

LOCK TOWN. LA FINE DELLA CITTÀ?



Riflessioni sull'impatto dell'epidemia di Covid-19 sul modo di vivere, progettare, rigenerare e pianificare la città contemporanea e sulla possibile forma in caso di eventuale sopravvivenza.

Massimo Palombo

"Le città sono qualcosa di più della somma delle loro infrastrutture. Esse trascendono i mattoni e la malta, il cemento e l'acciaio. Sono i vasi in cui viene riversata la conoscenza umana."

Rick Yancey

La "Città ideale" è una tempera su tavola di autore sconosciuto conservata nel Palazzo Ducale di Urbino. Dipinta tra il 1470 e il 1490 è uno dei simboli dell'equilibrio e della proporzione della città del rinascimento. Un grande edificio circolare a pianta centrale è posizionato al centro di una vasta piazza, scandita da un reticolo quadrato, che riflette ed amplifica l'armonia degli altri edifici, disposti come pezzi su di una scacchiera, ordinati a intervalli di spazio regolari e prestabiliti secondo canoni di assoluta perfezione. Uno spazio utopico, quasi metafisico, in cui tutto è in soprannaturale equilibrio e nel quale, oltre ad una coppia di volatili sul cornicione del palazzo sulla destra, non si distingue altra forma di vita. Un oscuro presagio, che alla fine dell'epoca d'oro del rinascimento italiano, sta come a profetizzare che la bellezza ideale, per la città, può essere raggiunta solo senza l'uomo. E allora come non ripensare durante ai giorni del lockdown a quelle immagini sovraumane e metafisiche delle nostre città svuotate dal brulicare delle persone e proiettate nella macabra utopia del vuoto creato dal virus. Poi è finito il primo lockdown, sono arrivate zone gialle, arancioni, rosse, la vita negli spazi urbani ha continuato a fluire ad

intermittenza, come il respiro affannoso di un malato che lotta per restare in vita. Perché il virus non ha colpito duramente soltanto le città ma proprio la città.

La città è "il luogo che gli uomini hanno creato quando hanno dovuto vivere insieme per svolgere una serie di funzioni che non potevano svolgere da soli" (E.Salzano) Nel corso dei secoli le funzioni si sono ampliate, modificate, aggiunte, sostituite, facendo della città un organismo vivo ed in costante espansione, non soltanto in termini di spazi verticali ed orizzontali occupati o in popolazione, ma anche in ruolo e funzione. Quella in cui viviamo ne è soltanto l'ultima mutazione, basata sul modello della città di fine ottocento, successivamente "aggiornata" con opportune "release" rilasciate per risolvere i "bug" legati al cambiare e al modificarsi di alcune funzioni. Tuttavia la crisi irreversibile di questo modello si è delineata ormai molti anni fa. Già Mumford nel 1961, nel suo libro "La città nella storia", ripercorrendo la storia della città dalle sue origini, si era posto la questione se "fosse la città destinata a sparire o tutto il pianeta a diventare un immensa città". La città attuale, infatti, è il risultato di una vera e propria esplosione sul territorio della città tradizionale, con ulteriori nuove aree a bassa densità che si sono aggiunte alle "tradizionali" periferie metropolitane, ed ha finito per essere indistinguibile dal territorio circostante. Il controllo della dimensione spaziale, è venuto meno in due sensi: come

possibilità di uso ma anche come conoscenza. Questo magma urbano non è più strutturato su distanze percorribili a piedi, ma nemmeno con i mezzi pubblici, solo in auto. E non se ne conosce più il limite: la dimensione geografica non corrisponde più a quella amministrativa, che a sua volta non corrisponde a quella economica, e quindi non sappiamo dire se, parlando di una metropoli, facciamo riferimento al comune, alla città metropolitana, a tutti gli abitati conurbati circostanti o forse ad un'intera regione o nazione. D'altronde, come per tutti gli organismi viventi, come ha scritto Benevolo in "La fine della città", "Dopo un periodo di vita ben definito, oggi abbiamo l'impressione che stia accadendo qualcosa che somiglia alla fine".

