

## Urbanizzazione, città e sviluppo sostenibile<sup>1</sup>

Luisa Rossini

«Malgrado i tentativi di minimizzarne la portata, la recessione in corso è la più grave dalla grande crisi del 1929 e, con ogni probabilità, è ancora più grave perché si intreccia con la crisi energetica e ambientale e le sue conseguenze a livello climatico.» (Pallante, 2009, 10). Negli ultimi trent'anni, a cavallo tra il XX e il XXI secolo, le città hanno vissuto il delinearci di una grande sfida, quella tra la crescita della dimensione urbana, come motore dello sviluppo economico, e i tentativi di far rientrare questo sviluppo urbano nei margini della sostenibilità climatico-ambientale e socio-economica<sup>2</sup>, descritti come sempre più urgenti nelle agende della pianificazione e delle politiche urbane. Mentre in cinquant'anni, nel mondo, gli abitanti delle città sono triplicati, il territorio urbanizzato e di conseguenza il consumo di suolo, sono aumentati molto di più: «più strade, più case, più attrezzature collettive, per perseguire livelli di efficienza prima impensabili, o comunque non richiesti» (Piccinato, 2002, 7). Da uno sguardo generale sul pianeta appaiono, infatti, fisicamente disabitate ormai quasi unicamente aree in cui non sia possibile sfruttare il suolo con mezzi meccanici per l'agricoltura o occuparlo con efficacia per ambito urbano (Clément, 2004); tutte le aree del pianeta "accessibili" risultano completamente utilizzate o sovra-utilizzate, con conseguenti continui ricorsi all'utilizzo di risorse energetiche. Ed è proprio in questi anni che la città, che si è sempre posta come qualitativamente superiore alla campagna, ora lo diventa anche in termini quantitativi (Piccinato, 2002) avendo la popolazione urbana del pianeta superato quella rurale, per la prima volta nella storia (Barbieri, 2010, 3). Questo mondo, fatto di città, è inoltre caratterizzato, per mezzo di un artificio tecnologico, dalla forte interrelazione tra di esse, reso possibile dalla creazione di numerose infrastrutture di collegamento a tutti i livelli. Ma anche la realizzazione ed il mantenimento di questi grandi sistemi di collegamento, sembrano risultare sempre meno sostenibili, sia da un punto di vista ambientale – per i pesanti interventi necessari sul territorio ed il consumo di suolo – sia da quello economico. Il tema basilare da affrontare, causa ed effetto di tali premesse, è la crescente produzione di urbanizzazione e dislocazione avvenuta negli ultimi anni. È stata condotta solo a seguito di reali analisi costi/benefici? O si sono sostenuti apposti provvedimenti, al sostegno di un'economia che si alimenta della valorizzazione del suolo urbano e della rigenerazione continua della rendita fondiaria (Harvey, 1989), dimenticando la sostenibilità dal punto di vista sociale, economico, climatico ed ambientale? Tra i vari paesi europei, la Spagna è stata uno dei protagonisti, negli ultimi venti anni, di questo tipo di politiche che legano le strategie di crescita economica alle trasformazioni urbane e la realizzazione di grandi opere. Se osserviamo, ad esempio, la *Comunidad de Madrid* notiamo come, dalla fine degli anni '80 in poi, sia avvenuta una crescita spaventosa in termini di nuova urbanizzazione. Questo è ancora più evidente se consideriamo l'urbanizzazione come la realizzazione di un'articolazione di reti al servizio del sistema economico, comprendendo come e perché la realizzazione di grandi infrastrutture di collegamento possa, ad oggi, essere considerata dalle amministrazioni locali e dallo stato come sempre positiva, tanto da mettere in discussione il bisogno di comprenderne la reale necessità/sostenibilità<sup>3</sup>. Ed è in quest'ottica che, dal 1985, in poi, inizia la realizzazione di un consistente sistema viario composto dalla circonvallazione M-40 - aggiuntasi alla precedente circonvallazione autostradale M-30 -, della M-45, della M-50 e numerose altre importanti arterie di collegamento tra cui il grande tunnel sotto il monte del Pardo; nel '92 l'inaugurazione della nuova linea *AVE* (treno ad alta velocità) Madrid-Sevilla e in seguito i nuovi collegamenti con Valencia e il Nord della Spagna; nel 2006 l'ultimo ampliamento dell'aeroporto di Madrid-Barajas - altri ampliamenti sono stati effettuati durante tutti gli anni '90 e 2000 - che, con un milione di metri quadri distribuiti su cinque terminal e 104 uscite, è divenuto l'aeroporto più grande del mondo per superficie dei terminal<sup>4</sup>. Nella città di Madrid si è passati da un consumo di suolo pari a 112 m<sup>2</sup> per abitante nel 1956, a 196m<sup>2</sup> nel 1980, a 269 m<sup>2</sup> nel 2005, ossia, due volte e mezzo quello che si consumava nel 1956. Come si distribuisce questa urbanizzazione? Nel 2000 il consumo di territorio per abitazione sembrava diminuito, segnalando un'apparente diminuzione di crescita per dispersione, con una maggiore concentrazione di numero di abitazioni per lotto. In realtà la dispersione c'è stata, ma per via della crescita degli usi indiretti. Le zone industriali, commerciali e di trasporto, tra il 1990 e il 2000, si sono moltiplicate di due volte e mezzo; le zone di estrazione, scarico e di costruzione, due volte; la zona di verde artificiale non agricolo, tre volte. È l'urbanizzazione che è cresciuta, ossia tutto ciò che viene messo al servizio del resto del sistema. Proporzionalmente all'aumentare del raggio della città, aumenta la dimensione di infrastrutture necessarie a servizio degli spazi abitati e il numero di spazi di risulta. Tutto il nuovo sistema infrastrutturale ha, di fatto, prodotto un doppio fenomeno di esplosione/implosione spaziale. Mentre rendeva fortemente accessibili parti della città e del territorio, creava, allo stesso tempo, una forte concentrazione e una presenza crescente di spazi interstiziali. Si rileva, in questi spazi di risulta, una condizione di forte degrado, in quanto privi di connettività con il territorio circostante e aventi connotati di marginalità. Non sono esclusi da questa diffusa realtà di degrado alcuni luoghi anche interni alla città chiamati da Aja, *barrios vulnerables*<sup>5</sup>. Divenuti oggetti di studio, i quartieri vulnerabili risultano raddoppiati nel decennio tra il 1991 e il 2001. Questo significa che, alla luce di un'analisi a posteriori, le politiche di trasformazione urbana promosse dal governo locale, finalizzate al miglioramento dei servizi offerti dalla città e alla loro accessibilità, e l'enorme numero di nuove abitazioni realizzate, non sono risultate né sostenibili da un punto di vista ambientale o socio-economico né utili, né necessarie a impedire che si creassero luoghi di esclusione. Una parte

