

urbanistica
online

DOSSIER

**IL GOVERNO DELLA CITTÀ
NELLA CONTEMPORANEITÀ.
LA CITTÀ COME MOTORE DI
SVILUPPO**

**A CURA DI
SEZIONE INU
FRANCESCO SBETTI
FRANCESCO ROSSI
MICHELE TALIA
CLAUDIA TRILLO**

004

ISBN
978-88-7603-094-9

INU
Edizioni

La misura del tempo non è più un accessorio: pianificare strategie per una città adattiva. Consumo di suolo, energia, mobilità

DANIELE RONSIVALLE

Premesse: come orientare il consumo di suolo

Sembra ormai scontato che il problema chiave della città contemporanea – e dei modelli di piano che per essa più adatti – sia da riassumere nella fase di instabilità e insostenibilità degli attuali modelli di sviluppo urbano nel contesto della crisi ambientale ed economica.

In una fase critica del sistema globale in cui vi è una accelerazione della crescita senza sviluppo, vi è la necessità di ripensare il modo in cui i sistemi urbani e territoriali possono ridurre i processi di spreco delle risorse materiali e immateriali e, quindi, ripensare i processi e gli effetti di un nuovo modello di sviluppo, per la produzione di una inversione di tendenza verso uno "sviluppo senza crescita", in termini di consumo di risorse: suolo, tempo, energia.

Pertanto, è necessario programmare lo sviluppo di sistemi urbani attraverso strategie flessibili capaci di fronteggiare le dinamiche di evoluzione, senza promuovere la crescita nel senso di ulteriore consumo di suolo, ma la crescita in termini di "densificazione delle opportunità", di estensione delle attuali aree urbanizzate e di un uso migliore delle risorse, riconnettendo aree marginali, migliorando l'efficienza energetica, facilitando la mobilità per ristabilire un nuovo ordine interno.

La rilevanza del tempo per la "città adattiva"

Fino a quando il tempo è rimasto una componente irrilevante nel processo di pianificazione regolativa è stato possibile immaginare città disegnate da un pianificatore dall'aspetto demiurgico che, finito il disegno di piano, si accontenta della contemplazione della sua perfezione.

Quando lo scorrere della vita urbana degli anni Ottanta e Novanta del XX secolo ha rimesso in discussione la staticità del disegno normativo anche il tempo è entrato a far parte dell'oggetto del piano. Tuttavia si tratta ancora del tempo dell'organizzazione funzionale della città e, ancora oggi, gli intestatari delle politiche dei tempi e degli orari urbani sono soggetti istituzionali che si occupano di pari opportunità di genere e che mirano a garantire la massima disponibilità di servizi a tutte le fasce sociali e di genere.

Tuttavia, l'insostenibilità dello stato attuale delle città attiene al ripensamento dei limiti dello sviluppo urbano e al senso della "sostenibilità" dei sistemi urbani che va raggiunta attraverso la interpretazione di una visione "energetica" dello svolgersi della vita delle città.

Il piano che segue la necessità di rendere sostenibile lo sviluppo urbano non può prescindere da tre elementi che dovranno essere integrati dalla riflessione sul "tempo energetico".

Quali componenti vanno integrate all'interno della nuova visione di adattabilità del sistema urbano e del piano che ne deriva?

In primo luogo il consumo dei suoli e lo stato – sempre più frequente – di border landscapes, di luoghi di confine rintracciabili laddove il suolo è rimasto consumato da trasformazioni urbane o industriali e non è più capace di ritornare ad essere quello che era prima (area agricola ad esempio). E questi luoghi sono "paesaggi" e non solo "territori" perché portano con loro memorie, modi d'uso, occasioni di recupero dell'identità.

In secondo luogo c'è la questione della mobilità urbana e della capacità di ridisegnare la città e territori ripensando alla qualità spaziale dell'infrastruttura, al suo non essere esclusivamente un vettore da A a B, ma un pezzo di città.

