

Al centro del margine: da periferia a paesaggio urbano regionale, passando per la *città intermedia*

THOMAS SIEVERTS

RIASSUNTO

Il concetto di 'città intermedia' si illustra e si spiega, nel contesto sociale globale, come il prodotto di innumerevoli singole decisioni, in sé razionali. La città intermedia, influenzata solo minimamente dai concetti di pianificazione integrata, si è emancipata dallo stato di 'periferia', sviluppando caratteristiche peculiari, ma valutabili in modo ambivalente. Se dall'esterno prevale la percezione di un luogo complessivo, dall'interno invece si scorge solo una pluralità non coesa ed in competizione. Se dall'interno si vede più o meno un prodotto finito e poco modificabile, nella visione esterna si sottolinea la concorrenza con altre regioni urbane e quindi la necessità di qualificazione. La qualificazione ha il compito di contrastare la minaccia incombente di un'entropia in struttura e forma. Infine, verrà schizzata la via verso una nuova formazione di città europea, dai contorni ancora poco delineati, quale processo faticoso di unioni e progetti pratici.

CITTÀ INTERMEDIA. UN PRODOTTO DELLA RICCHEZZA E DELL'AUTOMOBILE, DELLA DIFFERENZIAZIONE DEI SISTEMI E DELLA TELEMATICA

Gli studi sulla città degli ultimi anni dimostrano che per gli agglomerati delle grandi regioni urbane d'Europa il concetto di 'suburbanizzazione' non è più adeguato, poiché implica un rapporto di dipendenza univoca tra 'città perno' e 'periferia'. Ormai si sono create molte interazioni tra le città perno ed il paesaggio urbanizzato circostante e all'interno di questa struttura urbanizzata, dotata di proprie centralità che indicano una reciproca dipendenza: la suburbanizzazione è diventata un'urbanizzazione, senza avere ancora un nome definito (1).

Ho chiamato questa forma di paesaggio urbanizzato / città paesizzata 'città intermedia' (2): essa non è la vecchia 'urbs' né tanto meno la 'civitas', ma neanche una città regionale sancita – qualsiasi sia la forma che essa prenderà. La città intermedia si trova per molti versi sospesa nella vecchia terminologia e proprio da questo passato il termine si è ormai affermato nel mondo specializzato e tra i profani, e grazie alle traduzioni del libro sta diventando una parola straniera in francese e in inglese (3). La città intermedia non risiede solo 'tra luogo e mondo, spazio e tempo, città e campagna', ma anche storicamente tra la 'città vecchia' ed una forma di unione urbana regionale, i cui contorni sono ancora celati dalle nebbie del futuro.

E nemmeno sarà possibile imporre la forma futura con un'ampia riforma amministrativa anticipata, poiché c'è in gioco molto di più di una razionalizzazione amministrativa mirata al risparmio di costi, ed in futuro molto si giocherà fuori dall'amministrazione statale: si tratta di una nuova coscienza

(1) Cfr. *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*, a cura di KLAUS BRAKE, JENS S. DANGSCHAT e GÜNTER HERFERT, Leske + Budrich, Opladen 2001.

(2) *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, III edizione, Birkhäuser, Basilea, Boston, Berlino 1999.

(3) *Cities without cities, an Interpretation of the Zwischenstadt*, Spon/Routledge, Londra/New York 2003. La traduzione francese verrà pubblicata da Paranthese, Marsiglia, prevedibilmente nel 2003.

della città e questa può essere acquisita solo attraverso faticosi processi di sperimentazione della cooperazione a livello pratico. Alla fine di questo processo di sperimentazione ci saranno – a seconda della regione – diversi statuti regionali, che probabilmente poco avranno in comune con il nostro presente amministrativo.

Si evita qui pertanto il termine ‘città regionale’ – che nella discussione in Germania è fortemente connotato dall’idea di determinate strutture della riforma amministrativa, ancora troppo controverse per consentire di utilizzare il termine nel consenso (4).

Questo dipende anche dal fatto che il concetto di ‘città regionale’ manca di una plausibilità comprensibile: questa città intermedia, per molti versi, appare infatti ancora come un ammasso disordinato di chiazze urbanizzate, strade, reti di erogazione e aree industriali tra vecchie città, paesi, boschi e resti di vecchio paesaggio rurale. La penetrazione di superfici urbanizzate e non urbanizzate annulla il vecchio criterio cognitivo che vedeva la ‘città’ opposta alla ‘campagna’. I sistemi che si ostacolano a vicenda del traffico, dei servizi tecnici, dell’industria – ma anche dell’agricoltura e dell’insediamento abitativo – dove si incontrano, creano un disordine brutto. La loro espansione e confusione non genera uno spazio pianificabile plausibilmente coerente; la pluralità di comuni indipendenti non la rende poi certo un’unità politicamente organizzata. Considerata nella sua fenomenologia, la città intermedia è nelle sue zone peggiori l’orribile scenario di uno spazio vitale letto, comprensibilmente, solo come distruzione della cultura, sia della città sia della campagna.

