



## “Quale pianificazione per i territori post-metropolitani? Una riflessione a partire dalla rottura del legame tra forme dell'urbano e confine amministrativi”

**Alessandro Balducci**

Politecnico di Milano

Email: [sandro.balducci@polimi.it](mailto:sandro.balducci@polimi.it)

---

### **Abstract**

*In un seminario cui ho partecipato qualche tempo fa a Bruxelles sulle sfide per le città europee sono stato colpito da una presentazione di Ivan Tosics (Tosics 2010), nella quale sosteneva che stiamo cercando di governare la città e l'economia del XXI secolo con i governi del XX secolo e con i confini amministrativi del XIX secolo. Mi ha colpito perché penso davvero che la pianificazione, nelle sue difficoltà, si confronti con questo tipo di dissonanza cognitiva ed operativa.*

*Nel paper vorrei riflettere su questo tema, provando a capire quali possono essere le implicazioni e le vie d'uscita.*

### **Il nuovo spazio post-metropolitano**

Introducendo il suo libro *The Prospects of Cities* all'inizio degli anni 2000, John Friedmann scriveva: “The city is dead. It vanished sometime during the 20th century.” Sottolineava con questa affermazione forte, l'impossibilità di chiamare ancora “città” le nuove formazioni urbane e proponeva di nominarle semplicemente come “the urban” (Friedmann 2002). In effetti, di fronte alla accelerazione dei processi di urbanizzazione dei decenni a cavallo del nuovo secolo abbiamo cercato incessantemente nuovi termini per definire una nuova fenomenologia spaziale che ha modificato significativamente le strutture insediative: la città diffusa, la città dispersa, la città infinita, la *edge city*, la regione urbana, la mega-city-region, ecc.

Ciò che sembra diventato chiaro è che concetti come quello di città e di metropoli portano con sé implicazioni gerarchiche e dicotomiche che non sono più utili per comprendere quanto sta avvenendo all'organizzazione spaziale della società (Soja, 2000).

Fino ad un periodo relativamente recente, nonostante differenze profonde, le città potevano essere descritte come concentrazioni di popolazioni relativamente simili, sviluppate attorno a centri che contenevano i principali edifici pubblici, e che crescevano seguendo una maglia di diversa forma, percorrendo la quale si raggiungeva la periferia e quindi la campagna fino a raggiungere nuove città, di diverse dimensioni ma con le stesse caratteristiche strutturali, secondo una precisa gerarchia di relazioni.

Quando le città hanno iniziato a superare i loro confini e ad invadere il territorio circostante, chiudendo gli spazi aperti fra di loro, costruendo relazioni di dipendenza fra aree prevalentemente destinate alla produzione e al consumo ed aree prevalentemente destinate alla residenza, abbiamo chiamato metropoli le nuove formazioni, con l'intento di designare la relazione tra la città centrale e l'agglomerazione urbana attorno ad essa. E abbiamo continuato a utilizzare termini come città e metropoli anche quando il processo di urbanizzazione ha inglobato centri più lontani di notevole importanza costruendo nuovi fenomeni urbani complessi che vedono la compresenza di bacini locali di lavoro e residenza e di flussi sovralocali e globali di persone ed informazioni (Hall, 2009).

Oggi lo spazio delle grandi regioni urbane è ben diverso da ciò che abbiamo chiamato città e metropoli fino a ieri. Uno strato di urbanizzazione si è steso sull'antica struttura urbana e metropolitana creando formazioni così articolate che non possono essere percepite nella loro complessità attraversandole, ma solo dall'alto oppure usando strumenti come Google Earth.

Allo stesso modo la dimensione temporale dello sviluppo urbano è cambiata. Il ritmo e l'intensità della crescita non possono essere percepite come nel passato quando l'accrescimento urbano avveniva per contiguità, dal centro verso la periferia. Lo sviluppo avviene soprattutto in quella che una volta era campagna, nelle città piccole e medie, ed è solo

guardando a dati aggregati o usando GIS che riusciamo a realizzare come, anche di fronte ad una popolazione statica o decrescente, anche se non notiamo grandi cambiamenti attraversando il territorio lungo percorsi abituali, l’attività edificatoria ed il connesso fenomeno di consumo di suolo hanno subito una incredibile accelerazione negli ultimi 30 anni (Pileri, 2007), spinti da ragioni differenti: la ricerca di condizioni di accessibilità a un mercato abitativo fortemente selettivo nei centri urbani principali, la ricerca di condizioni residenziali più confortevoli per giovani famiglie con bambini, il circolo vizioso dello sviluppo che ha costretto i comuni a spingere l’edificazione per poter disporre di risorse da investire in politiche ordinarie, la crisi dei mercati mobiliari che hanno spinto molti operatori e molte famiglie a investire nel settore immobiliare ecc.