Tuttavia finora il modello fin qui conosciuto, sebbene dilatato e disperso nel territorio, ha resistito, sopravvivendo a guerre, rivoluzioni, attentati terroristici, crisi dei mercati e dei mestieri, e ha

conservato all'interno della città costruita (o se non altro all'interno dell'ecosistema urbano) imprescindibili funzioni e servizi, oltre al ruolo di catalizzatore di genti e merci (quantunque ridistribuite su scala territoriale). Il modello ha retto anche la grande crisi "funzionale" che c'è stata tra la fine degli anni 70 ed i primi anni 80 legata al declino dell'industria pesante orientata all'esportazione. Un'enorme quantità di progetti e piani si è sviluppata dagli anni 90 ai 2000, tra cui la riconversione dei Waterfront di Barcellona, Bilbao, Cardiff, la riqualificazione del porto vecchio di Genova, l'HafenCity nel porto di Amburgo, l'Eastern Harbour District ad Amsterdam, fino al più recente progetto Porta Nuova a Milano, per citare i più famosi. Gli spazi destinati all'industria o a infrastrutture dismesse sono stati sostituiti con il terziario, creando città post-industriali con un nuovo appeal turistico.

Ma con l'emergenza Covid è successo qualcosa di diverso, che comunque già stava covando sotto le ceneri della città disaggregata: il ricorso massivo al web dinamico, finalmente in grado di sostenere in maniera sufficientemente stabile ed efficace un'interazione evoluta tra gli utenti, ha messo in discussione l'esistenza di gran parte delle funzioni della città, all'interno della stessa città. Da spazi delimitati e costruiti, le funzioni si sono trasferite in una dimensione immateriale. Tutti gli spazi, ora, sono in discussione. L'avvento dell'e-commerce, ha messo in crisi quasi tutti i negozi tradizionali. La disponibilità di un catalogo di prodotti illimitato, orari di acquisto illimitati, tempi di consegna ridotti e possibilità di reso e cambio estese, sono vantaggi che potrebbero rendere non più necessario né tanto meno conveniente recarsi in un punto vendita fisico anche ad epidemia finita. Il proliferare delle piattaforme di Strea-



(In alto: La città ideale, Anonimo. In basso: Milano durante il lockdown, foto Andrea Cerchi)