della città è stata abbandonata, alcune aree si sono trovate isolate, proprio a causa di quelle infrastrutture che avrebbero dovuto renderle più accessibili. Un numero sempre maggiore di luoghi nella città, ogni anno, cadono in una condizione di degrado e marginalità. Ciò che manca è la previsione a medio e lungo termine di come possano funzionare le nostre città nel contesto di questa crisi. Nella lettura di Aja, bisogna ragionare allora sui tre livelli: città, urbanizzazione e sostenibilità. “Città” intesa come uno spazio di costruzione collettiva e materiale basata su alcune visioni di speranza come: la speranza della libertà individuale; il tema del controllo del tempo e dello spazio relativi all’accessibilità urbana; la speranza della responsabilità sociale, ossia la creazione di attività socialmente utili e di spazi per lo sviluppo delle attività umane; la protezione dei più deboli. “Urbanizzazione” come strumento del governo locale e congegno artificiale, creato per essere messo a disposizione originariamente del sistema urbano/industriale ed oggi di quello finanziario. Ed infine “Sostenibilità”. Essa ci obbliga a riflettere sulla capacità di consumo, di riciclaggio - la necessità di non produrre residui superiori al tasso di assorbimento possibile - e sul concetto di capitale naturale, bilancio sociale ed ecologico, tutti elementi che la città contemporanea non può esimersi dal tenere in conto. Non possono più sussistere condizioni speculative insostenibili, quelle che hanno reso più conveniente investire sul mattone più che coltivare un campo e fatto apparire come “spreco” il mantenimento di terreni non urbanizzabili.

## Bibliografia

- Barbieri P. (2010), *È successo qualcosa alla città*, Donzelli editore, Roma.
- Clément G. (2004), *Manifeste du Tiers paysage*, Éditions Sujet/objet, B.C.L.A (ed. it. *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005).
- Harvey D. (1989), *The Urban Experience*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Pallante M. (2009), *La felicità sostenibili*, Rizzoli, Milano.
- Piccinato G. (2002), *Un mondo di città*, Edizioni di Comunità, Torino.

---

<sup>1</sup> Riflessioni sul seminario *Ciudad, sostenibilidad y urbanización* tenuto da Augustin Hernandez Aja, direttore del *Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio* della ETSAM, svoltosi presso il Dipartimento di Architettura dell’Università di Palermo, il 3 aprile 2012.

<sup>2</sup> Sfida espressa dalle linee guida dell’Agenda 21 Locale, strumento offerto da ICLEI – International Council for Local Environmental Initiatives – alle città che partecipano o intendono partecipare alla European Sustainable Cities & Towns Campaign.

<sup>3</sup> Per l’interramento della linea M30 il comune di Madrid si è impegnato in un mutuo di 45 anni con un corrispettivo di circa 320 milioni di euro all’anno.

<sup>4</sup> Per la realizzazione del Terminal 4 e 4s, avvenuta tra il 2000 e il 2006, è stato necessario cambiare il corso del fiume *Jarama* per un tratto significativo, senza che questo presupponesse la richiesta di autorizzazione d’impatto ambientale. Già negli anni ‘60, a Madrid, la realizzazione dell’autostrada M-30 richiese l’interramento del fiume *Abroñigal*.

<sup>5</sup> I *barrios vulnerables* sono definiti attraverso alcuni requisiti identificativi: presenza di una popolazione con un livello di studio per il 50% inferiore alla media nazionale, un livello di disoccupazione per il 50% al di sopra della media nazionale ed un problema di emergenza abitativa superiore alla media nazionale.