Il contesto urbano contemporaneo è dunque fatto di discontinuità nel tempo e nello spazio. Se ci muoviamo attraverso di esso dagli antichi centri verso i suoi margini, se tentiamo di ricostruire le innumerevoli addizioni degli ultimi decenni, noi troviamo una successione di oggetti e di spazi, una successione di trasformazioni decentrate non coerenti con l’ordine urbano cui eravamo abituati (Balducci 2006).

## De-spazializzazione e compresenza

Nel ricercare utili chiavi interpretative, mi sembra di poter dire che una serie di fenomeni che abbiamo studiato separatamente oggi giungono a maturazione e si intrecciano strettamente: l’incremento della mobilità, il decentramento delle funzioni residenziali e commerciali, l’esplosione della comunicazione digitale, la frammentazione delle famiglie e delle imprese, stanno oggi producendo i loro effetti combinati determinando una riconfigurazione profonda dell’urbano e della sua strutturazione (Balducci e Fedeli 2007).

Vorrei fermare l’attenzione su due aspetti che mi sembrano centrali: il primo è naturalmente quello della conquista di uno spazio di relazioni sempre maggiori da parte delle transazioni che avvengono attraverso reti informatiche.

Non molti anni fa’ Manuel Castells nel suo lavoro fondamentale sulla “Nascita della società in rete” (Castells, 1996) ironizzava su fatto che c’erano probabilmente più ricercatori che si occupavano di tele-lavoro di quanti fossero coloro che effettivamente potevano dirsi tele-lavoratori; ma oggi, non possiamo negare che le nuove configurazioni spaziali sono formate da una combinazione inedita di relazioni a distanza e di relazioni faccia a faccia. Quando ci rendiamo conto che la manutenzione al nostro computer viene fatta attraverso un call-center localizzato in India, da un signore che parla perfettamente la nostra lingua e che sa guidarci nella soluzione del problema che stiamo cercando di affrontare avendo di fronte esattamente un esemplare della nostra macchina e potendo entrare nella nostra dalla rete telematica per risolvere problemi di software, è evidente che le relazioni spaziali di questo specifico ciclo produttivo, come di molti altri, si sono completamente trasformate, trasferendosi dallo spazio fisico allo spazio immateriale della rete.

Quando pensiamo a quanta parte dei nostri consumi stanno progressivamente migrando verso internet, dalle prenotazioni dei viaggi, agli acquisti di beni e servizi, alla lettura dei giornali e dei libri, alla scelta di brani musicali o di film, non possiamo non renderci conto del fatto che il rapporto tra relazione fisica e relazione a distanza nel mondo del consumo e dei servizi si sta progressivamente ribaltando.

Quando consideriamo quanta parte del tempo di giovani ed adolescenti, ma non più solo il loro, è dedicata alla interazione nell’ambito di social network piuttosto che nell’incontro nei luoghi, non possiamo non considerare le notevoli implicazioni che le nuove forme del comunitarismo virtuale hanno sul ruolo e sulla natura dello spazio fisico di cui ci occupiamo.

Di tutto ciò cogliamo alcuni indicatori evidenti nella crescita esponenziale dei movimenti non sistematici della popolazione nel territorio, ma facciamo ancora fatica a capire quali possono essere le implicazioni dal punto di vista del funzionamento delle formazioni urbane.

Un secondo aspetto su cui vorrei porre l’attenzione è che al di là delle posizioni estreme che affermano o negano decisamente l’esistenza di una trasformazione epocale delle città – che si sarebbe completamente dissolta o che al contrario sarebbe sempre la stessa –, le nuove configurazioni dello spazio urbano si basano sulla coesistenza piuttosto che sulla sostituzione di relazioni virtuali e fisiche.