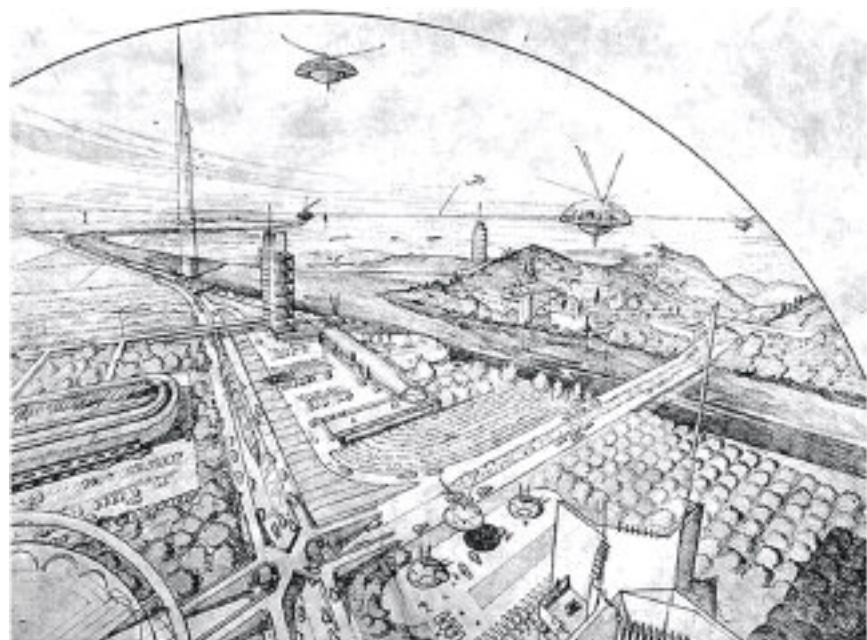


Modellino per la città ideale di "Broadacre City", 1934, F.L. Wright

ming e WebTV, per le quali sono addirittura prodotte serie e film in esclusiva, potrebbe rimettere in discussione l'esistenza stessa dei cinema, dei teatri o degli stadi, relegando queste forme di intrattenimento ai soli spazi domestici. La possibilità di seguire programmi di allenamento in video collegamento con preparatori atletici, potrebbe mettere in discussione lo svolgimento dell'attività fisica in una Palestra reale o in spazi aperti. L'impiego della realtà virtuale, della realtà aumentata e delle scansioni ad alta definizione potrebbe permettere la visita "virtuale" di grandi musei, di contingentare gli ingressi negli edifici a gruppi ridotti, di consentire la visione di quadri e dipinti a un pubblico più vasto, di arredare "virtualmente" la propria abitazione con il proprio quadro preferito, di avere a disposizione libri e documenti in formato digitale senza doverne acquistare una copia fisica. Biblioteche, archivi e musei potrebbero trasformarsi in "Hard-disk" di mattoni e ce-

mento in cui solo gli addetti alla manutenzione avrebbero accesso. Il food delivery o il take away potrebbero

mandare definitivamente in crisi i ristoranti. Tutto il settore della formazione potrebbe traslocare nelle piattaforme digitali, rendendo obsoleti edifici come quelli scolastici o universitari. O rendendo obsoleto lo stesso studente universitario fuori sede, lasciando morire questo settore degli affitti. Le piattaforme di "clouding" e di "web meeting" hanno infine reso possibile e funzionate lo Smart Working. Tutte le risorse possono essere condivise, tutte le riunioni, tutti i colloqui, tutti gli incontri possono essere svolti in video conferenza, con un notevole risparmio di tempi morti e di costi per gli spostamenti sia per i dipendenti che per le aziende. Pertanto, potrebbero non essere più necessari uffici, filiali di banche, assicurazioni, sedi delle pubbliche amministrazioni. E, di conseguenza, tutti gli esercizi commerciali in prossimità di essi, come bar o ristoranti. La possibilità di svolgere tutte queste attività da casa, ha conseguentemente messo in crisi il settore dei trasporti. Potrebbe essere necessario ridefinire il numero e il tipo di mezzi necessari se non tutti gli spazi di servizio connessi agli spostamenti, che potrebbero essere non più di persone ma



"The Living City" rendering per Broadacre City, 1958. F.L. Wright



Piste virtuali per il transito dei droni. Elaborazione grafica per Ciriaf. Massimo Palombo

principalmente di merci. E allora la pausa pranzo a casa, magari con un pasto ordinato online ad un food delivery, ritrovarsi con i figli che hanno appena terminato di fare smart learning, guardando un film in streaming. E per le strade il vuoto. “Le strade e i marciapiedi costituiscono i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali. Quando si pensa ad una città, la prima cosa che viene alla mente sono le sue strade: secondo che esse appaiano interessanti o insignificanti, anche la città appare tale”, come scriveva Jane Jacobs nel 1961 nel suo “Vita e morte delle grandi città”.