In terzo luogo l'energia che anima e dà vita a tutto il sistema e che inevitabilmente si degrada e che crea condizioni urbane specifiche: sistemi di produzione di energia elettrica, parcheggi di interscambio, isole ecologiche, luoghi di accumulo dei rifiuti e discariche che ovviamente interagiscono con i due precedenti sistemi e attengono alle modalità con cui i suoli urbani si consumano e si degradano progressivamente.

Attraverso la VAS i piani più recenti hanno imparato a verificare quali ricadute hanno le trasformazioni fisiche ma manca ancora la capacità di orientare le strategie perché è assente la valutazione del ritmo circadiano dell'energia all'interno del sistema urbano.

Standard temporali e non più solo spaziali

L'indagine e le riflessioni sulla necessità di rivedere gli standard spaziali – all'interno della visione proposta – deve essere affiancata all'introduzione di standard legati al tempo.

Le tre componenti descritte al paragrafo precedente (suoli, mobilità ed energia) sono gli elementi da cui si può iniziare una riflessione in tal senso. I luoghi di margine urbano sono sempre più frequentemente adoperati (senza un adeguato processo di pianificazione integrata) come parcheggi dei mezzi pubblici elettrici: sempre più frequentemente questa situazione porterà alla revisione integrale dei luoghi di parcheggio – in particolare di interscambio – e produrrà luoghi non integrati nel contesto urbano, ma decontestualizzati per l'apparente irrilevanza delle differenze tra un parcheggio tradizionale e un "parcheggio voltaico" che invece è molto diverso per la presenza in loco di sistemi di accumulo o di produzione dell'energia e che quindi contiene funzioni urbane precedentemente non studiate e allo stesso modo decontestualizzati rispetto al tempo in cui l'energia verrà accumulata, principalmente nel corso della notte, in tempi sempre più brevi grazie al miglioramento delle tecnologie di accumulo e in cui i sistemi di smart grid potrebbero restituire l'energia alla città che ne necessita per l'avvio delle sue funzioni all'alba. Quale rilevanza potrebbe avere un elemento del genere dal punto di vista urbanistico? Le risposte sono molteplici¹.

Rispetto alla destinazione d'uso delle aree, in termini di definizione normativa è un'area che fa da accumulatore di energia per la città oltre che da parcheggio, quindi è insieme un'area industriale e anche un servizio urbano.

In termini localizzativi questi parcheggi-accumulatori, attraverso la centralizzazione delle funzioni energetiche delle smart grid e la riqualificazione energetica attiva e passiva dei sistemi residenziali, seguiranno delle regole dettate dalla tecnologia e adatte alla configurazione del sistema urbano. In sede di VAS, la localizzazione di aree del genere garantisce una ridistribuzione delle emissioni in atmosfera, ma sicuramente vanno trattate per la sensibilità che queste hanno rispetto all'inquinamento del suolo; bisognerà, quindi, valutare se vale in sé la compensazione di queste nuove condizioni di inquinamento rispetto al vantaggio che si ha nell'uso di veicoli a zero emissioni per la mobilità urbana.

Approccio di piano per l'integrazione degli standard temporali

L'approccio al progetto del piano regolativo in cui la variabile tempo sia un elemento di grande

rilevanza – sia in termini di processo lineare, sia in termini circadiani – è nell'integrazione negoziale e adattiva di questa componente. Di seguito sono sintetizzate alcune ipotesi di lavoro su cui sono rivolte le attività di ricerca condotte da chi scrive.

Gli aspetti negoziali e la variabile tempo nel piano sono ad oggi sostanzialmente appannaggio dei piani di natura strategica che sviluppano le proprie attività proprio attraverso una consequenzialità di azioni.

Le visioni che si sviluppano nel medio termine dei piani strategici non compiono nessun approfondimento in termini di tempo ciclico dello sviluppo e realizzazione dei progetti: in altre parole il tempo che i project manager dei piani strategici territoriali sono chiamati a governare è lineare e privo di ridondanze, mentre il tempo di vita della città è circadiano.

