

I territori della periferia europea

Gabriella Musarra

Università degli Studi di Palermo

Abstract

In una fase di grande trasformazione della natura e della distribuzione del fenomeno urbano, il Mezzogiorno sembra restare ancora ai margini rispetto alle forze-guida che ridisegnano le reti e le gerarchie di città. Una metropoli regionale risulta tale se si dimostra in grado di organizzare intorno a sé una regione vasta, integrata e coerente, esprimendo così una forte nodalità.

Bisogna, pertanto, porre l'attenzione sulla costruzione di politiche urbanistiche in quelle realtà territoriali che compongono la periferia europea; scoprire quale ruolo possano svolgere i vari paesi delle marginalità, europee e mediterranee, nei processi definiti dalle grandi mutazioni in atto e quale ruolo possa essere assegnato all'urbanistica in questi processi.

Ne consegue un rinnovato bisogno di qualità della configurazione spaziale dei luoghi del territorio dove si svolge la vita dell'uomo: qualità delle aree urbane, qualità degli insediamenti produttivi, qualità degli spazi per il tempo libero, qualità delle infrastrutture e dei loro nodi di scambio, qualità dei luoghi simbolici dell'autorappresentazione. Nasce l'esigenza di realizzare una maggiore congruenza tra comportamenti sociali, dinamiche insediative ed espressioni formali.

Key-word: Rete urbana, Marginalità, Periferia, Città-territorio, Euromediterraneità.

INTRODUZIONE

Non sarà facile rispondere alla domanda di una nuova tradizione e di una nuova identità proprio in quei luoghi in cui la struttura urbana preesistente è sparita o si è trasformata, in cui il nuovo è spesso provvisorio e la durata è dettata dalla remunerazione degli investimenti.

Regioni diverse cercano di individuare denominazioni comuni per trovare modi distinti per proporsi nell'ambito di un mondo sempre più globalizzato, cercando di enfatizzare il valore del margine perché proprio lì si vanno configurando nuovi assetti sociali. Il margine è diventato centrale, è diventato il vero ambiente nel quale va disegnandosi il futuro.

Osservando come si vive la quotidianità nelle metropoli più importanti ed in quelle marginali al mondo, come queste si trasformano e che rapporto hanno i suoi abitanti con il governo delle trasformazioni, ne discende un esercizio che stimola la riflessione su quanto l'urbanistica serva ai cittadini e al buon governo del territorio, quali interessi asseconda e quali trascura, comprendendone la sua effettiva utilità sociale. Si eviterà così di banalizzarlo relegandolo ad una pratica ideologica che ha caratterizzato una fase politica ormai trascorsa, o di elevarlo impropriamente a strumento tecnico buono per ogni occasione e in ogni parte del mondo.

Pertanto, esaminando alcuni esempi, esperienze che nascono e si sviluppano in contesti e con modalità anche piuttosto diversi tra loro; diversi per scale di intervento, per situazioni ambientali, per la natura degli strumenti utilizzati, mostrano in comune l'approccio metodologico e le finalità generali. Si tratta naturalmente di piani che affrontano il tema della rigenerazione urbana con un approccio *dal basso*, vicino alle esigenze degli abitanti. Il principio guida è il coinvolgimento di tutti i gruppi sociali e portatori di interessi nel processo di pianificazione e di formazione delle decisioni. Un approccio, nel quale, al centro è la comunità: la difesa della coesione sociale, la valorizzazione delle differenze, l'attivazione di politiche a sostegno dei gruppi sociali e delle aree più deboli, il riconoscimento del valore degli spazi pubblici come elementi essenziali per la vita

della città. In sintesi, un approccio all'urbanistica che cerca il dialogo con la società urbana per difenderne i suoi stessi caratteri costitutivi e la sua straordinaria complessità.

