

LE CITTÀ NUOVE di Ercole Incalza

Tranquilli, il futuro sarà nelle aree urbane

Nel 2050 quasi il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle aree urbane, le città diventeranno autentici "magneti umani".

a pagina VII

GLI EFFETTI DELL'ESCALATION DELL'URBANIZZAZIONE

L'alta velocità ferroviaria cambia la geografia: da Nord a Sud nel 2050 avremo 5 "città lineari"

Trenitalia e Italo hanno trasformato un collegamento "ferroviario" in un vero collegamento "metropolitano"

di ERCOLE INCALZA

Ultimamente abbiamo avuto modo di leggere contributi da parte di diversi analisti dei fenomeni urbani che possono essere così sintetizzati:

1) Nel 2050 quasi il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle aree urbane, le città diventeranno autentici "magneti umani". Un polmone in espansione che bisognerà osservare, gestire, soprattutto curare. Ma le città già raccontano chi siamo e che futuro stiamo costruendo per organizzare la convivenza umana: nonostante la pandemia abbia messo a dura prova gli spazi di condivisione, il virtuale non ha sostituito la voglia di fare comunità e i luoghi riemergono, per riaffermare una specificità.

2) Insomma, il futuro non sembra assomigliare del tutto ai "non-luoghi" prospettati da Marc Augé, o alle "teco-città" di Gregotti, ma piuttosto a un'idea di architettura integrata ai bisogni della collettività e di rigenerazione urbana che integri vecchie e nuove idee di città. Un "universale urbano" basato sul diritto alla città, come sosteneva Henri Lefebvre, aperto al libero attraversamento di popoli ed etnie per una società di migranti.

3) E, ancora, la definizione più valida e apprezzabile è quella di Max Weber: «Ambito territoriale caratterizzato dalla presenza di un complesso di funzioni e di attività integrate e complementari, organizzato in modo da garantire elevati livelli di efficienza e da determinare condizioni ottimali di

sviluppo delle strutture socio-economiche».

Ora la previsione di crescita delle aree urbane non è assolutamente generica ma è ampiamente supportata da ricerche e approfondimenti che non solo danno il massimo supporto a una simile previsione ma, soprattutto, denunciano l'impossibilità di utilizzare mezzi innovativi, mezzi informatici che siano in grado di ridimensionare le difficoltà generate dall'effetto "folla" prodotto da un simile aumento.

Cioè: «Per la prima volta nella storia umana - scrivono Ceruti e Bellusci - l'ecumene terrestre (la parte della Terra dove si trovano condizioni ambientali favorevoli alla dimora permanente dell'uomo) è divenuta realtà concreta. Questa prospettiva delinea l'orizzonte di un nuovo umanesimo planetario, rispetto a cui un futuro sostenibile potrà essere prodotto solo dalla coscienza della comunità di destino che lega tutti gli individui e tutti i popoli del pianeta all'ecosistema globale».

I LUOGHI RIEMERGONO

E dobbiamo anche ammettere che eravamo stati, specie nei primi anni del terzo millennio, molto attenti e a volte quasi convinti che, sulla scorta dell'insegnamento di Marc Augé, i "non-luoghi" nella globalizzazione potessero prendere il sopravvento. Ci stiamo invece accorgendo che i "bit", in realtà le unità di base dell'informazione in informatica e nelle comunicazioni digitali, non hanno cancellato la distanza, e che i luoghi riemergono, per riaffermare una specificità.

«Nell'era dell'antropocene (nome coniato nel 2000 dal chimico e premio Nobel olandese Paul Crutzen, è l'era dell'uomo, quel periodo in cui gli esseri umani hanno un impatto enorme su tutto l'ecosistema terrestre) - commenta l'architetto Carlo Ratti del Mit - La polis connette "reti di senso" (reti che viaggiano nell'etere), prima ancora di garantire mobilità tra aree metropolitane, tra centro e periferie».

Questa lunga premessa e questo soffermarsi non solo sul dato esplosivo relativo alla percentuale che nel 2050 vedrà vivere la popolazione mondiale nelle aree urbane, ma anche la quasi presenza secondaria di supporti informatici, denuncia chiaramente che non ci sono evoluzioni tali da immaginare una fisicità diversa e una reinvenzione funzionale dell'urbano rispetto a quello che caratterizza l'impianto attuale.