Sappiamo ad esempio che la esplosione delle comunità su internet e dei social network non si accompagna ad una completa de-spazializzazione delle relazioni. Alcune ricerche dimostrano anzi che la gran parte degli scambi nell’ambito di Facebook, che consentirebbe relazioni completamente indipendenti dallo spazio, sono concentrate in un ambiente locale relativamente ristretto. Ciò da luogo a una ricombinazione tra relazioni via rete ed in presenza che non cancella queste ultime, ma le fa dipendere sempre più da una interazione di diversa natura.

Allo stesso modo il dinamismo della periferia è stato spesso interpretato come una alternativa e una minaccia al ruolo delle città centrali, mentre risulta sempre più evidente che questa contrapposizione non si dà: lo sviluppo delle aree marginali non è sviluppo contro la prosperità della città centrale ma è piuttosto parte dello stesso processo. Le aree periferiche crescono grazie alla loro propria vitalità e attrattività, ma anche grazie alla delocalizzazione di funzioni dai centri maggiori e a una sempre più stretta integrazione con esse. Città di diverse dimensioni nell’ambito delle vaste regioni urbane che stanno progressivamente interconnettendosi non perdono il loro ruolo di comunità urbane dove si

integrano residenza, lavoro e svago, ma allo stesso tempo appartengono a un più ampio spazio di flussi di scala regionale e globale (Hall e Pain, 2006). Ciò muta in modo significativo la condizione di marginalità che una volta era associata ad una posizione periferica nella gerarchia spaziale metropolitana.

O ancora la crisi delle forme tradizionali di aggregazione basate sulla prossimità – il quartiere, la piccola città con le sue reti associative, il gruppo scolastico, le strutture sportive- non ne comporta la completa dismissione, ma piuttosto una trasformazione, un affiancamento. Le persone continuano ad andare al cinema per partecipare ad una fruizione collettiva di ciò che possono vedersi comodamente a casa, i giovani a ritrovarsi a scuola e dopo la scuola, a fare sport insieme piuttosto che giocare solo alla play station simulando il gioco.

## **Le sfide per la pianificazione urbanistica**

Le sfide per la pianificazione sono evidenti. La pianificazione si è sempre basata su una relazione lineare tra territorio ed autorità, tra luoghi e funzioni, mentre oggi è chiamata a lavorare attraverso i territori, senza un riferimento stabile ad autorità definite e a confini definiti.

Nella fase metropolitana dello sviluppo la pianificazione ha cercato di estendere l’approccio proprio della pianificazione urbana ad intere aree metropolitane inseguendo la possibilità di istituire autorità includenti, che rimettessero la pianificazione in condizioni di assumere decisioni legittime su aree pluricomunali, ma sappiamo che questa tensione ha contato rari successi e innumerevoli insuccessi (Balducci, 2005). Analogamente nella fase metropolitana la pianificazione si è confrontata ancora con problemi di crescita al margine e di nuovi sviluppi in territori poco abitati, mentre nella fase post-metropolitana la pianificazione si deve occupare soprattutto di problemi di riqualificazione, riciclaggio di spazi che hanno perso la loro funzione originaria e di aree sempre abitate da residenti o utilizzatori che reagiscono esprimendo aspettative e provocando conflitti.

Di fronte a questo quadro mi sembra importante provare ad elencare una serie di domande che richiedono un intervento di pianificazione cercando di capire quali implicazioni possiamo trarne dal punto di vista delle modalità e delle forme che la pianificazione deve assumere di fronte alle mutate condizioni di esercizio dovute alla rottura del legame tra piano, autorità e territorio.

Mi sembra possibile organizzare il ragionamento in tre famiglie di problemi che indicano anche opportunità di trattamento.

La prima fa riferimento questioni dure come il controllo della crescita urbana e il contenimento del consumo di suolo.

La seconda alla costruzione di progetti appropriati e rilevanti, capaci di lavorare sulla ricucitura e sulla qualificazione degli spazi post metropolitani.

La terza alla esplorazione delle nuove opportunità che possono nascere da un uso esteso delle nuove tecnologie come strumento per la conquista di una maggiore abitabilità dello spazio post- metropolitano.

## **Controllo della crescita e valorizzazione dei beni comuni in assenza di autorità e gerarchia**

Come possiamo affrontare questioni che da lungo tempo si presentano come problemi irrisolti della pianificazione urbana di scala metropolitana o sovra-metropolitana come il controllo della crescita e salvaguardia dei beni comuni?