Oggi il territorio non ha bisogno di opere autografe, ma deve produrre dispositivi da inserire in punti strategici capaci di produrre nello spazio effetti sociali. Ne consegue un rinnovato bisogno di qualità della configurazione spaziale dei luoghi del territorio dove si svolge la vita dell'uomo: qualità delle aree urbane, qualità degli insediamenti produttivi, qualità degli spazi per il tempo libero, qualità delle infrastrutture e dei loro nodi di scambio, qualità dei luoghi simbolici dell'autorappresentazione. Nasce l'esigenza di realizzare una maggiore congruenza tra comportamenti sociali, dinamiche insediative ed espressioni formali.

SCENARI E STRATEGIE: CITTÀ D'EUROPA, CITTÀ MEDITERRANEE

La *città-territorio*, totale e senza forma, come affermava Le Corbusier¹, caratterizza la nuova epoca urbana. Anzi ci troviamo di fronte non ad una città, ma a un territorio urbano, che diventa la nuova realtà emergente. La città, così intesa, va oltre le fasi della metropoli, della conurbazione e della megalopoli, non è soltanto diffusa ma si presenta come un intarsio di centralità e di marginalità. Questa visione, legata alla macroscale, implica la trasformazione della città da evento spazialmente circoscritto e morfologicamente definito, a evento spaziale diffuso a carattere lacunare. Emerge, pertanto, la necessità di individuare nuovi strumenti in grado di interpretare i cambiamenti in atto nella città e nel territorio, la «*fusione delle città nella città-regione*» e l'emergere di «*una nuova realtà visiva: una pluralità e contemporaneità dei punti di vista, una prospettiva simultanea e complessa, cioè, permessa dalle alte velocità*»².

Il piano diventa una sorta di strumento, col quale pre-vedere le possibili e/o probabili trasformazioni della struttura urbana e gli effetti che esse potrebbero produrre in una complessa realtà locale. Non è più semplice proiezione delle tendenze in atto, ma previsione di una profonda modificazione; esso diviene scenario futuro portatore di trasformazioni.

L'obiettivo è quello di perseguire un grado più elevato di organizzazione.

L'instabilità di alcune variabili planetarie (geopolitica, economia, migrazioni), la crescente entropia di un mondo globalizzato, l'imprevedibilità delle cosiddette variabili di disturbo³, del tutto imprevedibili come, ad esempio, l'11 settembre, rendono sempre più problematici i tentativi di previsione dei probabili futuri e quindi, sempre più alto il rischio di errore nel disegno di scenari di lungo periodo. Lo scenario, pertanto, «*...non deve essere inteso come un quadro programmatico, non costituisce né una proiezione né una previsione univoca, ma un'ipotesi argomentata che deriva da valutazioni soggettive. Non si può pretendere di prevedere il futuro, ma di fare delle congetture argomentate che ci aiutino a scegliere le azioni, le strategie e le politiche urbane idonee ad evitare i futuri temuti e a costruire quelli desiderati*»⁴.

È verosimile pensare che il futuro delle città europee andrà incontro a diversi cicli di metabolizzazione di una serie di fenomeni in parte già avvenuti come la grande crescita, ed in parte in corso di evoluzione come i flussi migratori, sicuri che questi cicli provocheranno crisi e turbolenze. Il sistema economico europeo complessivamente declina, ma non essendo tale declino uniformemente distribuito, le differenze interne aumentano, esaltando le disuguaglianze sociali e localizzative.

Occorre ricordare che possibili scenari futuri, oltre a dipendere da variabili economiche di scala mondiale, sarà l'effetto delle politiche territoriali e urbane che gli organismi sovranazionali, i singoli paesi, le regioni e le stesse città sapranno costruire. In virtù della sua articolazione territoriale e della multiformità delle attitudini locali, il sistema economico potrà offrire una gamma

¹ Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, 1946.

² Quaroni, De Carlo, Moroni, Vittoria, *Tavola Rotonda del Convegno INU "il volto della città"* tenutosi a Lecce nel 1959, in *Urbanistica*, 1960, cit., p.7.

³ E. Piroddi, *Scenari per l'Europa delle città*, Franco Angeli, Milano 2002.

⁴ *Ibidem*.

assai diversificata di prodotti rari, in termini di beni ma soprattutto di servizi, grazie anche alla forza di uno dei più potenti fattori di sostegno dell'economia europea e del sistema urbano europeo: la rete urbana.