È questo che rende così difficile capire la nuova essenza della città-regione, poiché le interazioni economiche e sociali, citate all’inizio, ed i nuovi intrecci tra le città ed i comuni della città intermedia sono spesso riconoscibili solo alla luce di analisi statistiche – attraverso cioè ‘l’ombra della realtà’ (Dieter Läßle) che si rappresenta in numeri. È dunque necessario assumere un punto di vista diverso, sviluppare un diverso atteggiamento e guardare dietro le quinte, per scoprire che questo spazio ha anche i tratti di uno spazio vitale di una nuova qualità, che corrispondono ai nostri stili di vita modificati: la città intermedia è il prodotto della ricchezza che, a partire dalla rivoluzione industriale, è cresciuta con lo sviluppo delle forze produttive, nell’interazione con le tecniche di trasporto, la telematica e le differenziazioni dei sistemi. Il potere di acquisto privato, sestuplicatosi nei soli ultimi cinquant’anni, è stato ‘investito’ in diversi settori che si ripercuotono, in modo anche molto diverso ma complessivamente in misura determinante, sulla struttura della città: questi settori di investimento ad impatto sull’assetto urbano si trovano per es. nel consumo, con la conseguenza di un aumento delle superfici dedicate al commercio al dettaglio; in superfici private con la conseguenza di una triplicazione delle superfici private pro capite, nella riduzione del tempo di vita lavorativa con la conseguenza di un ‘budget di tempo a libera disposizione raddoppiato in rapporto al corso di una vita (5), in una sicurezza esistenziale, indipendente da vicini e famiglia, in forma di assicurazioni sociali; e, non ultimo, in mobilità: nelle società industriali troviamo oggi più di

(4) Cfr. AXEL PRIEBES, *Suburbanisierung und Verwaltungsgrenzen. Zur jüngeren Geschichte stadtreionaler Organisationsstrukturen*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Themenschwerpunkt Suburbanisierung*, Deutsches Institut für Urbanistik, fasc. 2, 2002, p. 13.

(5) Cfr. THOMAS SIEVERTS, *Zeitverwendungsmuster und Raumnutzung*, in *Raumzeitpolitik*, a cura di DIETRICH HENCKEL e MATTHIAS EBELING, Leske + Budrich, Opladen 2002, p. 251.

un'auto ogni due abitanti! In sintesi, la ricchezza ha fatto esplodere i confini delle superfici della vecchia città, ha liberato le scelte localizzative ed ha ampliato gli spazi d'azione!

Nessun tentativo di pianificazione integrata e nessun obiettivo fondamentale, tra quelli sperimentati da oltre cento anni, è veramente riuscito ad offrire a queste forze un ordine efficace, che andasse oltre singole correzioni e frammenti, che riflettono gli obiettivi fondamentali tipici di un'epoca: la città intermedia nel suo insieme è il prodotto involontario di innumerevoli singole decisioni, di per sé razionali, ma spazialmente non coordinate tra loro o coordinate insufficientemente, che, in quanto guidate da interessi peculiari, non avevano nessuna prospettiva sullo spazio più ampio. Lo sviluppo della città intermedia come una 'Stadtland', come di recente è stata definita in Svizzera (6), o come arcipelago insediativo, come l'ha chiamata O. M. Ungers, sembra avere un andamento contingente, quasi naturale.

UNA CITTÀ-REGIONE DI CARATTERE CHE NON È PIÙ UNA SIGNORINA

Nell'interazione non pianificata delle singole decisioni, ragionevoli nel rispettivo sistema di riferimento, sono comunque emerse determinate caratteristiche tipiche (7):

- La città intermedia ha una struttura frazionale, spiegabile con l'orientamento di molti nuclei familiari verso i margini: i nuclei familiari cercano dei luoghi di abitazione a portata del loro budget, nei quali trovare contemporaneamente una diretta vicinanza al paesaggio aperto, una buona disponibilità di servizi ed accesso al mercato del lavoro regionale attraverso le reti dei trasporti regionali (8).

- La città intermedia è caratterizzata da sistemi funzionali – per es. trasporti, servizi, produzione, ma anche insediamento abitativo e agricoltura che – liberatisi dai vincoli di ristrettezza imposti dalla vecchia città – si sono sviluppati e differenziati seguendo solo una loro logica interna, venendo a creare, se osservati nel loro insieme, un caos disfunzionale (9).

