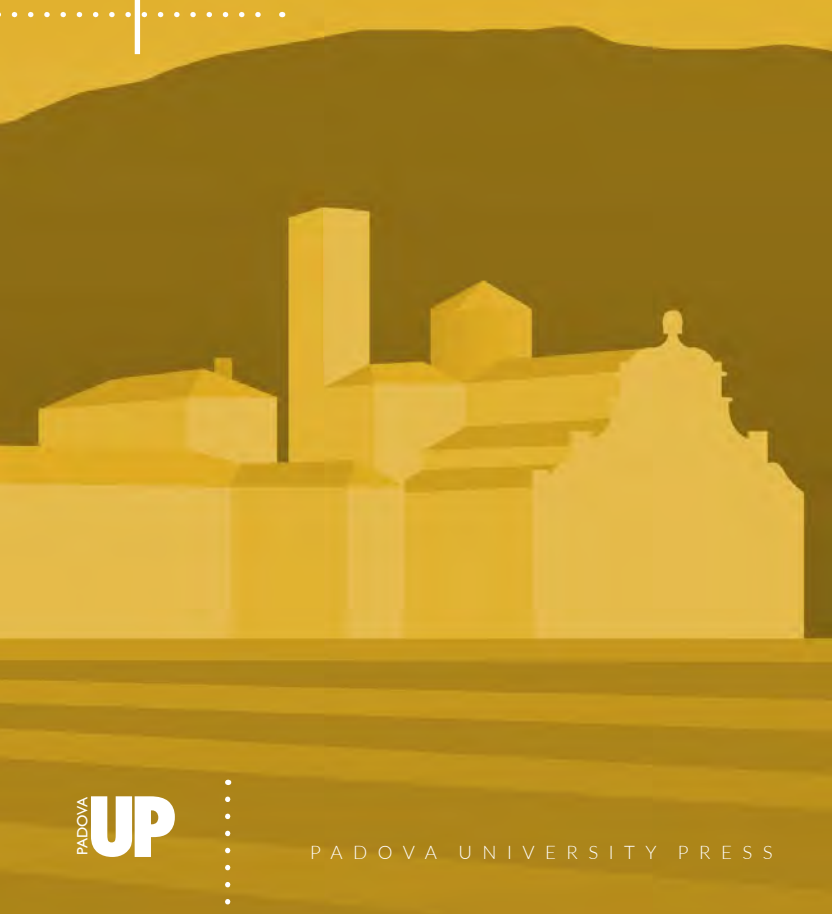


Quaderni di Praglia

RESTITUIRE LA CITTÀ ALLA CITTÀ. LA SFIDA DELL'URBANIZZAZIONE NEL XXI SECOLO

Antoni Vives i Tomàs



PADOVA
UP

PADOVA UNIVERSITY PRESS

Armonie composte. Quaderni di Praglia

Collana diretta da

Gianmario Guidarelli e Elena Svalduz

Comitato Scientifico

Jacopo Bonetto (Università di Padova), Giordana Mariani Canova (Università di Padova), Benedetta Castiglioni (Università di Padova), Paolo Fassera osb (Abbazia di Praglia), Gianmario Guidarelli (Università di Padova), Mauro Maccarinelli osb (Abbazia di Praglia), Carmelo Maiorana (Università di Padova), Alessandra Pattanaro (Università di Padova), Carlo Pellegrino (Università di Padova), Vittoria Romani (Università di Padova), Guglielmo Scannerini osb (Abbazia di Praglia), Elena Svalduz (Università di Padova), Francesco Trolese osb (Abbazia di S. Giustina), Giovanna Valenzano (Università di Padova), Norberto Villa osb (Abbazia di Praglia), Giuseppe Zaccaria (Università di Padova), Stefano Zaggia (Università di Padova).

Segreteria Scientifica e coordinamento organizzativo

Paola Vettore Ferraro

(<http://www.armoniecomposte.org>)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

dbc
DIPARTIMENTO
DEI BENI CULTURALI
ARCHEOLOGIA, STORIA
DELL'ARTE, DEL CINEMA
E DELLA MUSICA

ICEA
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, TERE E AMBIENTALE



Armonie composte. Quaderni di Praglia

Collana diretta da

Gianmario Guidarelli e Elena Svalduz

©2018 Padova University Press
Università degli Studi di Padova
via VIII Febbraio, 2 - Padova
www.padovauniversitypress.it

Layout e copertina Padova University Press

ISBN 978-88-6938-125-6

Si ringrazia Alberto Pérez Negrete per l'importante contributo alla traduzione del testo spagnolo.

Tutti i diritti riservati.

Armonie Composte. Quaderni di Praglia

2.

**RESTITUIRE LA CITTÀ ALLA CITTÀ.
LA SFIDA DELL'URBANIZZAZIONE
NEL XXI SECOLO**

Antoni Vives i Tomàs

File riservato ad esclusivo fine di studio

PADOVA
UP

PRESENTAZIONE

Il progetto “Armonie Composte. Seminari intorno al Paesaggio Monastico” nasce dalla convenzione stipulata nel 2015 tra l’Università degli studi di Padova e l’Abbazia di Praglia che prevede l’organizzazione a cadenza annuale di incontri seminariali sul tema del paesaggio monastico. Alla base di “Armonie composte” è l’assunto che la plurisecolare tradizione dei monaci benedettini, nella loro azione di costruzione e di “manutenzione del territorio” rappresenti un modello utile ancora oggi per orientare le politiche di tutela e di progettazione territoriale.

Quella offerta dall’Abbazia di Praglia è d’altra parte una cornice eccezionale, un punto d’osservazione sul paesaggio assolutamente privilegiato, perché concepito in maniera armonica, in un contesto in cui le relazioni tra architettura e paesaggio si riflettono nell’equilibrio tra la dimensione personale e quella comunitaria del monastero. Il confronto disciplinare che i nostri seminari intendono sviluppare, all’ombra dei Colli Euganei, si arricchisce con questo volume di Antoni Vives dedicato al tema delle periferie urbane:

il secondo, dopo quello di Juan Manuel Palerm, della collana “Quaderni di Praglia” per i tipi della Padova University Press, destinata a raccogliere il contributo che il comitato scientifico ha ritenuto più interessante, e per questo pubblicato sotto forma monografica. Agli atti del seminario annuale pubblicati estesamente è riservata invece la collana “Paesaggi”. Con questo contributo rivolto agli spazi di integrazione e condivisione, la ricerca di un modello alternativo a quello prodotto dalla devastazione di città e territori si arricchisce di nuovi stimoli, proiettandosi in una dimensione internazionale.

Gianmario Guidarelli, Elena Svalduz
(curatori di “Armonie composte”)

INTRODUZIONE

Il presente saggio è la rielaborazione del contributo di Antoni Vives al confronto pubblico tenutosi a conclusione del seminario di “Armonie composte” del maggio 2017. Il tema scelto per le tre giornate della seconda edizione, “Monastero e territorio: periferie dello spirito e dello spazio”, ha permesso di mettere a confronto i principi che animano il monastero inteso “come periferia” e “nella periferia” con il concetto stesso di periferia com’è inteso nell’attuale dibattito nelle scienze della città, del territorio e del paesaggio. Il contributo qui pubblicato si inserisce in particolare nell’ambito del convegno conclusivo, dal titolo “Paesaggi di periferia: la costruzione di nuove comunità”.

Antoni Vives è il fondatore della società di consulenza “City Transformation Agency” che opera in tutto il mondo per progetti di rigenerazione urbana che promuovono il benessere globale della persona e il miglioramento della qualità della vita quotidiana a partire dalle risorse di cui le città stesse sono portatrici. Negli anni dal 2011 al 2015 è stato Vi-

cesindaco della città di Barcellona, dove ha potuto concretamente sviluppare strategie di rinnovamento *smart* della città.

Il suo appassionato contributo – che parte dalla città di Barcellona per lanciare un messaggio che va ben oltre – si colloca appieno nel tema del seminario, proponendo uno sguardo innovativo sulla città, luogo in cui ri-trovare un nuovo senso di comunità (anche) grazie allo sviluppo di tutte le potenzialità della rivoluzione digitale. Queste infatti non diminuiscono, anzi possono accrescere, il profondo contenuto di “umanità”, creatività e armonia interna che le città stesse già possiedono: l’alternativa alla città è, infatti – secondo Vives – proprio la città.

Il richiamo alla “città ideale” che si può ritrovare nella struttura dei monasteri costituiti secondo la regola di San Benedetto non è quindi solo un’operazione di facciata, legata al contesto in cui si colloca l’intervento. È piuttosto la sottolineatura di una necessità che appartiene a tutte le realtà urbane che siano pensate per il benessere profondo dei loro abitanti: la compresenza di azione e contemplazione, in una armonia che non nega il conflitto, ma che nella ricerca dell’accordo trova lo spazio per generare nuove opportunità.