LA TRASFORMAZIONE ENTRO IL 2050

In tempi di Pnrr non dobbiamo dimenticare cosa sarà il nostro territorio da qui a 5 anni, sia se saremo in grado di attuare tutto il Piano o solo una parte e, soprattutto, se parti del Pnrr non si dovessero portare a termine pena-



lizzando in tal modo il desiderio di infrastrutture che rende sempre più chiara e omogenea l'esigenza dei servizi diffusi e integrati sui territori.

È ormai incontrollabile questo desiderio di servizi integrati in cui anche la dimensione "riqualificazione urbana" diventa un tutt'uno con le infrastrutture del Pnrr, dando vita a un'esigenza quasi obbligata di pianificazione congiunta. E allora noi dovremmo esporre, a scala internazionale, cosa siano o cosa diventeranno nel 2050 cinque città lineari del nostro Paese.

1) La città lineare Torino - Milano - Brescia - Verona - Padova - Venezia Una città che trova nell'asse ferroviario ad alta velocità un cordone ombelicale tra realtà urbane che, allo stato, ospitano circa 4 milioni e mezzo di abitanti. Ebbene, questo sistema potrà raggiungere un numero di presenze superiore a 6 milioni di unità.

2) La città lineare Genova - Milano Questo sistema, sempre grazie all'asse ferroviario ad alta velocità, potrà passare dagli attuali 2,7 milioni di abitanti a circa 3,5 milioni di abitanti.

3) La città lineare Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli Questo sistema potrà passare dagli attuali 7 milioni di abitanti a circa 9 milioni.

4) La città lineare Napoli - Bari - Brindisi - Lecce Questo sistema potrà passare dagli attuali 2,8 milioni di abitanti a circa 3,5 milioni.

5) La città lineare Catania - Messina - Reggio Calabria Questo sistema potrà passare dagli attuali 800.000 abitanti a 1,3 milioni di abitanti.

Questa crescita che, grazie agli assi ferroviari ad alta velocità e alle relative frequenze, renderà possibile e funzionale 5 sistemi urbani lineari, farà anche passare il numero di abitanti presenti oggi nelle varie realtà urbane da circa 17 milioni di abitanti a oltre 25 milioni.

Siccome le previsioni demografiche non prevedono per il 2050 una crescita, anzi prevedono un forte ridimensionamento, questo aumento all'interno di questi cinque sistemi avverrà come attrazione delle grandi realtà urbane nei confronti di abitanti ubicati in aree esterne all'urbano.

Ma la positività di una simile ipotesi è che l'aggregazione non avverrà in una singola realtà metropolitana, non avverrà implementando un unico impianto metropolitano, ma su un asse che, proprio attraverso un collegamento che nel 2050 andrà solo implementato ulteriormente, sarà in grado di evitare che la crescita nelle aree urbane si trasformi in una incontrollabile crescita di megalopoli del sottosviluppo.

Con questo non voglio esaltare il merito dell'alta velocità ferroviaria, quanto quello di chi nel 1986, redigendo il Piano generale dei trasporti, ritenne prioritario creare la famosa "T" nei collegamenti ferroviari veloci: una T che vedeva un asse Napoli - Roma - Milano e un asse Torino - Milano - Venezia.

Furono infatti gli estensori del Piano generale dei trasporti a capire e ad anticipare che simili assi avrebbero, in prima istanza, soddisfatto la domanda trasportistica di oltre il 20% degli abitanti del Paese ed è in quella sede che emerse la necessità di adeguare lo strumento dell'analisi della mobilità non all'esistente, ma alla visione di impatto derivante proprio dalla realizzazione di specifici progetti.

Fu quella pura lungimiranza? Penso che fu, soprattutto, una esigenza dello Stato mirata a far tornare maggiori utenti all'utilizzo della offerta di trasporto ferroviaria. Con i due gestori, Trenitalia e Italo, penso che questa scelta sia stata vincente. Infatti i due gestori hanno reso possibile un incremento delle frequenze e hanno trasformato un collegamento "ferroviario" in un collegamento "metropolitano", cioè adatto a un impianto urbano metropolitano.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1976 - T.1622