Il territorio si polarizza intorno ad un limitato numero di nodi nei quali si concentrano i servizi rari e le attrezzature di alto livello. Ma l'affermarsi di questa dinamica provoca una rinnovata dipendenza delle periferie dai centri ed emargina le parti di territorio esterne ai grandi nodi; si accentua la competizione tra i grandi centri per attirare investimenti e grandi progetti; si densificano le aree centrali, mentre le aree marginali e le reti urbane intermedie si indeboliscono.

La diffusione di buoni livelli di accessibilità ai molteplici nodi regionali determinerebbe non solo una migliore connessione periferia-centro, ma soprattutto favorirebbe la redistribuzione delle funzioni, delle attrezzature e dei servizi, oltre che della popolazione, sul territorio regionale, dando luogo ad una rete policentrica equilibrata. La riduzione di dipendenza dal centro, l'incremento delle opportunità di sviluppo locale, rafforzerebbe la rete delle città intermedie che rappresenta la positiva peculiarità di gran parte del territorio europeo.

Il futuro della città europea sarà in realtà un mosaico di futuri molto diversi, questo perché gli effetti negativi di un periodo di regressione ed insicurezza, come quello che stiamo vivendo, tendono ad esaltare le differenze. La capacità culturale di fare della pluralità un punto di forza ipotizza uno scenario possibile dove, in una regione urbana equilibrata, centri maggiori divengono meno grandi e centri minori si ingrandiscono. Pertanto, si può avanzare l'ipotesi che la città (con il territorio, l'ambiente, il paesaggio) sarà, nel bene e nel male, la protagonista dei prossimi eventi mediterranei⁵, interlocutrice di riferimento nel sistema degli scambi, nei dialoghi, nella cooperazione.

Anche l'UE, tesa verso la via dello sviluppo globale, si trova a dover affrontare la questione delle disparità di condizioni socio-economiche e geografiche; infatti, ci troviamo alle soglie del terzo millennio a dover essere testimoni della netta divisione che esiste tra i paesi del Nord Europa, del suo Mezzogiorno e dell'estremo Sud, realtà che se messe a confronto ci danno un chiaro quadro della situazione socio-economico-territoriale e quindi di sviluppo dell'intero bacino euromediterraneo.

Per far fronte a questa situazione, l'UE in virtù della considerazione che la porta a non poter prescindere dal bacino mediterraneo, in quanto esso stesso può rappresentare la maggiore spinta propulsiva dell'intera economia del continente, sta portando avanti diversi progetti che hanno come obiettivo: la rinascita delle economie di scambio all'interno del bacino, la cooperazione tra i popoli, la propensione verso una sempre maggiore apertura alla multi-etnia e verso tutte quelle politiche socio-economiche-territoriali che ne possono determinare un nuovo sviluppo. La Conferenza di Barcellona del 1995 formalizza, come non mai prima di allora, gli intenti europei nei confronti del Mediterraneo, che tendono a fare del bacino una zona di scambio e dialogo, di stabilità e sviluppo.

In questo quadro il Mediterraneo dovrebbe costituire il ponte del futuro tra Europa, Africa ed Asia, che colleghi le sponde settentrionali e meridionali del Mediterraneo così da innescare, soprattutto in queste ultime, processi di sviluppo che ne rendano possibile il risollevarlo dalla situazione di degrado in cui versano. Fra questi:

- sostenere lo sviluppo facendo diminuire la dipendenza del bacino dai centri di direzione esterni;
- stringere la collaborazione tra i vari stati del Mediterraneo;
- evitare la chiusura dell'Europa nel suo cuore propulsore centro-settentrionale in quanto in tal caso la politica mediterranea globale non potrebbe realizzarsi.