Il modello di governance che si deve stabilire per l'introduzione strutturata all'interno del Piano delle questioni energetiche deve passare attraverso la riconsiderazione della ciclicità dei tempi circadiani che dominano il sistema energetico: è una governance di natura strategica perché intercetta molte funzioni delle amministrazioni locali e molte attività di privati e, necessariamente, impone una conoscenza selettiva e multifattoriale delle questioni aperte.

Sul funzionamento del tempo, quindi, bisogna operare in due modi:

- incrementare la limitatezza del periodo di validità del piano ad un periodo ben definito in sede normativa per evitare l'eccessiva dilatazione della fase di senescenza del piano;
- inserire la ciclicità del tempo circadiano sul livello politico tecnico attraverso l'indicazione nelle NTA della quantità di energia che i nuovi edifici devono essere in grado di produrre (anche disconnesso dalla rete), ovvero attraverso la concessione di bonus sul rapporto di copertura laddove i nuovi edifici siano pienamente efficienti dal punto di vista energetico; ma inserire il tempo anche al livello tecnico amministrativo attraverso l'indicazione obbligatoria nei procedimenti concessori e autorizzativi dei vincoli energetici per gli edifici, ovvero della possibilità di revocare la concessione o l'autorizzazione in mancanza della realizzazione dei dispositivi previsti, inserendo queste situazioni nella condizione di abuso edilizio.

La multifunzionalità nel piano potrà essere introdotta attraverso una "scomposizione verticale" delle tavole di piano - che l'approccio strategico può garantire -, in città tematiche, pilastri per lo sviluppo, comparti urbani e progetti bandiera fondati sull'uso responsabile delle energie.

Questi elaborati dovranno contenere adeguate mappe orarie delle funzioni prevalenti (residenza, lavoro, svago, etc.) articolate sulle fasce orarie ritenute più significative per il territorio di riferimento. I tempi e gli orari degli utenti urbani, quindi, potranno essere integrati all'interno del quadro della

1. Allo stato attuale sono in corso specifiche attività di ricerca finanziate dal PON R&C 2007-2013 che contengono specifiche sezioni relative alle interazioni tra tempo, consumo di suolo e uso delle energie rinnovabili all'interno del progetto iNext, all'interno del cui partenariato è presente l'Università degli Studi di Palermo – Dipartimento di Architettura. Al gruppo di lavoro appartiene chi scrive con il coordinamento scientifico di Maurizio Carta. Le attività sono coordinate all'interno dello Smart Planning Lab.

multifunzionalità, ma non in modo integrale. Dovranno essere estrapolate le mappe orarie attuali e realizzate le mappe orarie di progetto per le funzioni di rilievo dal punto vista energetico, ed in particolare:

- distribuzione fisica e oraria degli uffici pubblici e delle scuole;
- distribuzione fisica delle aree logistiche e commerciali e definizione di percorsi e timesheet per la rottura di carico e la distribuzione finale delle merci;
- articolazione degli orari di lavoro dei privati e delle attività commerciali in modo da ridistribuire i carichi di traffico e ripensare anche il sistema del trasporto pubblico.

Riferimenti bibliografici essenziali

- Carta M. (2013), *Reimagining Urbanism*, List, Roma-Barcellona
- Coyle S. (2011), *Sustainable and Resilient Communities: A Comprehensive Action Plan for Towns, Cities and Regions*, John Wiley & Sons, New York.
- Dunham J., Williamson E. and J. (2011), *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*, John Wiley & Sons, New York
- Mostafavi M. and Doherty G. eds. (2010), *Ecological urbanism*, Harvard University & Lars Muller Publishers, Baden, Switzerland
- Ronsivalle D. (2013), *Re-landscape. La rigenerazione dei paesaggi di margine*, in Marini S., Santangelo V., *Recycland*, Aracne, Roma
- Vianello M. (2013), *Smart Cities. Gestire la complessità urbana nell'era di internet*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna