadori, Milano.
- Davis M. (2007), *Planet of Slums*, Verso, London.
- Diamantini D., Martinotti G. (a cura di) (2009), *Urban Civilization from Yesterday to the Next Day*, ScgigaWeb, Napoli.
- Duany A., Plater Zyberk E. (2000), *The rise of sprawl and the decline of the American Dream*, North Point Press, New York.
- Gottman, J. (1961), *Megalopolis. The Urbanised Northeastern Seaboard of the United States*, Twenbth Century Fund, New York. Trad. it. Gambi L. (a cura di), *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, Einaudi, Torino 1961.
- Ingersoll R. (2004), *Sprawlown. Cercando la città in periferia*, Mellemi, Roma, estratto del Capitolo 5 «La Questione Ecologica. Sprawlown come seconda natura», [http://www.italianostrabergamo.org/images/ingersoll\\_agricivismo.pdf](http://www.italianostrabergamo.org/images/ingersoll_agricivismo.pdf)

<sup>13</sup> Nel libro a p. 147.

- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York. Trad. it. *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino 2000.
- Lagrange H., Oberli M. (2006), *Émeutes urbaines et protestations, une singularité française*, Presses de Science Po, Paris. Trad. it. *La rivolta delle periferie*, Mondadori, Milano 2006.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino Bologna.
- Martinotti G. (a cura di) (1999), *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*, Il Mulino, Bologna.
- Martinotti G. (2006), «Autant en emporte le vent. Espace et populations dans la métropole de troisième génération» in *Belgeo*, 2006-4, pp. 407-418.
- Martinotti G. (2010) «Space, Technologies and Populations in the New Metropolis» in *Futures of the European City. Outcomes of an Enquete on the Development and Configuration of Urban Times*, VS Verlag, Wiesbaden.
- Masser I., Svidén O., Wegener M. (1993), *The Geography of Europe's Futures*, John Wiley, London.
- Mitscherlich A. (1968), *Il feticcio urbano*, Einaudi, Torino.
- Newman P., Kenworthy J. (1999), *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press Books, Washington.
- Nuvolati G. (2006), *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire a postmoderni*, Il Mulino, Bologna.
- Nuvolati G. (2007), *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, Firenze.
- Owen D. (2010), *Green Metropolis. La città è più ecologica della campagna?*, Egea Milano.
- Punain D., Saint-Julien T. (1996), *Urban Networks in Europe*, John Libbey Eurotext Ined, Paris.
- Serini M. (1996), *Terre sconfinare. Città, limiti, localismo*, Franco Angeli, Milano.
- Torquati B., Giacchè G. (2010), «Rapporto città-campagna e sviluppo rurale», in *agri regionieuropa*, anno 6, n. 20, pp. 1-5, [http://www.agriregionieuropa.univpm.it/detart.php?id\\_articolo=573](http://www.agriregionieuropa.univpm.it/detart.php?id_articolo=573)
- UN-HABITAT (2004), *The State of the World's Cities 2004/2005: Globalization and Culture*, UNHS Programme, Earthscan, London.
- Vicari S. (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna.
- Webber M. (1964), «The Urban Place and the Non-place Urban Realm», in Webber M.M. (a cura di), *Explorations in Urban Structures*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia. Trad. fr. *L'urban sans lieu ni formes*, préface et annotation de Françoise Choay, Les éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues 1996.
- Wirth L.F. (1938), «Urbanism as a way of life», in *American Journal of Sociology*, 44 pp. 1-24.