- La città intermedia presenta una grande ricchezza di specie faunistiche e floristiche, che trovano un nuovo habitat nella struttura frazionale concentrata sui margini, nelle 'isole calde' delle zone urbanizzate e nell'abbondanza di cibo offerta dai giardini e dai rifiuti (10).

- La città intermedia è resa possibile dalle nuove disponibilità di tempo di molti abitanti, per i quali, grazie alla riduzione dei tempi della vita lavorativa ed all'allungamento della vita attiva, sono molto aumentati i tempi della vita libera a disposizione. Queste nuove libertà di tempo aumentano la libertà nella scelta del luogo di abitazione, tanto più che grazie ai media elettronici e all'avanzata del settore terziario molte professioni non sono più vincolate ad un luogo (11).

- La città intermedia viene costituita da reti e nodi che – letti come luoghi – da un lato, essendo luoghi storici, sono ancora caratterizzati 'dall'impronta locale' tradizionale, dall'altro però sono 'tinti' in misura diversa da sfere globali e

(6) Cfr. *Stadtland Schweiz. Avenir Suisse*, a cura di ANGELUS EISINGER e MICHAEL SCHNEIDER, Birkhäuser, Basilea, Boston, Berlino, 2003 e LUTZ HOLZNER, *Stadtland U.S.A. Kulturlandschaft des American Way of Life*, Justus Perthes, Gotha 1996.

(7) Cfr. THOMAS SIEVERTS, *Sieben einfache Zugänge zum Begreifen und zum Umgang mit der Zwischenstadt*, in *Neue Urbanität-die Verschmelzung von Stadt und Land*, a cura di FRANZ OSWALD, NICOLA SCHÜLLER, GFA-Verlag, Zurigo 2003, p. 79.

(8) Cfr. *Fundamental Principles of Urban Growth*, a cura di KLAUS HUMPERT, KLAUS BRENNER, SIBYLLE BECKERS, Wuppertal 2002.

(9) Cfr. CHRISTIAN HOLL, *Das Ende von Babylon*, «db» (Deutsche Bauzeitung), 2, 2000, pp. 30-31.

(10) Cfr. HERBERT SUKOPP, *Stadtökologie am Beispiel Berlin*, Berlino 1990.

(11) Cfr. nota 5.

culturali: tutti i luoghi sono ormai ‘glocali’, in quanto attraverso i media, ma anche attraverso i beni di consumo quotidiani, sono collegati al mondo e ne dipendono (12).

- La città intermedia offre anche lo spazio per un’anarchia incontrollata, un mondo contrapposto a quello dello spazio urbano controllato e quindi anche uno spazio per il nuovo e lo sperimentale da un lato, per forme di produzione e stili di vita non omologati, per gli outsider dall’altro (13).

- La città intermedia viene giudicata nell’opinione corrente come brutta e culturalmente banale. Per questo finora è sempre restata pressoché esclusa dal discorso culturale: faceva parte di un mondo antiestetico. Da qualche tempo si vanno moltiplicando lavori che, collegandosi a correnti artistiche contemporanee, consentono una lettura estetica di parti della città intermedia e ne scoprono il potenziale estetico (14).

La città intermedia, così caratterizzata, è ambivalente nei suoi valori: essa distrugge infatti la vecchia compagine del paesaggio culturale, ma l’uscita dalla vecchia città delle funzioni che ne dissolvono il tessuto ne ha reso possibile la conservazione. Se da un lato la città intermedia ha infatti profondamente segnato la struttura ecologica, nello spazio della città intermedia stessa la natura ha però riconquistato i suoi spazi con una sorprendente ricchezza di specie.

Molte persone devono sì percorrere lunghe strade in macchina, ecologicamente dannose, in compenso però hanno anche a disposizione grandi spazi abitativi di buona qualità vicini al paesaggio.

La città intermedia fin dall’inizio del suo sorgere presenta forti tendenze di segregazione – funzionale, sociale e culturale –, al contempo però, proprio anche grazie a queste separazioni, ha contribuito ad utilizzi contrastanti e ad un ampliamento delle norme di tolleranza, alla riduzione dei costi di produzione ed alla diminuzione dei conflitti.

La città intermedia sembra togliere abitanti e forza economica alla città perno, essa risulta però evidentemente efficiente sul piano economico potendo vantare il maggiore tasso relativo di crescita per quanto riguarda abitanti e posti di lavoro. In sintesi: la ‘città intermedia’ è diventata lo spazio vitale per molti individui, una parte dei quali ci vive in ragione dei prezzi dei terreni e degli affitti più bassi, ma la maggior parte dei quali lo fa ‘per libera scelta’.