Il controllo della crescita e del consumo di suolo costituisce uno dei problemi maligni della pianificazione di area vasta che oppone una razionalità generale, di piano, alla razionalità individuale del singolo comune, dell’operatore immobiliare, della famiglia o dell’impresa. Scegliere per una strategia di contenimento implicherebbe ribilanciare il rapporto tra interessi e razionalità individuali e interessi e razionalità collettive o pubbliche. Si tratta di un problema tipico delle politiche distributive (Wilson, 1973), dove i costi sono così distribuiti e i benefici così concentrati da suscitare la mobilitazione di chi trae benefici dall’azione pubblica, senza che chi ne sopporta i costi raggiunga mai quel livello di motivazione capace di provocare una vera mobilitazione.

Nel nostro paese abbiamo un esempio che, benchè assai diverso nella sostanza, ha alcune somiglianze nelle caratteristiche formali. Sappiamo tutti e da sempre che l’evasione fiscale costituisce una appropriazione privata di risorse potenzialmente pubbliche, appropriazione che distribuisce il costo del comportamento illegale su quella vasta parte di popolazione che invece per ragioni diverse è obbligata a pagare i propri tributi. È solo con le recenti azioni di comunicazione del Presidente della Repubblica e del Presidente del Consiglio, che si sta sollevando pubblicamente il problema di chi paga i costi dell’evasione e comincia a esserci una pressione sociale alla individuazione e alla repressione dell’evasione fiscale. Alla narrazione dell’evasore come persona scaltra e capace di difendersi da uno stato predatore, si sta sostituendo la narrazione di un evasore come soggetto riprovevole che non si cura di imporre costi insostenibili alla comunità. E qualche risultato comincia a vedersi.

Uscendo dall’esempio ci troviamo in una tipica situazione da “tragedia dei beni comuni”, dove l’interesse individuale a appropriarsi privatamente del bene pubblico ne comporta la distruzione (Hardin, 1969). La possibile via di uscita viene suggerita indirettamente dall’esempio dell’evasione fiscale. È solo quando cresce la consapevolezza pubblica del danno collettivo del comportamento illegale che possono essere attuate misure di repressione. Che scatta una forma di autoregolazione. Fino a pochi mesi fa’ l’evasione era considerata giustificabile e di conseguenza le azioni di

repressione, pur previste non venivano esercitate. E’ solo quando vengono resi espliciti i costi e si afferma una diversa narrazione che la prospettiva può mutare.

Analogamente si potrebbe dire che è solo quando si diffonde la consapevolezza dei costi collettivi di una crescita non regolata, dei costi sociali ed ambientali connessi che è possibile registrare cambiamenti nei comportamenti individuali, dei comuni, delle famiglie o delle imprese. Nel nostro caso la nuova narrazione è una visione del possibile futuro sviluppo dell’area nel suo insieme che deve essere in grado di affrontare anche il problema della salvaguardia e valorizzazione dei beni comuni.

Naturalmente ciò comprende una dimensione politica ma anche una dimensione tecnica significativa. Data la difficoltà a percepire il silenzioso ma costante processo di consumo di suolo e di urbanizzazione di aree sempre più lontane e collegate solo con il mezzo privato, se non vi è un dispiegamento di nuova conoscenza, la proposizione di nuovi scenari e visioni sintetiche che facciano percepire le tendenze e le derive del modello di sviluppo è difficile uscire dal circolo vizioso del caso specifico che trova sempre le sue buone ragioni. Non si tratta necessariamente di un piano, ma certamente di una attività di produzione di conoscenza, di previsione che è sempre stata parte della attività di pianificazione (Kunzmann, 2000). Recentemente si stanno diffondendo esperienze di questa natura anche in contesti dotati di forti tradizioni di pianificazione ordinaria; si tratta della produzione di studi e documenti informali volti a proporre strategie spaziali per grandi regioni urbane, che presentano un rapporto piuttosto lasco con le forme statutarie di pianificazione urbanistica, ma che hanno lo scopo di raccogliere attenzione e consenso attorno ad alcuni beni comuni. E’ stato così per l’operazione Grand Paris, con i 10 team interdisciplinari guidati da architetti ed urbanisti di fama internazionale (Fedeli, 2010). Esempio seguito da Lille, Montpellier, Bruxelles, ma anche da Mosca.

Lo scopo di queste nuove iniziative difficilmente catalogabili nel novero degli strumenti propri della pianificazione è stato quello di produrre visioni e conoscenze nuove, capaci di modificare le percezioni degli attori attorno al futuro della regione parigina, come degli altri contesti che si sono misurati con lo stesso approccio.

Un esempio precedente e di successo di una analoga forma ibrida di pianificazione è rappresentato dalla esperienza della Iba Emscher Park, una iniziativa che ha saputo operare un cambiamento radicale nelle posizioni degli attori attraverso la proposizione di visioni e la attivazione di un meccanismo di partecipazione e di apprendimento collettivo (Kunzmann, 2004).

Anziché mettere mano a un piano impossibile, quello della riqualificazione di un’area derelitta e degradata, la agenzia responsabile del progetto ha proposto l’immagine antinomica della Rhur come *regione-parco*, chiamando soggetti pubblici e privati a proporre progetti esemplari capaci di dare sostanza a quella visione. Una esperienza difficilmente catalogabile ma che ha suscitato notevoli processi imitativi in ogni parte del mondo e sulla quale non si è ancora sviluppata a mio avviso una riflessione adeguata (Kunzmann 2007).

Insomma, per chiudere su questo primo punto, mi sembra di poter dire che una sfida importante per la pianificazione in situazioni post metropolitane sia quella di produrre nuovi strumenti di analisi, previsione e progettazione che non hanno una autorità formale di riferimento, ma che debbono affidare la loro efficacia alla loro forza argomentativa, alla capacità di coinvolgere soggetti di natura diversa, alla capacità di innescare tra gli attori dotati di autorità un processo di apprendimento che faccia crescere la consapevolezza dell’effetto aggregato delle innumerevoli azioni individuali e sappia quindi influire su di esse (Balducci 2011a). Si tratta di strumenti in gran parte inediti, che rompendo il legame tra autorità e piano, obbligano ad un lavoro “senza rete”, l’unico probabilmente capace di concorrere alla difesa ed alla valorizzazione dei beni comuni in una società urbana altamente frammentata.

## **Progetti appropriati e rilevanti per ricucire e qualificare gli spazi post metropolitani**

Una seconda sfida è data dalla costruzione di progetti capaci di conferire struttura e qualità a uno spazio fortemente frammentato e disarticolato.

Uno specifico campo d’azione è dato dai progetti delle reti, infrastrutturali, ecologiche, naturali. Mi sembra che ci siano due aspetti da considerare: da un lato la diffusione urbana ha prodotto una compromissione estesa del territorio; ciò che può riconnettere, ricucire e conferire qualità alla frammentazione sono le reti che lo attraversano che possono essere reinterpretate e riqualificate; dall’altro le formazioni urbane post-metropolitane richiedono nuovi spazi pubblici di qualità che sappiano confrontarsi con la scala dei nuovi processi di urbanizzazione stabilendo dei punti di ancoraggio aggiuntivi rispetto ai centri storici della antica armatura urbana o ai nuovi centri commerciali.

Sotto il primo aspetto la trasformazione delle reti infrastrutturali attraverso l’affiancamento di percorsi verdi e ciclabili che ricolleghino parchi, che si connettano con il territorio attraversato, costituiscono una opportunità significativa. Questi interventi possono valorizzare e rendere evidente il carattere di strade urbane di scala sovra-metropolitana che le tangenziali e le autostrade in questi contesti stanno progressivamente assumendo (Balducci, 1996). Lo stesso si può dire per i corsi d’acqua, i fiumi, i canali, spesso coperti e riassorbiti dall’urbanizzazione, degradati a canali di scarico, che possono invece rappresentare fondamentali armature territoriali per ridare ordine e respiro alla successione di oggetti che affollano il territorio post-metropolitano. Ancora le fasce di rispetto di elettrodotti e di altri servizi a rete possono rappresentare delle analoghe opportunità.

Sotto il secondo aspetto alcune esperienze di nuovi spazi pubblici ci presentano esempi che possono indicare strade interessanti. Il Parco Nord a Milano costituisce, a detta di molti, uno dei progetti di maggiore successo nell’area milanese degli ultimi anni. È stato realizzato a partire dal recupero e dalla interconnessione di terreni periferici ed abbandonati di diverse città confinanti e grazie alla abilità di un direttore del parco che ha iniziato a piantare alberi e a rendere fruibile lo spazio producendo una crescente pressione degli utilizzatori alla progressiva realizzazione del parco, che oggi ha raggiunto circa 600 ettari. Il Parco Nord rappresenta uno spazio pubblico inedito: è una nuova grande piazza metropolitana, dove si incontrano tipologie di utilizzatori del tutto diverse, dai sudamericani che si trovano a fare il barbecue, ai gruppi sportivi, a chi cerca il silenzio e la meditazione, ai pattinatori, ai giocatori di scacchi. Si tratta di un luogo aperto e flessibile, che si presta particolarmente bene all’intercambio con le comunità che si ritrovano sulla rete e che poi si danno appuntamento in un luogo bello e gradevole dove c’è sempre spazio per tutti. Un luogo dove pratiche diverse si possono contaminare e produrre nuove configurazioni.

Un secondo esempio che si collega anche al tema delle infrastrutture a rete è dato dalla riqualificazione del Naviglio della Martesana, un canale artificiale che corre per decine di chilometri dall’Adda fino al centro di Milano. Abbandonata la funzione di trasporto per cui era nato, è stato progressivamente trasformato in un canale di scarico su cui affacciavano molti retri di zone industriali e dei paesi che attraversava. Qui, una decina d’anni fa è stata realizzata una semplice pista ciclabile che ha subito attirato ciclisti e camminatori. Il flusso ha prodotto singole iniziative di risistemazione delle rive, da parte di privati e dei molti comuni che il canale attraversa. Alcuni di questi hanno appoggiato al canale propri parchi trasformando la passeggiata e la pista ciclabile in un percorso culturale che consente l’accesso a molti tesori nascosti dell’Est Milanese. Senza che nessuno l’abbia veramente progettata come tale l’area attorno al canale è diventata anch’essa una grande piazza lineare, alla scala della regione urbana, dove non ci si accorge di passare da un comune all’altro, ma dove soprattutto nei fine settimana è possibile incontrare ogni tipo di pratica di incontro e di svago.

Credo che le formazioni urbane post-metropolitane abbiano bisogno di costruire luoghi con queste caratteristiche, che possono entrare in rapporto con la complessa trama di centralità esistenti, che assieme a queste possono dare struttura alla urbanizzazione dispersa.

Ma progetti di questa natura non possono essere solo buone idee di parte, né possono essere imposte dall’alto, soprattutto in una situazione di crisi della spesa pubblica, di scarsità di risorse e di mancanza di autorità capaci di imporre ad altri progetti strategici. Debbono essere piuttosto progetti capaci di intercettare le aspettative e gli interessi di molti attori anche in conflitto tra loro. Esempi come quelli della *greenway* progettata con le compensazioni della nuova Autostrada Pedemontana nel Nord-Milano dimostrano che soggetti con obiettivi apparentemente inconciliabili (ambientalisti e costruttori di autostrade) possono convergere su progetti che si propongono come oggetti di confine (*boundary objects*) fra le posizioni di diversi attori (Starr e Griesmer, 1989; Balducci, 2011b). Ma debbono anche saper costruire le proprie alleanze, sviluppando abili tattiche che gli consentono di conquistare il loro spazio, come nel caso del progetto del Parco Nord o del Canale della Martesana. Devono essere cioè progetti concepiti attraverso una idea guida ma capaci di realizzarsi attraverso un approccio incrementale, che sappia utilizzare le potenzialità scoperte nel proprio percorso, legarsi a progetti già in atto integrandoli, sapendo conquistare la propria forza sul campo. Si tratta di progetti diversi per natura e strategia di implementazione rispetto a quanto siamo abituati a conoscere. Richiedono un grosso sforzo di innovazione di contenuto e di processo

## **Le nuove opportunità offerte da un uso esteso delle nuove tecnologie**

Un terzo campo di esplorazione di nuove opportunità è dato dall’uso delle nuove tecnologie nella comprensione e nella gestione dello spazio post-metropolitano. La nostra attenzione allo spazio fisico e a ciò che si muove attorno ad esso rischia di farci inforcare sempre gli stessi occhiali.