Per il raggiungimento di tali obiettivi un ruolo di notevole importanza può essere assunto dalle città che si affacciano sul bacino. Analizzare il sistema dei rapporti internodali che esiste all'interno del Mediterraneo, studiare le aree di marginalità, identificare una possibile rete di interconnessione tra le nuove centralità che si possono presupporre durante le ricerche, proporre delle linee di azione che possano prefigurarsi quale guida per sviluppi futuribili, possono rappresentare dei forti spunti

⁵ A. Bianchi, *Città mediterranee, Mediterraneo – Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Roma 1995.

sui quali costruire percorsi prospettici di sviluppo, facendo della memoria il motore delle trasformazioni.

Sono le città a nord del Mediterraneo ad essere sempre più portatrici di prospettive mediterranee e di strategie di sviluppo, capaci di ritrovare una posizione centrale nel bacino. Gli slogan che accompagnano le politiche urbane di talune città: *Barcellona porta euro-africana* e *Marsiglia centro decisionale francese del Mediterraneo* sottendono strategie globali di sviluppo per una nuova centralità mediterranea. Il mediterraneo inteso come unità geografica, luogo dello scontro e del confronto, delle differenze e dell'omologazione, insieme di nicchie identitarie e di attraversamenti (reti di interessi globali), ci consente di verificare una particolare realtà della contemporaneità che richiede una forte rimessa in discussione dei valori e dei modelli della città e dell'architettura occidentale. Ma, Mediterraneo inteso anche come *grande periferia*, sia della diffusione metropolitana della città europea, sia della disseminazione dell'insediamento africano.

In questa nuova visione, il Mezzogiorno e le sue realtà locali sono costretti a rivolgere lo sguardo da un lato all'Europa, dall'altro al Mediterraneo. Il ruolo periferico che la realtà meridionale continua ad avere nelle strategie comunitarie spinge, infatti, da un lato ad inseguire l'obiettivo della connessione in rete con il continente, dall'altro stimola a ricercare nuove prospettive per una più incisiva collaborazione nel bacino del nostro mare. Ad un estremo sta una concezione ancora centrata sui flussi di mercato che privilegia le relazioni di merci tra le diverse sponde, sfruttando la centralità geografica del Mezzogiorno nel contesto mediterraneo. All'altro estremo sta una visione solidale dei rapporti tra le società delle sponde, società diverse e in molti casi conflittuali, ma con un substrato comune che deriva da una storia pluri-millenaria.

Le caratteristiche del Mediterraneo indirizzano verso lo studio di un sistema agevolmente raggiungibile da un capo all'altro e quindi ad una programmazione che introduce, come espresso per la prima volta nella Conferenza di Barcellona del 1995, la politica del partenariato Euro-Mediterraneo, come problema geopolitico dell'Europa. Pertanto, il Mediterraneo oggi si configura come uno scenario in continuo movimento, con diverse realtà caratterizzate da differenze sociali, politiche ed economiche, che presentano, rispetto al quadro della pianificazione urbanistica, della legislazione e della gestione del territorio, problematiche, assetti e modalità di intervento fortemente differenziati. Il Mediterraneo può scegliere di essere una metafora o essere il luogo dove si chiarisce definitivamente la relazione nord-sud, per uno sviluppo economico europeo.

Quindi, Europa continentale ma anche Europa mediterranea; Europa appendice dell'Asia ed Europa che viene influenzata dalle presenze di culture orientali e africane grazie al tramite mediterraneo.

In queste realtà, e tra i problemi, si pone anche il Sud europeo, schiacciato tra due logiche alle quali probabilmente non può fare altro che da tramite o da cuscinetto come, per collocazione geografica, l'Italia si è spesso trovata a fare. Dall'altra posizione, tra i temi di discussione nel mondo arabo, vi è quello di un possibile interesse nuovo per il Mediterraneo. Si tratta forse di un interesse legato non tanto al mito *mediterraneo* o ai trascorsi dei secoli passati, quanto per i paesi del Mediterraneo con i quali si entra in rapporti commerciali, che potrebbe col tempo evolversi in un interesse di tipo politico, nello spirito Euro-Med, con l'intento di attuare una salvaguardia economico-politica di un grande blocco geografico in un'epoca di colossi economici continentali. Pertanto, il binomio Europa-Mediterraneo tende sempre più a rappresentare il binomio sviluppo-disuguaglianza. È possibile cogliere una varietà di forme e connotati, frutto di culture diverse che sono venute a interagire o ad avere il sopravvento in periodi più o meno lunghi. Ad esempio, la maggior parte delle città europee del Mediterraneo presentano un'anima araba e le città islamiche hanno quartieri o intere parti di città di carattere europeo. La società multi-razziale verso la quale ci stiamo avviando mostra come ogni città ha insita la sua mediterraneità. E se viene spontaneo identificare come tali le città di costa, non è detto che le città interne, anche le più nordiche come Parigi o Lisbona, grazie proprio alla loro multirazzialità tendano ad esprimere il lato più mediterraneo di se stesse. Pertanto, si può affermare che oggi le città si pongono come spazio delle