La grande dinamica di crescita della città intermedia sembra però che alle nostre latitudini stia svanendo – con qualche eccezione: come tutta la società europea, anche questo spazio incomincia ad ‘invecchiare’, si porta dietro una sua storia e mostra i primi segni di decadenza e aree dismesse. Le interazioni all’interno della città intermedia – indipendentemente dalla città madre – sono fortemente aumentate: essa inizia a generare i propri modelli di vita caratteristici divenendo così qualcosa di peculiare, ancora senza nome, che include i vecchi paesi e città e per così dire li ‘annulla’ in senso plurimo, hegeliano.

Uno sviluppo indipendente, che si svincola dall’origine storica suburbana, è particolarmente evidente dove, dopo e accanto ai vecchi ‘elementi costitutivi della

(12) Cfr. MARTIN ALBROW, *Auf Reisen jenseits der Heimat. Soziale Landschaften in einer globalen Stadt*, in *Künder der Freiheit*, a cura di ULRICH BECK, Francoforte 1997, p. 288 ss.

(13) Cfr. BORIS SIEVERTS, *Wahrnehmung und Erfahrung des Ungestalteten*, «db» (Deutsche Bauzeitung), 7, 2003, pp. 54-57 e il sito www.neueraeume.de.

(14) Cfr. WOLFGANG WELSCH, *Zur Aktualität ästhetischen Denkens*, in WOLFGANG WELSCH, *Ästhetisches Denken* (III ediz.), Stoccarda 1993.

città' tempio, convento, mercato, industria, stazione e uscite autostradali, se ne aggiungono di nuovi, come per es. l'aeroporto quale nuovo polo economico: è vero che con il suo rumore e le sue zone protette esclude le forme urbane tradizionali, ma in quanto calamita economica genera anche nuovi campi urbani di grande forza. Simbolicamente l'aeroporto è l'evidente rappresentazione del rapporto della città-regione con il mondo, in quanto nodo dei trasporti l'aeroporto collega le grandi metropoli del mondo in una virtuale città mondiale, dove addirittura i diversi fusi orari potrebbero trovare spazi protetti. Esso diventa quindi un punto di massima centralità regionale e, per certi aspetti, persino globale. Intorno all'aeroporto vivono i moderni 'nomadi del business', una nuova 'classe mondiale'. Le sue vaste superfici, inaccessibili e rumorose, quindi inadatte all'uomo, sono un paradiso per le piante e per quegli animali che si sentono disturbati dalla presenza dell'uomo, ma non dal rumore.

Gli aeroporti, la più nuova generazione di elementi costitutivi, ben simboleggiano le trasformazioni profonde da tempo in atto: la città intermedia – nei grandi agglomerati – si sta trasformando da periferia in un nuovo tipo di città, per il quale ci mancano ancora immagini e termini, ma che si potrebbe definire come 'paesaggio urbano regionale' o come una forma di 'unione di città'.

LA DISCREPANZA TRA LA VISIONE INTERNA LACERATA E LA PERCEZIONE ESTERNA COME LUOGO COMPLESSIVO

Questo tipo di paesaggio urbanizzato viene percepito in modo ambivalente, a seconda se visto dall'esterno o dall'interno: nella visione dall'esterno prevale l'osservazione di un grande mercato coeso dei consumi, dei servizi e del lavoro, che grazie alle sue dimensioni e qualità consente lo sviluppo di mercati specializzati e della divisione del lavoro e che nelle regioni delle grandi metropoli sta diventando un 'luogo complessivo immediatamente rapportato con il mondo'. Nella visione dall'interno invece la città intermedia si presenta come un eterogeneo campo di battaglia, lacerato dai conflitti, della contemporaneità del non-contemporaneo. È evidente che la visione dall'esterno sia una costruzione che non corrisponde assolutamente alla visione dall'interno. Questa si disgrega in innumerevoli singole prospettive: nelle città e nei paesi storici e protetti continuano a vivere da un lato i resti dei vecchi stili di vita, rigorosamente legati a tradizioni locali, nelle zone 'selvagge' e anarchiche invece i non omologati trovano il loro habitat e nasce qualcosa di nuovo. In mezzo si differenziano tanti stili di vita, tra la società industriale tradizionale e la società dei servizi cosmopolita. La popolazione diventa sempre più variopinta etnicamente e culturalmente, e genererà in futuro culture proprie ancora più varie. Nella visione dall'interno prevale l'elemento separante che chiude la visuale sul contesto più ampio.