Benedetta Castiglioni, Stefano Zagaglia
(curatori del Seminario 2017)

RESTITUIRE LA CITTÀ ALLA CITTÀ. LA SFIDA DELL'URBANIZZAZIONE NEL XXI SECOLO

Che cosa ci è capitato?

Che cosa ci è capitato? Come è possibile che noi, gli europei, i mediterranei, gli inventori della città, abbiamo dimenticato l'essenziale? Come e quando si è rovinata la città? Mi faccio la domanda come se la poneva Santiago, il personaggio di *Conversación en la catedral*: «Dalla porta de La Crónica Santiago guarda l'avenida Tacna senza amore: automobili, edifici disuguali e scoloriti, scheletri di avvisi luminosi che galleggiano nella nebbiolina, il mezzogiorno grigio. In che momento si era fottuto il Perù?»¹. Più avanti, lo stesso personaggio dice a sé stesso, rassegnato: «non c'è soluzione».

¹ M. Vargas Llosa, *Conversación en la Catedral*, in *Obras Completas*, vol. II, *Novelas (1969-1977)*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2004; edizione italiana: M. Vargas Llosa, *Conversazione nella cattedrale*, Torino, Einaudi, 1998.

Le città sembrano essere entrate in una strada senza uscita. Ciò che le ha caratterizzate, ciò che ha dato loro e dà personalità distintiva sembra non essere più utile. Né gli antichi centri urbani, tanto pieni di vita e tanto necessari per lo sviluppo della vita individuale e collettiva, né le strutture comunitarie, né gli strumenti socio-economici sembrano offrire una risposta alle sfide poste per il XXI secolo. Dico sembrano, ed insisto su ciò un'altra volta ancora. Perché, infatti, quella che sembra non essere la risposta è l'unica risposta possibile. Perciò quello che propongo in queste pagine è di ripercorrere una parte molto importante del cammino fatto durante la seconda metà del XX secolo per poter cominciare di nuovo. La città deve ritornare alle nostre vite, se apprezziamo l'eredità che dobbiamo lasciare a coloro che ci seguono. La confusione del progresso ci ha portato ad una specie di punto morto che fa sì che guardiamo al nostro ambiente urbano senza amore e senza speranza. L'oggettiva bruttezza dei nostri quartieri periferici; le volumetrie inumane e, quel che è peggio, disumanizzanti; la "sobborghizzazione" delle nostre vite basata su una collocazione permanente in periferie spersonalizzate, isolate, mal pianificate, sono problemi con i quali ci confrontiamo, non per motivi soltanto estetici, per quanto importanti, ma per motivi pratici. La città dell'automobile, quella dei grandi viadotti, la città dei grattacieli senza scopo e delle case appaiate senza personalità affonda nelle

sue proprie miserie: aria impura, tempi di spostamento ridicolmente lunghi, relazione conflittuale con l'ambiente naturale, iperspecializzazione di parti del territorio che le trasforma in minacce immediate di fronte a qualunque cambiamento tecnologico.

L'abbiamo visto nella famose *monotowns* post sovietiche. Città create attorno ad una fabbrica ai tempi dello sviluppo industriale stalinista che un certo giorno arrivano alla data di scadenza lasciando gli abitanti in una situazione di precarietà assoluta. Nella Federazione Russa più di un quindici per cento della popolazione vive in questa situazione². Ma non è solamente il caso della Russia. L'abbiamo visto nello sguardo degli abitanti delle *banlieues* parigine; oppure a Detroit, una città punto di riferimento nel mondo, la mecca dell'industria automobilistica che, come se tentasse di incarnare la sua propria profezia, è crollata fino a trasformarsi in un esempio di città fallita. In tutti questi casi, siano essi russi, nordamericani, ma anche indiani, cinesi, europei, latinoamericani o africani, osserviamo che c'è una sola strada: ritornare alla città, ai suoi principi funzionali basati sulla collocazione della persona al centro della vita urbana, e valorizzare la comunità come spazio di crescita personale e collettiva. La città è l'autentico ecosistema umano, il suo spazio di realizzazione presente e futuro, il suo ambito di generazione

² *Monogoroda Rosii: Kak Perezhit' Krizis? Moscow, Institut regional'noi politiki, 2008.*

di opportunità. Dimenticarlo ci ha portato al punto nel quale stiamo oggi: vediamo le città come strutture inevitabili, ma... potremo mai liberarci dai suoi disturbi? Tutto ciò provoca conseguenze disastrose proprio sulle ragioni che giustificano la vita in comunità: promuovere una migliore qualità di vita, senza lasciare indietro nessuno; generare opportunità di lavoro, che significa opportunità per il presente, per il futuro e per la dignità di tutti.

L'alternativa alla città è la città

Noi, invece, continuiamo a pensare che non c'è migliore opzione per l'essere umano che vivere nella città, a patto che parliamo di città in termini esattamente umani. Detto in altre parole: forse è arrivato il momento di riscoprire quello che fino ad ora è stato invisibile, quello che abbiamo continuato a perdere man mano che la città ci scappava dalle mani. In Francia, ad esempio, la mancanza di vita nel centro delle città storiche ha reso visibile quello che, fino a non tanto tempo fa, era rimasto nascosto. La Francia non può sopravvivere senza che le sue città siano centri di creatività e luoghi di generazione di opportunità³. In presenza di tanti edifici vuoti, di tanti pian-

³ Adam Nossiter, *As France's Towns Wither, Fears of a Decline in 'Frenchness'*, «The New York Times», February 28th 2017; [<https://www.nytimes.com/2017/02/28/world/europe/france-albi-french-towns-fading.html>].

terreni col cartello “affittasi” o “vendesi”, dei centri commerciali della periferia con parcheggi strapieni di macchine, i francesi si domandano qual è il senso della città media e piccola, della città di provincia protagonista silenziosa della Francia fino a non tanto tempo fa. Ed in fondo si domandano qual è la strada che dobbiamo percorrere.

In alcuni posti la causa è la *monotowns*, in altri il crollo dell'industria, in altri semplicemente essere fuori delle rotte commerciali, oppure essere invischiate nel caos del mondo degli *slums* e della miseria: sta di fatto che la città è in crisi, giusto quando abbiamo più bisogno di lei. La domanda è chiara: può la rivoluzione digitale cambiare il destino apparente delle città ipertrofiche, o in declino? In altri termini, davanti allo scenario di alcune realtà ecologiche che ci superano, come, ad esempio, quella dell'impronta ecologica; dinanzi ad alcune città ed alcune società che si muovono secondo il modello PITO (*Product In - Trash Out*)⁴ dimenticandosi che i rifiuti apparentemente inutili ipotecano la relazione che l'essere umano dovrebbe avere con la natura; davanti a questa situazione, che cosa stiamo facendo? Ed ancor più: è possibile che non ci sia nessuna alternativa?

⁴ *Barcelona 5.0. production, talent & networks, regenerating the cities of the future*, <http://cba.mit.edu/events/11.08.FAB7/Tomas.pdf>

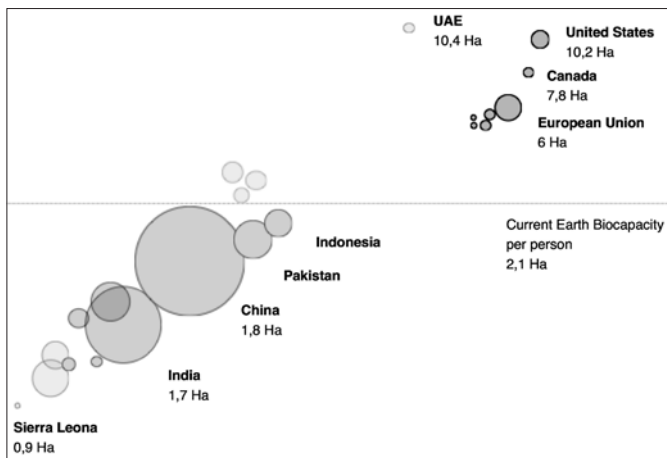


Fig. 1 - L'impronta ecologica dei continenti. Al di sopra della linea orizzontale il mantenimento degli attuali consumi necessita di più mondo di quello che abbiamo. L'alternativa passa attraverso la città.