“La Città come l’abbiamo conosciuta, molto molto sinteticamente, si è modellata sulla residenza, sul commercio, sul lavoro. La componente del lavoro, è stata completamente rivista con la crisi produttiva degli anni ‘80. Quella del commercio alla fine del secolo scorso. Ora sembra il turno dell’attività Terziaria. Bisogna rigenerare la città,

immaginando che i grandi edifici terziari diventeranno un tema analogo a quello che è stata la riconversione degli edifici industriali”. Così scriveva agli inizi del Lockdown l’Architetto Bruno Mario Broccolo nel suo blog personale e queste riflessioni hanno costituito lo spunto per la stesura di questo articolo. Sulla necessità/inevitabilità di una rigenerazione urbana è concorde anche Sergio Falchetti, Presidente del “Centro Provinciale di Studi Urbanistici di Perugia” (CeNSU-PG) che così commentava le parole di Broccolo: “Io amo dire che la città, in generale, è una “macchina” che l’uomo ha costruito e costruisce per soddisfare le sue esigenze abitative nel senso più ampio del termine, intendendo con ciò le esigenze di relazione, di lavoro, di sicurezza, ecc. Quando la “macchina”, non rispondeva più alle esigenze, storicamente si è sempre provveduto ad adeguarla, con interventi anche pesantissimi sul tessuto urbano: sventramenti, demolizioni, ri-

costruzioni. Da quando, nel secondo dopoguerra, si è deciso che la città storica non poteva essere oggetto di questi “aggiornamenti”, abbiamo assistito ad una duplicazione dello spazio urbano: da un lato la città storica, destinata ad attività prevalentemente di rappresentanza (turismo, uffici del potere, eventi, ecc.) e dall’altro una periferia, forse brutta, ma funzionale alle esigenze del moderno abitare, e quindi abitata. Ma le trasformazioni nella nostra epoca corrono ad una velocità di diversi ordini di grandezza maggiore di quella dei muratori, e anche la “nuova città” sta diventando velocemente obsoleta”.

E allora quale futuro per la città? “A fianco della città storica consolidata, dobbiamo immaginare una forma dell’abitare disperso nel paesaggio. O meglio: questo sarà il nuovo paesaggio.” L’idea di Broccolo, fa inevitabilmente ritornare attuale e realistico il progetto di “Broadacre City”. Nel 1932 F.L.Wright esprime nel suo libro “The

Desappearing City" la sua sfiducia nella sopravvivenza delle città attuali e nel 1934 espone il suo progetto della città ideale di "Broadacre City": "una città estesa dagli ampi spazi, dove l'unità abitativa minima dispone di un terreno di 1 acro, e gli spostamenti sono affidati alle automobili che si muovono su un efficace sistema viabilistico, mentre la maggior parte delle interrelazioni avviene servendosi delle moderne tecnologie di telecomunicazione". Negli anni trenta l'anello mancante alla concretizzazione del progetto forse sono state proprio le tecnologie, ma oggi sono abbondanti e "mature". Un futuro che potrebbe essere ulteriormente incentivato dalla transizione energetica verso le fonti

Riferimenti Bibliografici ed Approfondimenti Web:

Benevolo, 2011, La fine della città, Laterza

Fusero, 2008, E-City, List

Jacobs, 1961, Vita e morte delle grandi città, Einaudi

Mumford, 1961, La città nella storia, Bompiani

Salzano, 1998, Fondamenti di urbanistica, Laterza

Wright, 1932, the disappearing city

<https://www.facebook.com/Census-900415560324939>

<https://www.millersamuel.com/reports/>

<https://www.linkiesta.it/2020/08/affitti-coronavirus-grandi-citta-milano-campagna/>

<https://bmbarch.wordpress.com/2020/03/14/un-nuovo-paesaggio-1/>

<https://bmbarch.wordpress.com/2020/03/21/un-nuovo-paesaggio-2/>

<https://www.facebook.com/PIPENET.0/>

rinnovabili. In Europa sono già molti i progetti per la realizzazione di Comunità Energetiche Indipendenti, dove i cittadini si costituiscono in cooperative che realizzano impianti di comunità (fotovoltaici, eolici, ecc.. integrati), di cui sono soci e/o proprietari, per il soddisfacimento del proprio fabbisogno energetico. Una città composta da comunità o fattorie energeticamente indipendenti, distribuite e disperse in un vasto territorio, ma iperconnesse da infrastrutture super efficienti dove, grazie al ricorso intensivo alle ICT, potrebbero non circolare più le persone (se non per motivi di svago e turismo), ma soltanto dati o merci.