Questa percezione e valutazione discrepante vale anche per il mondo delle piante e degli animali: il paesaggio culturale storico, insieme alla flora ed alla fauna locale, viene difeso dalle associazioni ambientaliste e culturali. Gli stessi

ambienti naturalisti però mostrano forti riserve relative alla città intermedia quale paradiso per le specie di piante e animali che conquistano il territorio. Percepito come luogo complessivo, invece, il paesaggio urbanizzato coi suoi giardini zoologici e botanici, a volte anche coi suoi grandi parchi, nell'interazione con condizioni di vita favorevoli, diventa addirittura una sorta di arca di Noè per le specie minacciate dall'estinzione! In sintesi: in questa prospettiva, la città intermedia è in procinto di diventare la 'città come mondo', così come inversamente il mondo sta diventando città. Questa è però una visione lontana, anche speculativa; il presente è più sobrio e si presenta altamente paradossale, anche per l'urbanista, in via di divenire un'unione urbana regionale con statuto politico.

Gli urbanisti e gli addetti alla pianificazione territoriale infatti si trovano di fronte ad una situazione percepita dal mondo politico e dagli ambiti pubblici come contraddittoria, non solo per la discrepanza tra la percezione interna e quella esterna, ma anche in riferimento al valore della pianificazione di per sé. Da un lato sembra che nell'Europa centrale e settentrionale ci sia ormai troppo di quasi tutto: la carenza degli alloggi è stata eliminata, i bisogni base nell'infrastruttura sono coperti e, con la ritirata dell'industria, c'è ora abbondanza anche di aree industriali. Così la maggior parte delle regioni metropolitane, come per es. la regione di Francoforte, alla luce dell'immensa attività costruttiva degli ultimi cinquant'anni e della crescita fortemente rallentata, sembra essere più o meno 'finita': la macrostruttura 'c'è' e con i mezzi a disposizione potrà essere ristrutturata soltanto molto lentamente. La pianificazione, in questo senso, ha fatto ciò che doveva fare e sembra essere quasi superflua. Sul piano della politica, in Germania, essa è attualmente relegata tra gli ultimi posti, a livello ministeriale e comunale essa subisce una diminuzione di personale e di budget ed ha perso posizioni anche in termini di gerarchia dei ministeri ed uffici, nonché nell'opinione pubblica. Da un punto di vista internazionale e globale, invece, le regioni metropolitane hanno spesso tutto un altro aspetto: esse non vengono percepite infatti solo come luoghi complessivi, bensì come regioni che concorrono con altre regioni metropolitane dell'Europa, se non del mondo. E qui cambia la prospettiva p.es. sulla regione di Francoforte, com'è dimostrato dalla lenta ma continua discesa di questa città-regione dell'Europa centrale nella gerarchia delle regioni europee economicamente più importanti, un processo che resta ancora quasi inavvertito nella prospettiva interna. E' evidente che proprio negli ultimi anni questa regione, in confronto alle altre regioni metropolitane europee, si è aggiudicata meno decisioni localizzative rispetto al passato.

Nella concorrenza per i beni che in futuro scarseggeranno maggiormente, vale a dire giovani, intelligenza e anziani benestanti e attivi – tutti gruppi questi che sono relativamente liberi nella scelta del loro luogo di abitazione – molte regioni metropolitane, come per es. anche l'area di Francoforte, non partono da una posizione ottimale, poiché in particolare i giovani e l'intelligenza – come per es. ha dimostrato il gruppo di ricerca intorno a Richard Florida (Pittsburgh) (15) –

(15) Cfr. RICHARD FLORIDA, *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York, 2002.

non cercano solo un mercato del lavoro che offra buone opportunità, ma anche condizioni di vita particolarmente positive ed interessanti. Per questo la differenza nelle qualità di vita delle città-regioni è così significativa. Le scelte localizzative delle imprese orientate alla ricerca e allo sviluppo sono sempre più influenzate dalla presenza di una 'supercreative class'. Giudicando dalla prospettiva esterna globale, l'area di Francoforte, p.es. – anche per poter continuare ad essere competitiva rispetto alle regioni metropolitane europee – dovrebbe quindi con urgenza dedicarsi ad una pianificazione territoriale orientata alla riqualificazione, quale presupposto per 'una concentrazione di competenze e conoscenze altamente specializzate' (Dieter Läßle).

Il superamento della discrepanza tra la visione interna e quella esterna è però molto difficile, poiché le grandi città-regioni, come per es. l'area di Francoforte, nella testa dei loro abitanti non sono rappresentate né come un fenomeno reale né come immagine ideale o, più genericamente, come qualcosa di coeso. Anche una buona pianificazione territoriale ufficiale cambierebbe poco: per lo meno nell'Europa centrale, i campanilismi tradizionali prevalgono largamente sul concetto di coesione territoriale. Nella prospettiva locale e nella quotidianità della politica comunale, la città intermedia continua a presentarsi come delineato, cioè un campo di battaglia lacerato da aspre concorrenze, spesso profondamente radicate nella storia, e fin quando un territorio, in base all'esperienza quotidiana, sta ancora bene o perlomeno crede di star bene, non c'è evidentemente evento, pianificazione o appello sufficientemente forte per cambiare tale atteggiamento.