La grande attenzione ai programmi europei che vanno sotto il titolo di “smart cities” o città intelligenti, vedono un atteggiamento cauto e distaccato da parte di molti urbanisti. C’è la tendenza a interpretare questa attenzione verso le nuove tecnologie ed il loro rapporto con la città come qualcosa che ci riguarda marginalmente. Eppure, come già osservato più sopra l’impatto sul funzionamento dello spazio e sulle possibilità della pianificazione è assai rilevante.

In primo luogo abbiamo tutto ciò che si può comprendere attraverso l’utilizzazione di sensori collegati alla rete e che fino a ieri avevamo la possibilità di capire solo con costosissime, approfondite e campionarie indagini sul campo: la mobilità delle persone, i comportamenti nella utilizzazione del trasporto pubblico, i flussi di traffico e gli spostamenti attraverso i dati delle connessioni ai telefoni cellulari, ecc. Ciò che un tempo potevamo sapere solo attraverso i dati del censimento molto tempo dopo, possiamo conoscerlo con continuità. Ma queste informazioni possono essere utilizzabili non solo per pianificare, ma anche per utilizzare la rete stradale o la rete del trasporto pubblico da parte degli utenti.

In secondo luogo abbiamo tutto ciò che può essere comandato a distanza e quindi ottimizzato con l’obiettivo di un uso accorto delle risorse con la realizzazione di edifici intelligenti: servizi di riscaldamento, di condizionamento, di illuminazione, di gestione dei rifiuti, di videosorveglianza.

In terzo luogo grossi investimenti stanno avvenendo nel campo delle *smart grid* che consentono una produzione decentrata di energia. Proprio il tema della applicazione delle tecnologie legate ad internet alla produzione ed al consumo di energia sembra essere particolarmente interessante nella prospettiva di rendere più sostenibili anche

insediamenti dispersi sul territorio. Gli edifici possono diventare non solo autosufficienti ma anche produttori di energia, capaci di smaltire o riciclare i propri rifiuti.

Un altro aspetto rilevante a questo collegato è quello del monitoraggio ambientale in tutte le sue dimensioni, aria acqua, suolo, ivi compreso il consumo di suolo monitorabile attraverso la fitta rete di dati satellitari.

La logistica delle merci è già in parte stata rivoluzionata dallo sviluppo delle tecnologie, ma fino ad ora ha prodotto consumo di suolo e creazione di grandi piattaforme che hanno invaso spazi aperti, si può pensare che una ulteriore evoluzione legata ad un uso più avanzato delle tecnologie, che possa invece essere in grado di gestire rapporti quasi diretti tra produzione e consumo. Ciò può diventare particolarmente interessante anche per lo sviluppo di una agricoltura urbana che fino ad oggi ha sofferto della difficile interconnessione tra produttori e consumatori.

Le tecnologie di internet già consentono un facile accesso all’informazione, ma se applicate più sistematicamente alla rete territoriale possono consentire di rendere integrati spazi pubblici di diversa natura affrontando problemi che vanno dal loisir alla sicurezza urbana. Allo stesso modo possono essere strumenti per l’accesso ai servizi a distanza in particolare per popolazioni fragili ma non solo.

Infine le tecnologie basate su internet possono essere strumenti di partecipazione alla costruzione delle decisioni, un tema sollevato già molti anni fa ma che solo ora comincia a diventare una vera opportunità, per la diffusione capillare dell’accesso alla rete, come hanno dimostrato alcune recenti campagne elettorali anche in Italia.

Ciò che mi sembra importante sottolineare in sintesi è che ci troviamo di fronte a mutamenti nella tecnologia che potenzialmente consentono di affrontare alcuni dei limiti propri di formazioni urbane che si sono estese nel territorio: congestione, emissioni nocive, insediamenti dissipatori di energia, mancanza di luoghi di aggregazione, condizione periferica, scarsa accessibilità a servizi di qualità, insicurezza, ecc.

## Nota conclusiva

C’è dell’altro? Probabilmente molto altro. Ho provato solo a dare qualche suggestione e mi accontento di aprire la discussione su come superare la dissonanza cognitiva ed operativa dell’urbanistica di fronte alle nuove formazioni urbane cui ho accennato in apertura.