contraddizioni: è lo spazio delle insicurezze, del pericolo, del possibile conflitto tra le identità e le alterità; ma al contempo è lo spazio dell'incontro e della libertà.

Volendo ragionare in termini di scenari, se ne può ipotizzare uno, tutto da progettare, in cui si afferma una cittadinanza europea con diritti e doveri uguali per tutti, in cui le etnie si radicano e poi si amalgamano e la civiltà europea ritrova le sue radici più profonde nel meticcio. Il fenomeno epocale con cui dovranno fare i conti l'Italia e l'Europa sarà il crescente afflusso dai paesi arabi e da quelli islamici in generale.

LA COSTRUZIONE DI UNO SPAZIO POLICENTRICO EURO-MEDITERRANEO

Lo schema di sviluppo dello spazio comunitario ha evidenziato che alla necessità di dotare di infrastrutture le regioni economicamente in ritardo di sviluppo si aggiunge ora quella di ripartire meglio i flussi di trasporto sul territorio, al fine di garantire uno sviluppo equilibrato, di decongestionare le regioni del centro e integrare le periferie nelle correnti di scambio. Il contributo alla coesione della politica in materia di rete transeuropea non può più limitarsi a prendere in considerazione la necessità di collegare le regioni, insulari e periferiche, alle regioni centrali della Comunità, bensì deve riprendere i nuovi dettami per uno sviluppo equilibrato del territorio, quali la creazione di nuovi spazi transfrontalieri, realizzando grandi infrastrutture segnatamente per superare barriere naturali, o ancora il riequilibrio delle grandi coste marittime. La rete consente, infine, di collegare i paesi limitrofi dell'Unione e in particolare di gettare un ponte verso i paesi candidati all'adesione.

L'importanza attribuita, dai diversi attori pubblici, alla realizzazione di infrastrutture di trasporto e logistica deriva, dunque, dal contributo che queste opere possono offrire allo sviluppo economico del territorio. Bisogna porre l'attenzione sulla costruzione di politiche urbanistiche in quelle realtà territoriali che compongono la periferia europea; scoprire quale ruolo possano svolgere i vari paesi delle marginalità, europee e mediterranee, nei processi definiti dalle grandi mutazioni in atto e quale ruolo possa essere assegnato all'urbanistica in questi processi.

A questo punto del processo evolutivo è evidente che la nuova domanda di servizi e di infrastrutture richiede necessariamente un coordinamento alle varie scale territoriali per riuscire a ricostituire i requisiti di territorialità su basi più avanzate. Nuove relazioni territoriali sono necessarie per creare nuove solidarietà, indispensabili alla riproduzione dei contemporanei contesti socio-economici.

Nell'ambito delle trenta opere prioritarie, il Corridoio V Lisbona-Kiev, il Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam, il Corridoio I Berlino-Palermo e le Autostrade del mare interessano direttamente l'Italia, il cui sviluppo urbano e territoriale, che si colloca verticalmente dal Centro verso il Sud dell'Europa, costituendosi come una sorta di ponte sul bacino del Mediterraneo, testimonia la coesistenza di modelli insediativi plurimi, in cui le differenze non sono dovute soltanto alla soglia dimensionale ma, anche, al condizionamento di fattori economico-geografici (dualismo Nord-Sud) e all'affermarsi di strutture regionali policentriche.