Eppure i segni ci sono tutti. La scarsità dei fondi pubblici obbligherà molti comuni a forme di istituzioni a gestione intercomunale economicamente più convenienti. La demografia obbligherà urgentemente le città e i comuni a riflettere su come trattenerne i giovani, che saranno il bene più scarso in Europa. Esiste la speranza che la trasformazione strutturale dell'economia, verso un'economia basata sul sapere, presto li sveglierà spingendoli a riflettere sul da farsi, per rendersi più attraenti agli occhi dell'intelligenza creativa, le cui preferenze abitative, come accennato, in futuro influenzeranno notevolmente le scelte localizzative delle imprese che operano nel settore della ricerca e dello sviluppo: le qualità culturali e paesaggistiche sono importanti, in misura forse ancora maggiore, per quella parte di popolazione in crescita costituita da persone anziane benestanti ed attive: solo le città-regione che lavorano con economia di costi e che sapranno attirare e dotarsi in modo durevole dei beni più scarsi per l'economia basata sul sapere – giovani ed intelligenza – avranno un futuro dinamico. Gli anziani hanno spesso ancora più libertà dei giovani e dell'intelligenza nella scelta del luogo abitativo: se i comuni vogliono tenersi quelli benestanti, devono poter offrire spazi abitativi di qualità. I criteri localizzativi culturali, normalmente definiti 'soft' e quindi ritenuti secondari o di importanza subordinata nel 'duro' business, diventano fattori decisivi duri nella decisione localizzativa tra le regioni metropolitane che, presentando condizioni funzionali similmente favorevoli, si differenziano essenzialmente per le loro qualità culturali.

CONTRO L'ENTROPIA REGIONALE – PER UNA CULTURA DELLA DIFFERENZA

Attualmente le forze di trasformazione sembrano andare per lo più nella direzione di un uniformismo funzionale ed estetico, cioè verso un'entropia globale. Ovunque le stesse catene di negozi, gli stessi marchi, gli stessi fabbricati, i 'cloni' delle villette e degli uffici. Non serve ulteriore approfondimento. La competizione tra le regioni metropolitane dovrebbe ora più che mai creare una 'cultura della differenza'! Al primo posto c'è la cura del patrimonio geostorico, della base topografica, vegetativa e climatica del paesaggio urbano, che rappresenta al contempo il fondamento naturale della regione. Questa base naturale deve però essere sviluppata e consolidata attivamente. In stretta interazione con il patrimonio geostorico si trova la cura dell'eredità culturale, non solo nella sua materialità, ma anche nelle sue storie e nei suoi miti, diversi da quelli di altre regioni. Nelle città-regioni 'mature' dell'Europa centrale è necessario opporsi all'entropia anche rinunciando a continuare a 'cementare'. Questo in teoria non dovrebbe poi essere così difficile, visto che ormai c'è già troppo di tutto, considerato poi l'assottigliarsi della popolazione. In questa situazione si tratterebbe di meglio utilizzare ciò che già c'è intercollegandolo in modo intelligente con soluzioni tagliate su misura e combinandolo con altri elementi. Questo richiede fantasia politica ed organizzativa della quale esistono già alcuni esempi stimolanti. Il concetto dei 'partenariati territoriali', per es., sviluppato da Liudger Diemel all'Università Tecnica di Berlino, colloca gli spazi urbani densamente popolati in un rapporto contrattuale con spazi con funzioni ricreative attualmente ancora poco popolati – una 'cura della differenza' con il vantaggio della conservazione della specificità di entrambi gli spazi, illustrato dall'esempio del rapporto tra la metropoli Berlino con l'isola baltica di Usedom (16).

Il concetto dei 'partenariati per i trasporti' in città-regioni che non possono più essere servite dai classici trasporti pubblici secondo criteri di economicità, punta sulla presenza ubiquitaria sia di veicoli a motore, di tutti i tipi, non completamente sfruttati, sia di collegamenti internet in quasi ogni nucleo familiare e coniuga domande ed offerte sparse in partenariati 'informali'.