E in effetti c'è: optare per l'alternativa è un'opzione politica in sé stessa. Decidere che le nostre città e le nostre comunità umane possano far fronte alla crisi sistemica di sostenibilità sociale ed ecologica è un'opzione chiaramente politica. Decidere che le nostre città e che i nostri paesi (non ci dimentichiamo dell'importanza dei piccoli paesi, per favore, oggi più che mai potenziali centri di imprenditorialità, grazie alla rivoluzione digitale) divengano spazi di costruzione comunitaria e pertanto di rappresentazione socio-democratica è anche questa un'opzione politica. Dobbiamo scegliere tra quello che abbiamo, cioè

quanto abbiamo prodotto durante gli ultimi cento anni, nella maggior parte dei casi tralasciando il meglio del nostro saper fare urbano, e un'alternativa che impedisca il collasso del sistema delle città e dei paesi. Insomma, un'alternativa che impedisca il crollo dell'equilibrio, così come lo stiamo constatando in numerosi paesi in corso di urbanizzazione.

Alla ricerca del modello

Ma le politiche che sviluppiamo sono adeguate per generare l'alternativa? È sufficiente parlare e ancora parlare nei forum internazionali, in incontri a tutti i livelli, oppure si tratta di mettersi al lavoro per costruire un modello di città, vale a dire di società sostenibile economicamente, che offra migliori risultati in termini di qualità di vita e di generazione di opportunità per tutti, ma che lo faccia in maniera diversa? La nostra risposta perciò, per passare dal modello PITO al modello DIDO (*Data In - Data Out*) sta proprio nella città, nel ritornare alla città. E lo facciamo ispirati in gran parte dal modo in cui alcuni monasteri benedettini e cistercensi hanno ripreso la regola di San Benedetto per aggiornarsi e pensare alla comunità come a qualcosa che trascende l'essere umano e lo integra con l'ambiente; per pensare alla comunità monastica come ad una realtà ecologica di comunione armonica tra l'uomo e la natura, affinché si ge-

neri benessere. Sono le premesse umano-centriche di Benedetto da Norcia: la comunità, la *polis*, come spazio per l'accoglienza; tutto si deve fare con moderazione, tenendo conto del più debole (RB, 48-9).

Letto in termini urbani, significa pensare alla città e all'habitat urbano come uno spazio di integrazione e di generazione di ecologia umana. In questo senso, il monastero diviene un luogo di ispirazione, nel quale impariamo ad osservare l'universale ed il particolare in maniera integrata; il posto nel quale il paesaggio, sia quello naturale sia quello urbano, si trasforma in catalizzatore per l'azione, in spazio di creatività; il posto nel quale la natura non entra in contraddizione con l'azione umana, ma si potenziano reciprocamente, lasciando spazio per la generazione di opportunità, per lo sviluppo di nuove strategie socio-economiche, per il rafforzamento culturale e identitario a partire dall'integrazione dell'insieme della comunità in un progetto condiviso.

Tutto ciò l'abbiamo imparato nel modo più duro. La crisi lunghissima iniziata nel 2007, con colpi di coda in tutti gli angoli del mondo, ha avuto origine e si è andata riproducendo come una crisi del mondo dell'edificazione fuori controllo. Il modello era semplice e chiaro: si trattava di ampliare le superfici costruite, di coprire quanti più metri quadrati possibile, per poi speculare sul prezzo. Invece di provare con un modello industriale di generazione di autentico valore aggiunto, basato sulla densificazione

degli spazi urbani col fine di attrarre e mantenere il talento necessario per sviluppare i servizi della città del XXI secolo, si proseguì scegliendo la mera speculazione. Un grave errore che abbiamo pagato e che continuiamo a pagare tutti. Il nuovo modello è quello dell'economia della città reale, quella che abbiamo tra le mani. La città è una fabbrica obsoleta da vivere, un posto nel quale, come si segnalava all'inizio, sembra impossibile rinascere di nuovo. E tuttavia oggi sappiamo cose che non sapevamo, o che non volevamo sapere alcuni anni fa, circa quello che i cittadini intelligenti cercano dalle città intelligenti:

- l'interazione socio-culturale in base all'esperienza personale, collettiva e a più livelli (casa, comunità, quartiere, distretto, città, mondo intero);
- ambienti salubri, abitudini sane e contesti di vita sicuri;
- strade a velocità umana, che diano il massimo spazio al pedone;
- la tecnologia come fattore chiave;
- un accento posto sull'accesso alle risorse immobiliari, sugli spazi di *co-working* e di co-creazione informali rispetto a quelli formali, con la successiva combinazione tra il salario per il lavoro in presenza e per quello a distanza;
- beni e servizi forniti in modo responsabile;
- il patrimonio culturale identitario come canale di socializzazione, come strumento di attrazione e

conservazione di talenti e come membrana di interscambio: dalla protezione all'attivazione.

Così, dinanzi a queste premesse, dobbiamo domandarci fino a che punto le nostre città, i loro piani urbanistici, la loro architettura, i loro servizi sociali e pubblici, la loro offerta culturale (prestando particolare attenzione a ciò che una certa città ha da offrire di specifico) sono all'altezza delle aspettative. In qualche modo, quello che auspichiamo è un'esplosione creativa della città, all'interno del suo ambito, in cui crescano i beni patrimoniali condivisi e con essi il valore dello stock di competitività sociale e culturale della città. Si tratta di crescere verso l'interno, addensando di nuovo ciò che la terziarizzazione radicale dei nostri centri ha trasformato in parchi tematici spersonalizzati. Una volta assicurata questa crescita implosiva è possibile che la città cresca in capacità di generare e di attrarre investimenti, di mantenere e di richiamare talento, e di incoraggiare usi di convivenza che la facciano prosperare a lungo termine.

Barcellona come punto (casuale) di partenza

Scelgo Barcellona per motivi ovvi nel mio caso. Non è un'opzione neutrale, lo so. La capitale della Catalogna è una città speciale: teoricamente non è capitale di nulla, ma tutto il mondo (o quasi tutto) sa

che in realtà lo è. Non è una grande agglomerazione urbana, ma tutto il mondo sa che la sua area metropolitana è una delle più dinamiche d'Europa. Non appartiene alle grandi capitali culturali del pianeta, ma è culla di alcuni dei movimenti artistici e culturali che ci definiscono come europei. Infine, Barcellona, come ogni città, è una contraddizione permanente, una smentita continua che, come ogni individuo politico – e la città lo è come pochi – deve dotarsi di una visione e di un piano d'azione. Così, ci siamo proposti di precisare queste premesse in un *mantra* che orientasse l'azione della città in una prospettiva di varie generazioni. Dopo tutto, nel DNA di Barcellona sta la stessa creazione del concetto di urbanistica, così ben impersonato dal genio di Ildefonso Cerdà⁵.

Cerdà non era un ingenuo. Indovinò come imporsi sui suoi competitori perché conosceva i segreti dell'amministrazione di Madrid. L'ampliamento di Barcellona proposto inizialmente era un altro. Il progetto di Rovira i Trias proponeva una struttura radiale formata da sei grandi viali che, partendo dai limiti del nucleo urbano esistente, lo collegavano ai paesi periferici (Sants, Sarrià, Gràcia, Sant Andreu e Sant Martí). Gli spazi compresi tra queste vie si suddivide-

⁵ I. Cerdà, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid 1867; vedi il testo online: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/teoria-general-de-la-urbanizacion/115>

vano in blocchi con edificazioni di dimensioni diverse, cercando però un raggruppamento in quartieri tramite la collocazione strategica delle piazze. Nella parte nord della Rambla una grande piazza avrebbe fatto da elemento di unione ed articolazione tra i due tessuti urbani. Tutto l'ampliamento progettato era circondato da una nuova linea di ferrovia che collegava tra loro le tre preesistenti, e parallelamente si prevedeva un canale nella stessa direzione per deviare verso il mare le acque meteoriche provenienti dalle montagne di Collserola. Nella trama urbana esistente si proponeva la costruzione di una nuova strada che sfociasse davanti alla cattedrale. Perciò era indispensabile la demolizione delle costruzioni dell'area settentrionale della stessa zona, che dovevano essere sostituite da nuove edificazioni. Allo stesso modo, si prevedeva l'ingrandimento del porto nell'entroterra nella zona degli orti di Sant Bertran.

Il comune denominatore dei principali piani che si facevano in Europa nello stesso periodo – quello del Ring di Vienna (1857) è uno dei più rappresentativi – era cercare il massimo collegamento tra le differenti parti della città, stabilire una certa gerarchia tra le zone e considerare la città come un oggetto ben limitato e definito. Rovira i Trias risolveva la problematica concreta di Barcellona seguendo queste correnti, mediante il tracciato radiale delle vie principali, la localizzazione degli edifici rappresentativi in posizioni importanti e la definizione di alcuni limiti chiari

e concreti per la nuova città. Tutto ciò lo rese il progetto più coerente tra quelli presentati. Cercava di adattarsi al massimo grado alle basi redatte dal municipio e ai principi teorici imperanti. Ciononostante, il decreto reale del 31 maggio di 1860 impose che la futura crescita della città fosse guidata dal progetto dell'ingegnere Ildefonso Cerdà, frutto di alcuni principi teorici basati su di una visione illimitata della città stessa, un tessuto urbano senza gerarchia e con una distribuzione omogenea delle attività. Cerdà era un sostenitore radicale dell'uguaglianza delle opportunità, dell'accesso universale alla qualità di vita, ed un entusiasta dei progressi tecnologici. Su di essi costruì un schema di città tuttora valido e che si impose definitivamente sui progetti classici, incarnati, nel caso barcellonese, dal progetto Rovira y Trias. Cerdà non si focalizzò su una tecnologia, ma mise le basi per il suo utilizzo al fine di migliorare la qualità di vita delle persone.

Su queste basi Barcellona sviluppò il modello di città che l'ha resa famosa negli ambienti più avanzati dell'architettura e dell'urbanistica internazionale degli ultimi trent'anni del XX secolo. Era il modello studiato dalla Scuola di Barcellona, capeggiata da Oriol Bohigas e sostenuta dalle prime municipalità democratiche (nella Spagna post-franchista), grazie al quale l'urbanistica tornava ad essere uno strumento di trasformazione orientata all'equità e alla generazione di opportunità. Si trattava di un modello di poten-

ziamento dei valori della città densa e compatta, di matrice mediterranea, centrata sugli assi storici, apportatori di valore sociale e rigeneranti la ricchezza identitaria dei centri urbani impoveriti a causa dell'irresponsabilità assetata di denaro di alcuni e dell'urbanistica d'urgenza di altri. Le "agopunture" urbane degli inizi degli anni ottanta, la monumentalizzazione e il conferimento di dignità alle periferie, combinate con la pianificazione olimpica, trasformarono Barcellona in quello che è oggi: un riferimento fondamentale tra le città del mondo in materia di recupero dello spazio pubblico. Con il passare degli anni, esauriti i frutti dei successi post-olimpici a causa delle diverse crisi per le quali siamo passati, ci siamo proposti la rigenerazione delle idee, delle visioni e dei piani d'azione. La città non poteva continuare a vivere di una visione sviluppata durante il franchismo, molti anni prima che si intuisse la rivoluzione digitale. In realtà, quello che era necessario era un aggiornamento del modello, basato su elementi più profondamente strutturali di quello che le riflessioni degli anni ottanta avevano tenuto in considerazione.

Come ho ricordato in precedenza, la crisi economica mondiale affonda le sue radici nell'esaurimento di un modello produttivo, energetico e finanziario, e Barcellona non è stata estranea a ciò. Di fronte alla bolla immobiliare e al pressante tasso di disoccupazione nella città, decidemmo di fare un salto di qualità. Avevamo bisogno di una nuova visione che se-

gnasse la strada durante gli anni seguenti. Un *mantra* a partire dal quale evolvere, ma senza perdere l'essenza della scommessa sociale, del sogno sociale che Barcellona è stata da più di un secolo e mezzo. La visione si concretizzava nel *mantra* della città: *Barcellona doveva diventare una città autosufficiente dal punto di vista energetico, fatta di quartieri produttivi a velocità umana, iperconnessa col mondo e a zero emissioni*. Ogni parola fu misurata affinché incidesse in maniera effettiva sulla ricomposizione della città. Ci siamo proposti, per esempio, che Barcellona fosse un riferimento nel recupero dello spazio pubblico, ma anche del suo spazio domestico, della sua capacità produttiva e dell'autosufficienza energetica basandoci sui modelli distribuiti di produzione originati per il mondo di internet. Barcellona doveva uscire dalla crisi scommettendo spregiudicatamente sulla nuova rivoluzione economica interpretata dall'intelligenza artificiale, applicandola alla città, rigenerandola, il che equivale a rigenerare la società, la sua cultura ed economia. Noi abbiamo lavorato per offrire vie di uscita a quel problema sistemico che è la città obsoleta, incapace di offrire da vivere e un lavoro dignitoso per tutti, ed abbiamo utilizzato proprio la città come soluzione. Tutto sommato, Barcellona ha saputo superare le problematiche sociali con dignità grazie ad un modello di città equo, basato su quello che condividiamo, e contemporaneamente promotore di iniziativa civica ed imprenditoriale. Dopo tut-

to, il mondo mediterraneo ed europeo si è sempre storicamente riconfigurato attorno alle sue città.

Alcune lezioni da cui imparare

Il ritorno alla *polis* che proponiamo in queste pagine, o la città rigenerata, che apre a nuove opportunità, dovrebbe concentrarsi su alcuni ambiti fondamentali:

1. Innanzitutto, ritornare all'idea di città produttiva. Le città europee hanno espulso la produzione dai loro centri urbani, e pensiamo che in questa scelta risieda uno degli errori fondamentali della pianificazione. Soprattutto oggi, quando la produzione più importante è quella basata sull'intelligenza e sulla digitalizzazione delle soluzioni di ogni tipo. Le nostre città storiche, sedi di scambi di ogni tipo, devono tornare a scommettere sulla produzione pulita. Come diceva un vecchio amico barcellonese, dobbiamo passare dal rumore dei caricatori dei telai al silenzio dei laptop.
2. Le città devono necessariamente concentrarsi sulla *governance*. La crisi della città nel mondo è una reale crisi di *governance*. Crisi di finanziamento e crisi di autonomia. Il tutto si complica perché tutto il mondo sa fino a che punto lo stato-nazione consolidato a metà del secolo XIX ha smesso di essere efficace per risolvere i problemi dell'umanità. Troppo piccolo nella maggioranza

dei casi per far fronte alle sfide globali; troppo grande per stare vicino alle persone ed integrarle davvero nei suoi processi di generazione di soluzioni.

3. I progetti di grandi infrastrutture devono prendere lo stesso ritmo dei progetti a scala umana. Per spiegarlo con un esempio, non è accettabile vedere come un grattacielo finanziato dalla Banca Mondiale passi al di sopra di un quartiere di baracche di qualunque città in via di sviluppo, se quello stesso investimento non ha tenuto in conto le migliaia di persone che sembra ignorare. Le grandi infrastrutture di mobilità non devono ipotecare il futuro delle generazioni alle quali presumibilmente serviranno.
4. Il metabolismo della città è uguale in tutte le città del mondo, non importa dove stiano, né quale sia il loro stato di sviluppo. Al contrario di quello che dicono molti commentatori, le città si assomigliano molto più di quanto siamo capaci di spiegarci. Solo capendo la profondità di questo messaggio, che ha conseguenze economiche enormi, è possibile progredire. Il metabolismo della città è uno, ed il suo schema è chiaro. A partire da ciò, le città possono dialogare in maniera differente con l'industria, nella speranza che possa essere funzionale agli interessi generali di una città che sradica un modo di intendere i suoi elementi principali di gestione come comparti-

menti stagni e li integra in un tutto che il mondo digitale riesce a maneggiare mediante il sistema operativo della città. Esaminiamo lo schema fornito per la City Protocol Society⁶: esso vincola l'ambiente naturale agli elementi principali di gestione (acqua, materia, traffico, ecc.) a qualunque scala, mediante l'integrazione degli stessi nella piattaforma di città, o City OS. Lì vediamo come ogni cittadino, come ogni collettività e come ogni necessità sono gestite per essere adeguatamente soddisfatte.

5. La partecipazione non può essere un placebo politico, né una campagna di marketing sotto copertura. La partecipazione non deve nemmeno sostituire la politica derivata dal sistema di rappresentazione proporzionale che proviene dal suffragio universale. La partecipazione dovrebbe essere un dialogo permanente e canalizzato sia con gli stakeholder istituzionali, siano civici, privati o pubblici, sia con i singoli cittadini. La digitalizzazione della sfera comunicativa e dell'interrelazione tra le persone e le istituzioni permette che il dialogo sia effettivo, e che le opinioni siano raccolte e trattate seriamente. Partecipare vuole dire intervenire nei criteri di definizione dei servizi pubblici, dei servizi alle persone e della trasformazione fisica della città. La ripetizione

⁶ <http://cityprotocol.org>

del ciclo informativo così come l'uso dei big data associati alla progettazione dello spazio pubblico e dei suoi servizi, rivoluzionano la città. In questi momenti molte città progettano passeggiate, piazze, ed attrezzature di ogni tipo mediante l'uso di dati che vengono dalla rete. Allo stesso modo, la nuova progettazione delle linee degli autobus o dell'ubicazione di servizi viene fatto rintracciando il segnale dei telefoni cellulari dei cittadini. Insomma, partecipare per intervenire in maniera efficace nel ripensamento dello spazio urbano: questa è la sfida. (Fig. 2)

6. Tutto si deve fare per il bene delle comunità umane esistenti, e considerando il loro valore socio-culturale. Abbiamo esempi magnifici di ciò a Medellín oppure a Rio de Janeiro dove, a dispetto dei problemi, negli ultimi anni le politiche pubbliche hanno cercato di rendere stabili le popolazioni locali valorizzando gli ambienti in cui vivono. Abbiamo imparato molto in Europa dagli errori commessi sradicando intere popolazioni col fine di ricollocarle in quartieri teoricamente più degni. È facile spostare la gente in un colpo solo da un posto ad un altro. Ben più difficile è mantenere le persone in posti problematici, comprendendo tuttavia che i legami sociali ed affettivi sono, in molte occasioni, i più importanti da preservare. Dipenderà dall'intelligenza

collettiva e tecnica la soluzione contemporanea di questi problemi, senza mettere a rischio tali comunità di vita.

7. In questo senso, la città deve fare una scommessa continua per far crescere e migliorare costantemente lo spazio condiviso. Se quello che condividiamo migliora, ciò che è nostro, pubblico e privato che sia, acquisisce dignità. La strategia delle ondate di microzone residenziali di Barcellona, oggi riprodotte massicciamente nel subcontinente indiano, risponde a questa strategia. Stabilire una diffusa regola per la costruzione di piazze, di parchi, di spazi per la convivenza davanti a luoghi come le scuole o gli ospedali è fondamentale.
8. Il patrimonio storico non è un parco tematico, né uno spazio di necessaria “musealizzazione” (e conseguente morte sociale). Le vecchie pietre possono rinascere mediante strategie di produzione della città. In realtà, la creatività negli spazi ad alta “personalità patrimoniale” aumenta significativamente rispetto a quella che si verifica negli spazi senza quella stessa personalità. Città come Seattle scommettono sulla costituzione di spazi di creatività con una loro personalità. Se questo succede in città senza un grande patrimonio storico, almeno non paragonabile con la maggior parte delle città europee, cosa ci potremmo proporre a livello europeo?

9. L'iperconnettività è un obiettivo. Come non possiamo immaginare una città senza acqua corrente, senza elettricità o senza servizio di raccolta di spazzature, non possiamo pensare una città senza accesso universale alla mobilità digitale. Inoltre, dobbiamo essere attenti al bilancio tra iperconnettività digitale e iperconnettività analogica, che è importante soprattutto in città e popolazioni lontane da quelli che vengono oggi considerati i centri politici e amministrativi (pur considerando che il concetto di centro, grazie alla rivoluzione digitale, si trasforma molto velocemente).

The Polis is back: il piano d'azione

The Polis is back: sì, per questo obiettivo lavoriamo. Tuttavia affinché questi punti siano qualcosa più che un allegato; affinché davvero possiamo restituire la città alla città, la città recuperata che si riconnette al concetto originale di *Polis*, e lo reinventa per rispondere alle sfide socio-economiche attuali, è necessario operare su queste basi:

- orientamento verso la cittadinanza;
- città compatta contro città estesa;
- rigenerazione multi-scala: edificio, isolato, quartiere...;
- rinaturalizzazione come strategia di umanizza-

zione;

- *Energrid + Watergrid + Matter grid* (ossia come generare reti di collaborazione cittadina che rigenerino il quadro dei servizi pubblici essenziali);
- *Mobilità Smart*, trasporto pubblico elettrico e flessibile;
- *Open data* trasformati in *Small Data* (quelli che ci parlano delle persone) e informazione condivisa;
- interazione tra settore produttivo e mondo patrimoniale pubblico e privato.

Sono questi i punti, dunque, su cui poggiano le basi per realizzare quel ritorno alla *polis* che auspico. Cerco di fare alcuni esempi d'intervento pratico che possono aiutare a illustrare quello che ci proponiamo, non solo a Barcellona, ma anche in città tanto apparentemente disuguali come Pune, in India, o Las Palmas di Gran Canaria, nelle Isole Canarie, tra molte altre. La sfida era e continua ad essere la sfida della città occidentale e in definitiva di qualunque città del mondo: smettere di decadere, smettere di avvizzire nel paradigma dei servizi *tout court*, per essere capaci di rigenerare le nostre strade e le nostre piazze come culla di creazione di opportunità e di ricchezza sociale ed economica.

L'architettura, il design, l'urbanistica, l'ingegneria che devono supportare questo modello devono essere leader in termini tecnologici e radicali nel modo di procedere. La città deve essere vista come una grande opportunità e dipenderà più da noi che da

coloro che continuano a vederci allo stesso modo. Non parliamo per parlare: sviluppare una buona strategia di attrazione di talento a livello metropolitano, investimenti allineati col modello di città produttiva preferita dai cittadini, autosufficiente e a emissioni zero, è fondamentale. Lo è per la città, ma lo è anche per tutta la società mondiale. Questa città intelligente, la *Smart City* della quale tutti parlano nel mondo, dove ci sono numerose imprese e istituzioni che sono *smart*, ma dove solo noi, noi cittadini, noi responsabili di migliorare ogni giorno le istituzioni democratiche, siamo la vera città.

Alcune delle sfide alle quali cerchiamo di far fronte, non solo a Barcellona, bensì in gran parte delle città del mondo, hanno a che vedere con il rilancio proprio della città. In altre parole, per noi la città costruita è la vera sfida e al tempo stesso il modello per la città che si deve costruire. Elenchiamo alcune di queste sfide e vediamo che tipo di soluzioni possiamo generare:

1. Convertire i centri storici in ambiti urbani produttivi attivatori di talenti ed attrattori d'investimenti di alto valore aggiunto.
2. Proteggere il patrimonio architettonico e culturale mediante strategie di attivazione con i mezzi dell'iper-connesione e dell'equipaggiamento digitale, attraverso una tecnologia che non danneggi il patrimonio, ma lo valorizzi per il suo uso produttivo.

3. Considerare la remunerazione di quegli investimenti come un obiettivo intrinseco, che garantisca cioè la continuità dell'attuazione, allontanandola dai modelli conservativi di tipo passivo, o di "musealizzazione" dell'ambito pubblico e patrimoniale.

Perciò dobbiamo dotarci di alcuni strumenti di tipo istituzionale che rendano operativa la strategia per le soluzioni esposte:

- a. Recupero del patrimonio urbano e culturale sia come strumento di dinamizzazione sociale, che di rafforzamento dell'identità locale condivisa.
 - i. Creazione di un'agenzia del paesaggio urbano per la definizione di *criteri d'intervento integrale nello spazio pubblico*, sia per il settore pubblico che privato, come per il dispiegamento di strategie di ricezione d'investimenti privati per lo sviluppo di politiche mirate.
 - ii. Coordinamento dell'intervento dei soggetti pubblici e privati nello spazio pubblico per trarre il massimo vantaggio dagli investimenti realizzati, nonché per allineare criteri di intervento, siano essi strategici, tattici o di urgenza.
- b. Operazioni da attuare da cima a fondo.
 - i. Adozione di un piano d'illuminazione intelligente che sviluppi criteri differenti per ognuna delle tipologie di strada, che integri compatibilità attualmente non integrabili: quella

del tempo libero con quella della sicurezza cittadina e della funzione commerciale. Il piano d'illuminazione dovrebbe aspirare a scoprire la terza dimensione della città. Illuminare adeguatamente vuole dire rinforzare l'identità della città, dare personalità a spazi o facciate che sembrano passare inosservate; differenziare e dare identità ai diversi vicinati e quartieri; migliorare la sicurezza, come abbiamo detto, integrando l'illuminazione alle strategie di sicurezza attiva e passiva della città; dare priorità permanente al pedone concentrando l'illuminazione sui marciapiedi e sugli spazi d'uso pedonale e non su quelli del traffico automobilistico. Infine convertire i lampioni, sparsi per tutta la città, in antenne di ricezione e di emissione di dati, supporti intelligenti mediante i quali garantire l'accesso ai servizi digitali a tutta la cittadinanza, per non parlare delle possibilità di risparmio energetico, oramai migliorate del 50% rispetto alle tecnologie usate massicciamente fino a non molto tempo fa.

- ii. Predisporre un piano di organizzazione dei grandi assi viari. Si tratta di stabilire criteri d'intervento mediante i quali i grandi assi della città, tanto penalizzati per l'impiego del veicolo privato, siano recuperati all'uso cittadino. Gli interventi devono assicurare

aumenti significativi di spazio per il pedone, la distinzione degli spazi per pedoni, ciclisti, trasporto pubblico e trasporto privato, la ripresa commerciale e la rinaturalizzazione mediante nuove strategie di spazi verdi urbani. Questi grandi assi devono trasformarsi in arterie nelle quali il trasporto pubblico in superficie acquisisca tutto lo spazio possibile. Dobbiamo optare per modi di trasporto massicci, flessibili, puliti e silenziosi. L'esplosione della mobilità elettrica, con l'aumento di capacità e di autonomia delle batterie, rivoluzionerà i modi in cui finora abbiamo concepito il trasporto pubblico collettivo stradale in superficie.

- iii. Sviluppare un piano di micro-urbanizzazioni residenziali sulla base di fasi successive d'intervento in spazi urbani pubblici e civici deteriorati oppure in disuso. Le micro zone residenziali, che recuperano la tradizione delle "agopunture" urbane, hanno senso se coprono una buona parte della città, se sono sviluppate in base a criteri di economicità ed alto impatto sociale, se i criteri di intervento prevedono in maniera radicale l'autosufficienza energetica e la sostenibilità, e se generano usi ancora oggi poco definiti, come spazi di lavoro all'aperto, percorsi pedonali alternativi, recupero di prospettive urbane

dimenticate o nascoste, ecc. In città come Pune, in India, le micro zone residenziali, li chiamate *placemaking*, hanno un carattere molto più strategico che in Europa. A Pune l'amministrazione cittadina si oppone in maniera decisa al quasi-monopolio dell'uso di strade e vie da parte del traffico automobilistico, mediante l'apertura di nuove arterie di uso esclusivo per il pedone. Perciò ha deciso di cominciare ad utilizzare le *nalas*, ossia le fogne a cielo aperto. Questi "fiumi urbani", fonte di ogni tipo di problemi sanitari, s'infiltrano in città attraverso la vegetazione densa, al di fuori della logica stradale abituale. La pulizia dell'acqua della *nala*, il recupero della vegetazione spontanea per il godimento cittadino, lo sviluppo di passerelle esclusive e indipendenti per pedoni e biciclette, l'iperconnessione digitale di questi spazi, la loro illuminazione sicura, mediante le ultime tecnologie luminose e i sensori, l'arredo urbano comodo e funzionale, orientato al *co-working*, faranno delle *nalas* di Pune un modello per gran parte del mondo. (Fig. 3)

- iv. L'utilizzo di tetti e terrazzi mediante la rinaturalizzazione e l'apertura all'uso comunitario. Esiste un volto nascosto della città che tuttavia ci appartiene: i suoi tetti e terrazzi, nei quali possiamo sia generare energia, che

relazionarci tra noi in forma diversa. L'attivazione deve avere carattere civico, e deve rispondere, come sempre, a criteri di coinvolgimento sociale, di rinaturalizzazione, di recupero del patrimonio pubblico, culturale ed identitario, offrendo equità negli usi e negli accessi. Ci sono molteplici esempi di ciò, sia nell'ambito dei tetti privati, sia di mercati municipali, nei quali si è armonizzata la generazione energetica con la produzione di *slow food* commercializzato direttamente nei mercati stessi.

- v. Scommettere su "atenei di produzione digitale"⁷, cioè centri di interazione civica che approfittano di spazi in disuso per sviluppare attività connesse con la formazione digitale, sia formale che informale, intesi come strumenti di trasformazione sociale e di interazione civica. Gli Atenei di Fabbricazione, nati a partire dall'esperienza dei *FabLabs* del MIT, si dispiegano in fabbriche recuperate, scuole in disuso, e in ogni tipo di locali municipali o civici nei quali sia possibile creare in cooperazione. Questi "atenei" assicurano il rilancio dei pianterreni abbandonati in strade secondarie o terziarie, nelle quali la rivoluzione della distribuzione commerciale ha deserti-

⁷ <http://ajuntament.barcelona.cat/ateneusdefabricacio>

ficato l'attività del commercio di prossimità. In questi "atenei" è possibile imparare a stampare in 3D, è possibile comprendere gli usi dei sensori urbani, è possibile progettare strumenti e soluzioni tecnologiche ai problemi sociali; è possibile insomma orientare tali spazi alla formazione digitale e all'interazione sociale tra gruppi di persone per principio poco suscettibili a condividere gli spazi. Questi "atenei", i quali devono contare su un programma delle loro attività, di norma devono essere dotati di un'officina, di macchine di taglio laser, stampanti 3D, biblioteca analogica e spazi per la conversazione.

- vi. Sviluppare rapidamente la generazione di energia a livello locale, in base a progetti di produzione energetica distribuita e di trattamento dei rifiuti (*waste-to-management*). In questo caso il design di edifici, il recupero di tetti, la corretta diffusione della combinazione di energie eolica, solare e geotermica è fondamentale.
- c. Garantire l'impiego efficace delle tecnologie dell'informazione, rendendole una parte essenziale dello sviluppo della città. Se Cerdà e la sua generazione decisero di utilizzare la macchina a vapore oppure l'incidenza solare sulle facciate degli edifici d'abitazione per assicurarne la salubrità, come elementi fondamentali (per non par-

lare dell'acqua corrente, dell'elettricità e poi del telefono), oggi dobbiamo esigere che la connettività digitale si trasformi in un servizio pubblico standard, accessibile a tutti. Altrettanto dobbiamo esigere che le tecnologie della generazione energetica e dell'uso dell'acqua avanzino verso una produzione pulita e diffusa. Solo una città densa in termini di connettività, una città che scommetta sulla produzione energetica diffusa e pulita, sulla gestione efficiente dei propri rifiuti e che impari a gestire in modo proattivo la logistica, grazie alla digitalizzazione della gestione, potrà competere socialmente ed economicamente. Inoltre solo le città che permettono l'accesso equo, perfettamente distribuito nel territorio, alle tecnologie dell'informazione, garantiranno le basi per costruire una società giusta e democratica.

Il miraggio del successo: aprire i cantieri e gestire il tempo urbano

Quest'ultimo punto introduce al penultimo capitolo di questo piccolo libro, quasi un opuscolo, un manifesto, dedicato all'alternativa che vogliamo costruire alla città collassata. Vogliamo che la trasformazione urbana si faccia a beneficio della gente, delle persone che oggi e qui, in qualunque luogo si trovi il

lettore, rilanciano il vicinato con il lavoro quotidiano. A Barcellona abbiamo potuto imparare da certi errori, a partire da successi apparenti. La trasformazione urbana deve essere associata, necessariamente, alla gestione attiva dei costi sociali. Dobbiamo far sì che l'appropriazione dello spazio pubblico e dello spazio civico avvengano a partire dalla città come cantiere e non dalla sua chiusura.

Per esemplificarlo in maniera pratica mostreremo uno dei successi ottenuti nella trasformazione di Barcellona, quella, cioè, dei mercati municipali, in particolare quello di Santa Caterina, opera del genio di Enric Miralles. La trasformazione del mercato di Santa Caterina di Barcellona appare in tutte le guide turistiche e architettoniche della città, ma ha avuto un alto costo sociale durante la sua esecuzione. Santa Caterina era uno di quei luoghi in cui Barcellona conviveva col suo passato. Sotto il tetto di ceramica colorata molte forme di vita sono scomparse, tra le quali sono stati recuperati solo alcuni bar. Il mercato ha resistito come ha potuto ma il quartiere, intendendo per quartiere le persone che gli diedero personalità nel corso di generazioni, è scomparso. Sono stati otto anni di opere in cui né gli architetti, né il Municipio di Barcellona, né le associazioni di quartiere, né i giornalisti hanno avuto il coraggio di parlare del disastro che significa sottomettere un quartiere ad una fase di mutazione urbana.

Mio nonno era il gestore di un negozio di carbone

davanti alla porta del mercato, in quello che oggi è viale Cambó. Il mercato era un formicaio di uomini, di attività, di personalità uscite da antichissime, maltrattate strade maleodoranti e mal soleggiate ma piene di quello di cui sono fatte le vere città: vite diverse incrociate, intrecciate, sovrapposte. La bottega del nonno era uno dei centri di riunione del quartiere, data la sua capacità sociale, sempre disposto ad abbandonare il suo posto di lavoro per una buona sigaretta arrotolata ed un bicchiere di cognac “stura lavandini”. Il negozio di carbone non fu un successo, e più tardi fu trasferito alla via Cruz de los Canteros, in pieno Poble Sec, però la sua storia rimane lì, tra le pietre del quartiere di Santa Caterina, toccando la nobile e importante strada di Mercaders. Cognac, rumore, vecchi edifici decrepiti che nascondevano nobiltà di radice borghese e navale, ormai dimenticate. Il mercato, frutto della soppressione e vendita di quello che era considerato il più bel monastero gotico della Barcellona medievale, era l'agorà di tutte le agorà. Tra Santa Caterina ed il quartiere di Sant Pere, tra il mercato e quello che è oggi il Pou de la Figuera, Barcellona è da tre secoli che lotta per riprendersi dal disastro della distruzione del quartiere della Ribera durante la guerra di Successione. Ce l'ha fatta a metà, perché in quel punto la città si è sentita sempre castrata. Malgrado tutto, noi barcellonesi non smettiamo mai di visitare quello che consideriamo l'autentico cuore della nostra stirpe cittadina. Siamo

ciutadans (cittadini) molto prima che la Rivoluzione Francese si dedicasse a distribuire patenti di cittadinanza. E lo siamo perché in quelle strade di mercanti è stato fondato un impero commerciale, dei cui resti di mentalità aperta e cosmopolita vivono i catalani. Quando la visione moderna del politico catalanista di inizio novecento, Francesc Cambó, generò la breccia della Via Laietana, Barcellona iniziò a guarire da quel punto collassato dalla città. L'unione della Via Laietana con l'asse delle strade di Ferran, Jaume I e della Princesa ha disintasato la città nel suo centro politico-simbolico: l'asse Cattedrale-Plaça di Sant Jaume, o il cardo massimo della nostra città romana delle origini. La *polis* rinasceva dalle sue ceneri implosive. Questo è ciò che deve essere preservato anche durante il processo di trasformazione della città. È necessario progettare il processo come tempo di integrazione nella trasformazione, per assicurare la continuità delle nostre identità, delle nostre radici e delle aspirazioni sociali, quelle che ci definiscono veramente e ci rendono ciechi contro la sindrome del parco a tema. (Fig. 4)

Quando la magistrale politica di recupero dei mercati di Barcellona, iniziata durante gli anni olimpici, si rivolse a Santa Caterina, venne presa una decisione appropriata e di portata strategica. I mercati municipali erano produttori di vita comunitaria, e la loro localizzazione cruciale e centrale all'interno dei quartieri della città conferiva loro un valore urba-

no – strategico incomparabile. Recuperare i mercati mediante la rigenerazione architettonica, stipulando accordi con operatori di aree commerciali e una trasparente partnership col mondo privato, fu una saggia decisione di carattere liberale e sociale. Storicamente, i mercati sono stati i centri delle città europee, e riqualificarli è diventata una politica prioritaria in città come Roma, Parigi o Londra. A Barcellona si è operato egregiamente negli interventi a piccola scala, come quello condotto nel Mercat de la Concepció, ma non tanto bene in zone come a Santa Caterina, dove si è dato un protagonismo eccessivo al “formalismo” architettonico, a scapito della funzione di rilancio dell’ambiente esistente che doveva tendere all’azione coordinata tra pubblico e privato. E soprattutto laddove l’ambiente presentava una condizione sociale molto precaria.

Il mercato di Santa Caterina ha già più di dieci anni, tuttavia sembra ancora nuovo. La riconversione del mercato ha imposto la riconversione traumatica di un quartiere. Santa Caterina è stato un successo architettonico, ma un grave errore dal punto di vista della gestione del tempo urbano: chiudere il quartiere per più di sei anni ha prodotto una temuta *gentrificazione* esogena e ha frustrato definitivamente le opzioni di riconversione dei piccoli commerci che davano vita ai portici delle stradine vicine. Curiosamente, i pochissimi che rimangono dell’epoca anteriore alla riforma sono diventati luoghi di culto.

Forse da questa operazione nasce la mia osses-

sione per la gestione delle tempistiche dei cantieri. Fu allora che cominciammo a elaborare l'idea di conciliare cantieri ed appropriazione cittadina degli spazi sottoposti ad essi. Un cantiere è una frontiera interna, una trincea in mezzo alla città. Inevitabilmente la mutazione dello spazio urbano altera le routine giornaliere delle persone che attraversano la città, che vanno a scuola o fanno acquisti. I cantieri, in generale, sono tollerati per il supposto beneficio a medio termine. Ma in molti casi i danni sono irreversibili. Ci siamo proposti di minimizzare l'impatto dei cantieri, lavorando lungo i suoi bordi e favorendo la generazione di spazi di contatto: zone dove la città conquista spazi e lascia che la vita urbana, l'umanità, fiorisca. Presto mi resi conto che gli stessi cantieri sono un spettacolo: ci sono sempre anziani che tra le recinzioni spiano il movimento di macchinari ed operai. Ma non solo gli anziani: l'integrazione dei cantieri in uno spazio pubblico di discussione comporta l'appropriazione anche da parte di tutte le età. La gestione intelligente della trasformazione dello spazio urbano ha a che fare con la sua gestione umana e umanizzante. Contare sulla gente, raccontare alla gente, aprire, aprire, aprire la città durante i lavori in corso. Farlo con l'intelligenza che ci fornisce la tecnologia disponibile, i *big data*, gli *small data*, gli *open data* e tutti i contenuti che possiamo pensare. Mettere tutto ciò al servizio *smart* della città, per aprirla, per collegare, per mettere a disposizione, è la principale lezione della grande riqualificazione della

Plaça de les Glòries Catalanes e del mercato di Santa Caterina. (Fig. 5)

Contemplare e agire: verso un'armonia che rilancia la città

Lluc Torcal, procuratore generale dell'Ordine Cistercense e autentica anima della rigenerazione *smart* ed ecologica del monastero catalano di Poblet, scrisse alcuni anni fa un testo che fu fonte d'ispirazione per tutti noi, che lo seguiamo cercando di conciliare azione pubblica e sviluppo di opportunità, in armonia con l'ambiente sociale, culturale e naturale. Il testo, originalmente scritto in catalano e intitolato *Gestire o contemplare? La relazione del monaco con la natura*, sottolinea che la relazione della persona (del cristiano, puntualizza Torcal) con la natura, deve avere fondamentalmente due componenti essenziali: la contemplazione della stessa e la sua gestione rispettosa⁸. Questi due elementi, contemplazione ed azione rispettosa, configurano la relazione del monaco con la natura. Possiamo verificarlo leggendo frammenti della Regola di san Benedetto. La concezione autosufficiente che ha san Benedetto del monastero possiamo trovarla sinteticamente espressa nel capi-

⁸ Torcal, Lluc, *¿Gestionar o contemplar? La relació del monjo amb la naturalesa*, «Revista Poblet», n. 27 (Dic. 2013), pp. 21-26.

tolo che parla del portinaio del monastero:

Se è possibile, il monastero sia costruito in modo tale da avere entro le sue mura tutto quanto è necessario: acqua, mulino, orto e officine. Così i monaci non sono obbligati a uscire: cosa questa che non giova affatto alle loro anime. (Regola, 66, 6-7)

Detto altrimenti, tutte le cose necessarie devono trovarsi all'interno del monastero. Questa disposizione di san Benedetto condiziona fortemente la relazione che stabiliscono i monaci con le risorse vitali e, pertanto, con la natura, che è la fonte primordiale.

L'intuizione di San Benedetto, quella che ci svela Torcal, è di una modernità radicale: il monastero, che non tralascia di essere la rappresentazione della città ideale, è costituito da una comunità che armonizza permanentemente l'umano con il naturale. Un'armonia inconcepibile se la crescita dell'uno viene fatta a scapito dell'altra. Da questa visione radicale, nata dalla contemplazione rispettosa della natura, di ciò che ci offre la vita, nasce una concezione armonica dalla città. Ne abbiamo parlato all'inizio di questo testo. Solo da una contemplazione sincera, fatta con mentalità aperta, cosciente e responsabile, è possibile restituire un senso all'ecosistema urbano, sentito come uno strumento per la crescita umana. Molte delle risposte che stiamo cercando da qualche tempo si trovano in questa concezione radicale della città come spazio armonico. Attenzione, armonioso

non significa privo di conflitto: l'esistenza umana stessa lo è. Armonioso significa in accordo con l'ambiente nel quale ci sviluppiamo, cresciamo e generiamo opportunità e benessere.

È possibile che io sia accusato di combinare approcci tecnici e tecnologici con criteri di tipo morale. L'accetto. C'è qualcosa di più morale che la forma con la quale definiamo il nostro habitat di convivenza? E non mi riferisco solo alla sua definizione teorica, bensì alla sua configurazione pratica. La città recuperata che sostengo è anche una scommessa morale, e un obiettivo etico. Solo in questo modo la città smetterà di essere quello che oggi è in molti casi: un contenitore che si svuota per generare ambiti di convivenza passiva. In effetti, attivare la città, rilanciarla, comporta che ci relazioniamo ad essa in maniera diversa da come abbiamo fatto durante gli ultimi decenni. Quando nel 1952 Robert Moses decise di allungare la 5^a strada tagliando a metà Washington Square, nel cuore del Greenwich Village, non tenne conto che i residenti non sarebbero stati i meschini e rassegnati abitanti di Harlem, oppure quelli massacrati e stoici di Queens. L'opposizione fu presa in carico da abitanti molto allenati e abituati all'uso dei mezzi di comunicazione sociale più moderni del momento. Moses, distratto dai dati oggettivi, perse la battaglia. Il giorno in cui Washington Square fu chiusa definitivamente al traffico, Moses sbottò contro uno dei suoi collaboratori:

«Nessuno si opponeva ai miei piani, nessuno, nessuno, nessuno! Solo una manciata di casalinghe e di madri che non hanno nient'altro da fare». Si sbagliava. Era un segno dei tempi: il ritorno al valore comunitario, il valore sociale della città che iniziava ad imporsi come un seme. Era, soprattutto, il potere della parola argomentata. Perché Jane Jacobs si dedicò ad osservare, quantificare e proporre cambiamenti alla città decadente mediante teorie argomentate. Gli usi dei marciapiedi, l'economia urbana, la vita e la morte delle città non sono deliri, bensì descrizioni di realtà molto complesse spiegate sistematicamente e in forma comprensibile per qualunque cittadino desideroso di conoscere il suo ambiente.

Moses, in realtà, vinse la battaglia mediatica: basta solo frequentare quelle megalopoli del mondo in cui facciamo affari o ci perdiamo in vacanza, per constatare come le sue idee siano ancora in voga: Dubai, Shangai, Shen-zen e tante città nuove, infelici per quel furore per i *fly-overs* ed i nodi stradali nei centri delle città. A Mumbai o a Nuova Delhi vediamo come enormi masse di cemento minacciano la vita di centinaia di migliaia di persone che vivono sotto quei colossi che spersonalizzano ed amputano la vita collettiva. Sono opere d'ingegneria impressionanti, fondate sulla carta straccia o sul naso di funzionari locali o estranei. A Barcellona stessa, durante il primo decennio del XXI secolo si è consentita la costruzione di una strada ad alto scorrimento sopraelevata,

posta sopra un'altra autostrada già congestionata. L'autore di tale disastro era deciso a illuminarla di notte, perché gli sembrava che l'opera fosse molto bella. Non gli importava di osservare che non vi circolava nessuno e che, se lo avessero fatto, tutto quel traffico sarebbe rimasto bloccato nel viale Meridiana, uno dei più congestionati della città. Né a Moses né a quel giovane apprendista stregone della corsia ad alta frequentazione di Barcellona, piacevano i dati concreti. E quel che è peggio è che nessuno dei due, ognuno al suo livello, aveva idea di cosa ci si aspetti da una città. Jacobs invece sì, ed è per questo che il suo libro *The Death and Life of Great American Cities* rimane oggi una lettura obbligatoria, dopo più di cinquant'anni dalla sua pubblicazione⁹. E a proposito: Bennet Cerf, l'editore del libro, di *Random House*, mandò un esemplare a Moses, che lo restituì in una busta con una nota in cui diceva: "vendi questa merda altrove". Era rimasto senza argomenti. Disprezzò per ignoranza. In fondo era vittima delle sue paure.

Jacobs contemplò e agì. La sua battaglia contro Moses proseguì finché non riuscì a fermare il progetto della costruzione della *Lower Manhattan Expressway* che avrebbe attraversato *Broome Street* e avrebbe distrutto molti edifici storici in mattoni e ferro, così come parte di *Little Italy* e *China Town*. I dati rivelano che quell'autostrada non avrebbe dato

⁹ J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.

niente a New York, bensì più pressione su quartieri già in condizione precaria. Moses aveva dimenticato la funzione sociale del suo lavoro, aveva dimenticato la dimensione umana, la necessità di generare spazi per la creazione e la convivenza. Pensare la città non è disegnare macchie o frecce, come ci hanno abituati un mucchio di architetti ed urbanisti pieni di sé. Pensare la città è prendere in considerazione le persone ed il milione di cose impreviste che fanno ogni giorno.

Contemplare e agire. Rilanciare la città da una prospettiva etica, pensando al tempo presente, così come alle generazioni che ci seguiranno. Integrare le strategie mediante le tecnologie più avanzate, mettendo l'essere umano al centro di tutte le politiche e di tutte le trasformazioni. Vivificare il patrimonio storico fuggendo dalla "musealizzazione" ma allo stesso tempo contestualizzandolo storicamente e culturalmente. Fare della città un centro produttivo, uno spazio per vivere e per essere, il posto in cui oggi e domani cresceremo come persone. È l'obiettivo fondamentale di questo appello al recupero della città, senza la quale sarà molto difficile che l'umanità trovi il posto che gli compete nella natura, semplicemente perché sparirà. La città è la nostra opzione. Ma non qualunque città. La nostra è quella della vita in comune basata sul *mantra* della città produttiva, della conservazione del talento, dell'energia pulita ed autosufficiente, della velocità umana, della cultura,

della creatività e della rinaturalizzazione connessa sia digitalmente che analogicamente. Contemplando ed agendo, città come Venezia o come Las Palmas di Gran Canaria, non sarebbero ridotte a un “pascolo teleologico” del turismo. Venezia, il suo centro storico, ha condizioni insuperabili per recuperare popolazione se si scrolla di dosso il paradigma turistico. Strade a misura umana, silenziose, ben intrecciate, con un’identità definita. Ovviamente Venezia, come tante città travolte dal turismo, deve essere in grado di reinvestire la ricchezza che genera in un progetto di ricostruzione, di ricomposizione sociale. È necessario lavorare politicamente per mantenere le tasse nella città che le genera, principalmente l’IVA derivata dai consumi dei turisti. Solo in questo modo saremo in grado di realizzare gli investimenti che sono necessari e solo in questo modo potremo intervenire sul mercato immobiliare e sul patrimonio per avviare la necessaria riconversione. La generazione di spazi comunitari, la liberazione di edifici per la creazione digitale. Se lo facciamo in questo modo, c’è forse altra città nel mondo che abbia una migliore posizione per trasformarsi in un autentico *hub* di creazione digitale? Semplicemente si tratta di adattarla al servizio di quell’obiettivo. E come Venezia, tante città che, avendo tutto a loro favore, non si sono ancora riscoperte.

La rivoluzione digitale deve avere un impatto efficace sulle nostre vite individuali e collettive. Essa

ci permetterà quel ritorno accelerato alla *polis* per il quale ci battiamo. Abbiamo bisogno di successi per smentire i corvi del malaugurio che danno la battaglia per persa, e si rassegnano mentre sono fermi in autostrada, o vedono come affonda un vecchio palazzo rinascimentale e la cui unica salvezza possibile sembra essere legata ai *tour operator*. I successi, non dobbiamo dubitarne, saranno la conseguenza dei nostri sogni.



Fig. 2 - La digitalizzazione della struttura della città, consente di sviluppare servizi integrati e trasformazioni urbane centrate sulla persona. La mixticity diventa possibile: spazio pubblico e spazio domestico si fondono. [Elaborazione dell'autore]



Fig. 3 – Pune, India. Schema d'intervento a misura umana sulle fognature a cielo aperto. I tracciati diventeranno le vene verdi della città, a velocità umana e collegate al mondo. [Elaborazione dell'autore]



Fig. 4 - Il mercato di Santa Caterina, Barcellona. La sua riuscita rigenerazione ha prodotto molteplici lezioni sia positive e che negative. (Foto dell'autore)



Fig. 5 - Ateneu de Fabricación Digital de Les Corts, Barcellona: il vecchio patrimonio industriale della città è ora aperto, recuperato, riattivato, socializzato, potenziato, aggiornato. (Foto Manufacturing Ateneo, Les Corts).

RESTITUIRE LA CITTÀ ALLA CITTÀ.
LA SFIDA DELL'URBANIZZAZIONE
NEL XXI SECOLO

di Antoni Vives i Tomàs

collana "Armonie composte" Gianmario Guidarelli
diretta da: Elena Svalduz

*al momento in cui questo libro è stato realizzato
lavorano in casa editrice:*

direttore: Luca Illetterati
responsabile di redazione: Francesca Moro
responsabile tecnico: Enrico Scek Osman
redazione: Valentina Berengo,
amministrazione: Corrado Manoli,
Alessia Berton

PADOVA
UP

Antoni Vives i Tomàs scrittore, politico, consulente senior della London School of Economics; è stato vicesindaco di Barcellona. Sotto la sua guida, attenta ai temi sociali, culturali ed economici, la città ha ricevuto riconoscimenti internazionali, come il premio europeo Capitale dell'innovazione e il Global Smart City Award.

“Solo da una contemplazione sincera, fatta con mentalità aperta, cosciente e responsabile, è possibile restituire un senso all'ecosistema urbano, sentito come uno strumento per la crescita umana”.

Attraverso il richiamo alla *polis* e alla struttura dei monasteri costituiti secondo la regola benedettina, questo appassionato testo ricorda la necessità che tutte le realtà urbane siano progettate e gestite per il benessere profondo dei loro abitanti. Intendere la città come luogo di comunità è la via per uscire dalla crisi dello spazio urbanizzato, grazie anche allo sviluppo di tutte le potenzialità offerte dalla rivoluzione digitale.

ISBN 9788869381256



8,00 €