Per cogliere appieno le opportunità offerte dai processi di globalizzazione e, più specificamente, dall'unificazione politico-economica dell'Europa, le città e le aree metropolitane italiane, ma soprattutto quelle del nostro Mezzogiorno, devono affrontare uno sforzo di ammodernamento complessivo delle proprie dotazioni infrastrutturali. Purtroppo abbiamo ereditato un sistema infrastrutturale esteso ed articolato, valido supporto dei processi di urbanizzazione tanto veloci quanto indiscriminati. Se la mobilità è una condizione e l'accessibilità diventa una risorsa rara, è evidente che si costituisce un meccanismo formidabile di selezione di localizzazioni, funzioni e opportunità che rischia di ridefinire la geografia dell'intera armatura insediativa, anche di aree vaste.

Il rapporto stretto fra geometria delle reti di trasporto, uso del suolo e geografia urbana costituisce, quindi, uno dei fondamenti dell'organizzazione della città contemporanea euro-mediterranea.

Ed oggi abbiamo paura di costruire un ponte? In realtà abbiamo paura di fare il ponte e di governare quello che potrebbe scaturire dalla sua realizzazione. La sua costruzione vedrebbe il verificarsi di un fenomeno di polarizzazione molto forte capace di spostare molti equilibri. Dipende da come si è capaci di gestire gli investimenti attorno all'evento.

Ma, soprattutto bisognerebbe chiedersi cosa succederà in prospettiva dell'apertura dell'area di libero scambio nel Mediterraneo nel 2010? Come proiettare il Mezzogiorno verso una dimensione internazionale di primo piano? Quale ruolo potrà assumere una regione considerata ai margini dell'Europa e non ancora del tutto mediterranea, anche se favorita dalla sua posizione geografica strategica? Mezzogiorno inteso come terra di conquista, o territorio che, pur presentandosi come un mosaico caratterizzato da forti differenziazioni interne, riesce ad innescare un processo integrato e autopulsivo di crescita economica?

Bisogna agire con coraggio per creare una cultura che dal difficile rapporto delle diversità individui il suo punto di forza. Questo comporta, nell'ottica della nuova visione *eurocentrica*, l'affermazione, davanti ad ogni tendenza totalitaria, degli ideali di una cultura capace di garantire l'integrazione delle diverse componenti identitarie entro un *tutto* coerente, nel rispetto delle particolarità locali, regionali e nazionali. Tanto più che non è peregrino pensare che il Mezzogiorno potrà rappresentare, soprattutto se ne sarà capace, il polo dell'Europa che si estende verso l'Africa e il Medio Oriente.

Osservando come si vive la quotidianità nelle metropoli più importanti ed in quelle marginali al mondo, come queste si trasformano e che rapporto hanno i suoi abitanti con il governo delle trasformazioni, ne discende un esercizio che stimola la riflessione su quanto l'urbanistica serva ai cittadini e al buon governo del territorio, quali interessi asseconda e quali trascura, comprendendone la sua effettiva utilità sociale. Si eviterà così di banalizzarlo relegandolo ad una pratica ideologica che ha caratterizzato una fase politica ormai trascorsa, o di elevarlo impropriamente a strumento tecnico buono per ogni occasione e in ogni parte del mondo.

Qui è in gioco non il passato del nostro territorio, ma il suo futuro.

Riferimenti bibliografici

BIANCHI A., *Città mediterranee, Mediterraneo – Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Roma 1995.

DEMATTEIS G. e BONAVERO P., *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, il Mulino editore, Bologna 1997.

CAPPELLIN R., *Il ruolo del territorio nella politica regionale europea, Europa e Mezzogiorno* - Rivista del Formez, 2000, n. 40, pp. 15-34.

CONTI S., SALONE C., *"Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo"*, EU-POLIS Sistemi Urbani Europei, Dipartimento Interateneo Territorio Politecnico e Università di Torino, Torino 2000.

PIRODDI E., *Scenari per l'Europa delle città*, Franco Angeli, Milano 2002.