Secondo Fusero, "Le reti digitali possono diventare le matrici insediative del territorio, assumendo un ruolo che nel passato è stato di altre infrastrutture a rete quali la ferrovia o il sistema autostradale". Nuovi sistemi di trasporto merci a controllo digitale potrebbero affiancare o sostituire quelli tradizionali, come ad esempio droni, sistemi a levitazione magnetica o Pipe\$net, un sistema costituito da una rete di tubi in cui è mantenuto il vuoto, all'interno dei quali si muovono capsule a basso attrito, spinte da motori elettrici lineari, ideato dal Prof. Cotana dell'Università di Perugia. Forse il futuro della città è rinascere infrastruttura.

Per Falchetti, invece, "la "città densa", potrebbe avere nuove chance da questa contingenza [...] Se ci pensiamo, forse, la diminuita necessità di trasporto personale determinata dai nuovi modelli di vita e di lavoro, avrà come effetto quello di far cadere molte delle pregiudiziali che fino ad oggi hanno spinto i cittadini a vivere altri modelli di città, alternativi alla "città densa". Si potrà forse tornare a vivere spazi inadatti all'automobile ma clamorosamente più adatti alla vita delle persone, ai loro rapporti interpersonali, alla loro socialità". Pertanto si potrebbero avere centri urbani di dimensioni ridotte e maggiormente densificati, dove l'enorme disponibilità di spazi abbandonati dal terziario potrebbe essere riutilizzata

come residenziale a basso costo. Difficile dire quale sarà lo scenario futuro, se un abitare disperso nel paesaggio o una città ridensificata, tuttavia, a distanza di mesi da queste riflessioni, una tendenza è già in atto, a quanto pare. Secondo un report di Miller Samuel e Douglas Elliman il mercato degli affitti di New York segna il record di appartamenti vuoti negli ultimi 30 anni, con un tasso di disponibilità (vacancy) che è volato al 3,67%, valore che per alcuni segmenti di mercato, come gli appartamenti con tre camere da letto, è molto più alto.

Questo ultimo dato apre un ulteriore scenario. Come a significare che anche la fuga delle città non è per tutti, diventando un potenziale innesco per un'ulteriore gentrificazione dei centri urbani e causa di aumento delle disuguaglianze sociali. Potrebbe prendere piede un modello misto e gentrificato, con gli strati più poveri della popolazione, che non possono permettersi una nuova casa, concentrati nei centri urbani e la restante parte della popolazione diffusa nel territorio periurbano. Oppure, nel caso di una seria crisi economica, nessuno avrebbe l'opportunità di cambiare casa, e il modello potrebbe essere la "città groviera", un abitato caratterizzato da enormi "buchi urbani" costituiti da edifici e spazi abbandonati non riconvertibili.

È la fine della città? o è solo la fine della città come l'abbiamo conosciuta? Avrà la città la forza di rigenerarsi ancora, assorbendo e trovando tra le sue vie e i suoi fabbricati la risposta alle mutate esigenze, o sarà sostituita da un nuovo modello dell'abitare? Sicuramente se ci sarà un cambiamento, questo avverrà gradualmente, step by step, ma intanto l'emergenza Covid ha modificato delle abitudini, inconsciamente qualcosa è cambiato per tutti. È un po' come quando Iago insinua nella mente di Otello che Desdemona lo tradisce. Un tarlo che piano piano farà deflagrare il Moro. Non è la fine della città, per ora, ma di certo il riaprirsi di un dibattito con nuovi scenari tutti da definire.