Il dibattito sulla natura negativa o positiva delle trasformazioni urbane degli anni recenti mi sembra che stia perdendo progressivamente significato. Dobbiamo affrontare lo spazio della urbanizzazione contemporanea a partire dalla considerazione che non si tratta di una forma degradata della città moderna o della metropoli. E’ qualcosa di diverso. Le immagini sono persistenti, e se continuiamo a chiamare città o metropoli le nuove formazioni socio-spaziali possiamo perpetuare una serie di errori di interpretazione e di progettazione. Se continuiamo a cercare la ricostruzione di un ordine che è perso per sempre potremmo mancare l’opportunità di esplorare la capacità dello spazio post-metropolitano di rispondere alle sfide che emergono dalla società.

In questa esplorazione gli urbanisti possono entrare con il loro ricco bagaglio di esperienze, ma debbono essere anche pronti ad aprirsi a temi nuovi e a modalità nuove di costruzione del progetto.

## Riferimenti

- Balducci A. (1996), “Progetti e innovazione. Esperienze europee”, in Clementi, A. (a cura di), *Infrastrutture e Piani Urbanistici*, Palombi, Roma.
- Balducci A. (2005), “Una Visione per la Regione Urbana Milanese” in AA.VV. *Milano, nodo della rete globale, un itinerario di analisi e proposte*, Bruno Mondadori Ed., Milano, pp. 231-264.
- Balducci A. (2006), “Milano Città Contemporanea” in *Domus*, n. 890 Marzo 006 pp. 36-37.
- Balducci A. (2011a) “Strategic planning as exploration” in *Town Planning Review*, pp 529-546.
- Balducci A. (2011b), “Trading Zone, un concetto utile per alcuni dilemmi della pianificazione”, in *CRIOS*, n.2
- Balducci A. e Fedeli, B. (2007), “Esplorazioni nella città contemporanea” in Balducci, A. e Fedeli, V. (a cura di) *I territori della città in trasformazione. Tattiche e percorsi di ricerca*, Angeli, Milano, pp. 9-35
- Castells M. (1996), *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford
- Fedeli V. (a cura di, 2010) “Pari(S): Comprendre, Aménager et Gouverner la Ville Contemporaine”, in *Territorio* n. 52
- Friedmann J. (2002) *The Prospect of Cities*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press
- Hall P. (2009), “Looking Backward, Looking Forward: The City Region of the Mid-21st Century”, *Regional Studies*, Vol. 43.6, pp. 803-817, July 2009
- Hall P. and Pain K. (2006), *The polycentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*, EarthScan, Sterling, London.
- Hardin G. (1968), «The tragedy of the commons», *Science*, n. 162.
- Kunzmann R. K. (2000), “Strategic spatial development through information and communication”, in *The Revival of Strategic Spatial Planning*, W Salet, Faludi, A. (Eds) Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences, Amsterdam: pp. 259- 265.

- Kunzmann, Klaus R. (2004) “Creative Brownfield Redevelopment: The Experience of the IBA Emscher Park Initiative in the Ruhr in Germany”, in: *Greenstein, Rosalind and Yesim Sungu-Eryilmaz, eds, Recycling the City: The Use and Reuse of Urban Land*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, pp. 201-217.
- Kunzmann, Klaus R. (2007), “Il Programma REGIONALE: una strategia del Land Nordrhein-Westfalen per lo sviluppo locale dal basso”, *CRU, Critica della Razionalità Urbanistica*. n. 20-21, pp. 113-118.
- Majone G. (1989), *Evidence, Argument and Persuasion in the Policy Process*, New Haven: Yale University Press.
- Mantysalo R, Balducci A., Kangasoja J. (2011), “Planning as agonistic communication in a trading zone. Re-examining Lindblom’s Partisan Mutual Adjustment” in *Planning Theory*.
- Pileri P. (2007), *Compensazione ecologica preventiva. Metodi, strumenti e casi*, Carocci, Milano.
- Soja E. (2000), *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Oxford.
- Star S.L. & J.R. Griesemer (1989), “Institutional ecology, ‘translations’ and boundary objects: Amateurs and professionals in Berkeley’s Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39”, *Social Studies of Science* 19, 387-420.
- Tosics I (2010), “Governance challenges and policy implications” intervento al seminario Cities of Tomorrow: visions and models, DG Regio Conference, 25-26 October 2010, Brussels.
- Wilson J.Q (1973), *Political Organisations*, Basic Books, New York.