Le aree aperte e gli edifici, sia pubblici che privati, non completamente sfruttati possono essere meglio utilizzati con sistemi di utilizzo plurimo suddiviso nel tempo – anche qui potrebbero sorgere 'mercati a termine' operanti in internet. L'entropia può essere contrastata anche inventando e creando nuove forme intelligenti di 'spazi transitori' tra i grandi sistemi infrastrutturali caratterizzati dall'evoluzione autonoma, che rendano tali sistemi compatibili tra di loro ed interfacciabili alla biosfera della città-regione, svolgendo una funzione di comunicazione tra questi sistemi e tra essi e la biosfera umana. Quest'ultimo 'lavoro culturale' rende visibile l'essenza delle città-regioni che è quella di 'città di rete' e può elevarle dallo stato antiestetico in quello estetico. Le molte reti visibili ed invisibili degli 'spazi fluidi' potranno essere rese vivibili ed introdotte nella biosfera umana soltanto attraverso 'spazi transitori' coltivati (17). In sintesi: per la creazione di una 'cultura della differenza' antientropica sarà necessario

(16) Cfr. HANS-LIUDGER DIEMEL, *Die neue Nähe – Raumpartnerschaften verbinden Kontrasträume*, a cura di HANS-PETER MEIER-DALLACH, HANS-LIUDGER DIEMEL e CAROLINE SCHRÖDER, Steiner Verlag, Stoccarda 2003 (prossima pubblicazione) e HANS-LIUDGER DIEMEL, *Raumpartnerschaften verbinden Kontrasträume*, «Soziale Technik», 4, 2002 (12° anno), pp. 6-10.

(17) Cfr. ELISABETH HEIDENREICH, *Fliessräume - Das neue Habitat der technischen Welt*, Campus Verlag, Francoforte 2004 (prossima pubblicazione).

percorrere nuove vie, al di là dei sentieri classici della metodologia dell'urbanistica e del paesaggismo.

È prevedibile che – vista la pluralità della nostra società – ne scaturiscano elementi molto diversi: la concertazione tra i comuni di concentrazioni e profilamenti vicendevolmente complementari potrebbe determinare per es. 'nuove invenzioni dell'urbano' (Dieter Läßle), in forma di nuove tipologie di cluster urbani misti per le funzioni fondamentali, adatti alla formazione di nuovi milieu creativi e sociali. Le trattative relative alle diverse esigenze collegate al paesaggio aperto potrebbero produrre nuove forme di paesaggi culturali, in cui la produzione dei generi alimentari, la ricreazione e l'ecologia trovino un nuovo equilibrio, anche estetico.

Nessuno può attualmente prevedere che aspetto avranno un giorno questi nuovi paesaggi urbani – ma una cosa sembra essere certa: la loro qualificazione li trasformerà in modo duraturo.

L'UNIONE DEI PAESAGGI URBANI REGIONALI – UNA QUESTIONE DI BUONA PIANIFICAZIONE E COOPERAZIONE PRATICA

Le idee finora sviluppate dimostrano che il luogo complessivo della 'città-regione', apparentemente tanto 'finito', deve evidentemente essere 'potenziato' socialmente, culturalmente ed ecologicamente, e questo non può accadere senza una progettazione, se dovrà nascere qualcosa di 'più o meno intero': una pianificazione territoriale a lungo termine che intenda impostare 'dall'alto' le condizioni generali deve integrarsi "dal basso" con complessi progetti intercomunali! Questo significa, per la pianificazione territoriale, doversi concentrare meno sulla gestione, sul governo e sul controllo degli elementi di crescita, bensì sulla qualificazione degli elementi già esistenti. Questo richiede agli addetti alla pianificazione un governo delle trasformazioni che corrisponda perfettamente ad una 'modernità riflessiva' il cui 'oggetto di lavorazione' non consiste più, in prima linea, nella trasformazione dei beni naturali in beni culturali, in quanto è costretta ad utilizzare come 'materia prima' il patrimonio tecnico-culturale stesso.

Una trasformazione di questo tipo deve andare di pari passo con un processo cognitivo sperimentato nell'ambito di progetti intercomunali che, oltre alla prospettiva di un beneficio diretto, costituiscono anche passi nella direzione di un'unione regionale (18). Questo processo cognitivo difficilmente potrà essere abbreviato, poiché l'interpretazione del fenomeno confuso e frazionato della 'città intermedia', in termini di costruito di un habitat coeso, prima dovrà essere concepita dai cittadini, accettata come base d'azione e interiorizzata come immagine. Ogni interpretazione è allo stesso tempo anche una lettura e quindi per niente univoca, bensì, a seconda dell'interesse e della prospettiva, estremamente ambigua (19): Gli urbanisti sono inclini per es. ad interpretare il paesaggio urbanizzato come una sorta di città su scala ingrandita: mantenendo la terminologia tradizionale, dall'apparente assenza di forma si legge un repertorio

(18) Cfr.: THOMAS SIEVERTS e KARL GANSER, *Vom Aufbaustab Speer bis zur Internationalen Bauausstellung und darüber hinaus*, in *Bauplatz Zukunft. Dispute über die Entwicklung von Industrieregionen*, Klartext Verlag, Essen 1994, p. 247.

(19) Cfr. THOMAS SIEVERTS, *Jenseits von Zwischenstadt. Die Regionale als Mobile. Ein Beitrag zur gestaltenden Regionalplanung*, in *Suburbanisierung in Deutschland – Aktuelle Tendenzen*, a cura di KLAUS BRAKE, JENS S. DANGSCHAT e GÜNTER HERFERT, Leske + Budrich, Opladen 2001, p. 235.

di elementi per l'intervento formale: il parco regionale in questa lettura è per es. paragonabile al vecchio parco cittadino, la strada di campagna integrata alla vecchia strada urbana e la torre della televisione al vecchio campanile.

La prospettiva economica riconosce nella città intermedia, in primo luogo, il modello spaziale della divisione funzionale del lavoro: in questi termini di lettura, la pianificazione dovrebbe limitare il meno possibile la differenziazione funzionale degli spazi, in favore della produttività: la città intermedia come prodotto del libero gioco delle forze è proprio la cosa giusta (in questa chiave di lettura)!

La lettura sociologica invece individua la dispersione di tutte quelle funzioni urbane che nella vecchia città erano necessariamente ammassate e che nel paesaggio urbanizzato tendono ad una segregazione funzionale e socioculturale estrema.

Queste letture tematizzano i conflitti socio-economici inerenti a questo fenomeno. Le diverse letture qui accennate come esempio possono – applicate in modo ortodosso – entrare in un rapporto fortemente conflittuale. Applicate in modo non ortodosso quali letture equiparate il cui rapporto è caratterizzato piuttosto dall'interdipendenza, possono però contribuire, con un cambio di prospettiva, ad una percezione della città intermedia più ricca e stratificata, nella quale i differenti interessi risultino di per sé giustificati, ma al contempo anche interdipendenti.

Se si incomincia a prendere seriamente il carattere di costruito della città intermedia quale luogo complessivo di uno spazio abitativo ed economico coeso, allora questo costruito ancora alquanto astratto per il pensiero corrente potrà trovare una via per uscire dai cervelli degli addetti alla pianificazione ed entrare nella realizzazione, che può passare solo attraverso le esperienze pratiche di cooperazione degli attori politici ed economici nell'ambito di progetti concreti. Tali trattative di cooperazione affrontano in modo implicito anche la rispettiva concretizzazione di un concetto, soltanto in via di evoluzione, della formazione di città europea la cui struttura non siamo in grado di pronosticare nel dettaglio.

La cooperazione pratica, guidata da una pianificazione intelligente tesa a definire le condizioni generali, porterà ad una nuova formazione di città definibili forse come paesaggi urbani o unioni di città regionali con statuto politico: questo nuovo tipo di regione urbana è forse paragonabile, in piccolo, all'Unione Europea: autonomia ed appartenenza, concorrenza e cooperazione come anche autogestione e responsabilità comune per la città-regione dovranno essere coordinate in un lungo e faticoso processo di reciproca conoscenza e di apprendimento in comune, nell'ambito di singoli progetti, processo alla fine del quale forse ci sarà uno statuto. E' necessario convincere la maggioranza per poter coinvolgere le minoranze. Come nell'UE l'integrazione deve essere preparata e promossa per es. attraverso programmi comuni. Intensi confronti pubblici su differenti requisiti qualitativi che si potranno auspicare localmente dovranno accompagnare i processi trasformativi pratici.

Un processo vivace, promosso da una buona pianificazione cosciente dei propri limiti e delle proprie possibilità, un processo di conservazione e cambiamento, di cooperazione e competizione, di profilamento economico e differenziazione socio-culturale, di circuiti economici e di utilizzo specifico delle risorse locali determinerà il sorgere di habitat vari e differenti sotto forma di paesaggi urbani con le rispettive differenze regionali, di costituzione politico-amministrativa sì differente, ma sempre tipicamente europee e quindi anche con statuto politico. In questi paesaggi urbani che manterranno viva una cultura della differenza, i vecchi paesaggi culturali e le vecchie città con il loro patrimonio storico saranno ben conservati, come le 'nuove frontiere' degli avventurieri audaci, degli inventori, degli imprenditori e del mainstream dei cittadini che vogliono semplicemente condurre una vita piacevole con tante possibilità di scelta.

Ringrazio le colleghe ed i colleghi del 'Ladenburger Kolleg' della fondazione Gottlieb-Daimler-und Karl-Benz sul tema 'Al centro del margine: la città intermedia. Per la qualificazione dei paesaggi urbanizzati' per i molti colloqui, in particolare però Ursula Stein per gli stimoli preziosi.

Thomas Sieverts